

---

## 366

### **Besluit van 5 juli 2001, houdende regels over de inschrijving en luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en de erkenning van bedrijven voor werkzaamheden die de luchtwaardigheid betreffen (Besluit luchtwaardigheid)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 oktober 2000 nr. DGRLD/DLB/L00.420136, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie;

Gelet op de artikelen 1.2, tweede en derde lid, 3.3, tweede lid, 3.7, 3.9, eerste lid, 3.10, eerste lid, 3.11, eerste lid, onder b, 3.13, eerste lid, onder c, tweede, derde lid, 3.15, eerste lid, 3.22, eerste lid, onder b, 3.23, 3.25, eerste tot en met derde lid, 3.26, eerste lid, 3.29 en 3.31 van de Wet luchtvaart en artikel 14, tweede lid, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 17 november 2000, nr. W09.00.0470/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 juli 2001, nr. DGRLD/DLB/L01.421030, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN TOEPASSINGSGBIED**

##### **Artikel 1**

1. In dit besluit en in de op dit besluit gebaseerde regelingen wordt verstaan onder:

- a. BvL: Bewijs van Luchtwaardigheid,
- b. certificaat van vrijgave: verklaring dat de voortstuwingsinrichting, de propeller of het onderdeel aan de van toepassing zijnde eisen voldoet (Authorised Release Certificate),
- c. certificaat van vrijgave voor gebruik: verklaring dat het onderhoud in overeenstemming met de van toepassing zijnde eisen is uitgevoerd (Certificate of Release to Service),
- d. DOA-JA: een erkenning voor het ontwerpen van producten en wijzigingen van producten als bedoeld in JAR 21 subpart JA (Design Organisation Approval),

- e. DOA-JB: een erkenning voor het ontwerpen van onderdelen als bedoeld in JAR 21 subpart JB (Design Organisation Approval),
- f. export-BvL: een bewijs waarin de status van het luchtvaartuig betreffende de luchtwaardigheid wordt aangegeven, getoetst volgens de eisen van het importerende land,
- g. geringe wijziging: een wijziging van een type-ontwerp die geen wezenlijk effect heeft op het gewicht, het zwaartepunt, de structurele sterkte, betrouwbaarheid, operationele karakteristieken, of andere karakteristieken die de luchtwaardigheid van het product raken,
- h. ingrijpende wijziging: een wijziging van een type-ontwerp, niet zijnde een geringe wijziging,
- i. ICAO-verdrag: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb.1973,109),
- j. ICAO-staat: een staat die het ICAO-verdrag heeft bekrachtigd,
- k. ICAO Annex 16, Vol. I: boekdeel 1 van bijlage 16 bij het ICAO-verdrag,
- l. JAA: het op 11 september 1990 op Cyprus gesloten samenwerkingsverband tussen een aantal Europese burgerluchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities),
- m. JAA-land: een land waarvan de burgerluchtvaartautoriteit is toegetreden tot de JAA en bij ministeriële regeling als bedoeld in artikel 3.20 van de Wet luchtvaart is aangewezen,
- n. JAA-persoon: een natuurlijk persoon woonachtig in of een rechtspersoon gevestigd in een JAA-land,
- o. JAR: technisch voorschrift, vastgesteld door de JAA (Joint Aviation Requirements),
- p. JAR 21: JAR betreffende certificatieprocedures voor luchtvaartuigen, aanverwante producten en onderdelen,
- q. JAR 145: JAR betreffende erkende onderhoudsbedrijven,
- r. JAR-AWO: JAR betreffende vluchten onder alle weersomstandigheden,
- s. JPA: goedgekeurd onderdeel voor inbouw in een typegecertificeerd product als bedoeld in JAR 21, subpart P (Joint Part Approval),
- t. JTSO: een minimum prestatie standaard voor bepaalde onderdelen als bedoeld in JAR 21, subpart O, (Joint Technical Standard Order),
- u. MLA: land-, amfibie- of watervliegtuig met niet meer dan twee zitplaatsen, een overtreksnelheid die niet hoger is dan 35.1 knopen gec calibreerde luchtsnelheid en een maximum startmassa van niet meer dan:
  - 300 kg voor een landvliegtuig, eenzitter;
  - 450 kg voor een landvliegtuig, tweezitter;
  - 330 kg voor een amfibie- of watervliegtuig, eenzitter, of
  - 495 kg voor een amfibie- of watervliegtuig, tweezitter, mits een micro light die als watervliegtuig en als landvliegtuig gebruikt kan worden binnen beide daarvoor geldende massalimieten valt (Micro Light Aeroplane),
- v. MOA: een erkenning voor het onderhoud van vliegtuigen, helicopters en luchtschepen of onderdelen daarvan, als bedoeld in JAR 145 (Maintenance Organisation Approval),
- w. onderdeel: elk deel dat is geïnstalleerd in of bevestigd aan een luchtvaartuig en dat bestemd is voor gebruik van dat luchtvaartuig tijdens de vlucht,
- x. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat,
- y. POA: een erkenning voor het vervaardigen van producten en onderdelen als bedoeld in JAR 21 subpart G (Production Organisation Approval),
- z. product: een luchtvaartuig, een voortstuwingsinrichting of een propeller,
- aa. standaard-BvL: een bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in het ICAO-verdrag,

bb. speciaal-BvL: een bewijs van luchtwaardigheid, niet zijnde een standaard-BvL,

cc. type-certificaat: het geheel van documenten omvattende het type-ontwerp, de operationele beperkingen, het gegevensblad, de luchtwaardigheidsregelgeving en alle andere voorschriften en beperkingen zoals voorgeschreven in de van toepassing zijnde eisen,

dd. type-ontwerp: het geheel van documenten omvattende alle tekeningen en specificaties benodigd om de configuratie, de eigenschappen van het ontwerp vast te leggen, informatie over materialen, processen en productiemethodieken, luchtwaardigheidsbeperkingen ten behoeve van het onderhoud en alle gegevens die nodig zijn om de luchtwaardigheid vast te stellen van latere producten van het type,

ee. verklaring van conformiteit: verklaring dat het luchtvaartuig of het onderdeel aan het goedgekeurde ontwerp voldoet (Statement of Conformity),

ff. verklaring van overeenstemming: verklaring dat het ontwerp voor een luchtvaartuig of onderdeel aan de van toepassing zijnde eisen voldoet (Statement of Compliance),

gg. verordening (EEG) 3922/91: verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PbEG L 373),

hh. wet: Wet luchtvaart.

2. Met uitzondering van het derde, het vijfde en het zesde lid, is dit besluit uitsluitend van toepassing op luchtvaartuigen, voortstuwingsinrichtingen, propellers, onderdelen en erkenningen bestemd voor de burgerluchtvaart.

3. Hoofdstuk 3 van de wet en dit besluit zijn niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:

a. modelvliegtuigen, waarvan de totale massa ten hoogste 20 kilogram bedraagt,

b. ballonnen, die op zeeniveau in de internationale standaard atmosfeer in geheel gevulde toestand een diameter van ten hoogste 2.00 meter of een inhoud van ten hoogste 4.00 kubieke meter hebben, alsmede aan elkaar gekoppelde ballonnen waarvan de gezamenlijke diameter en inhoud deze waarden niet te boven gaan,

c. toestellen, zwaarder dan lucht en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting, die door middel van een ankerkabel of lijn zijn verbonden met het aardoppervlak (kabelvlieger),

d. luchtschepen, die op zeeniveau in de internationale standaard atmosfeer in geheel gevulde toestand een grootste afmeting hebben van maximaal 5.00 meter of een inhoud van ten hoogste 4.00 kubieke meter,

e. toestellen, zwaarder dan lucht in de vorm van een scherm met harnas, die met een lijn of lijnen zijn bevestigd aan een voertuig of vaartuig, waardoor ze in de lucht kunnen worden gehouden (valscherms zweeftoestel),

f. ballonnen, die tijdens het in de lucht houden permanent zijn bevestigd aan het aardoppervlak (kabelballon),

g. valschermspringen,

h. zeilvliegtuigen,

i. schermzweeftoestellen,

j. amateurbouwvliegtuigen ingeschreven in andere lidstaten van de European Civil Aviation Conference.

4. Het bepaalde bij en krachtens paragraaf 3.2.1. van de wet omtrent type-certificaten, het bepaalde bij paragraaf 3.2.3. van de wet omtrent

bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud en het bepaalde bij artikel 20, tweede lid, is niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:

- a. amateurbouwluchtvaartuigen,
- b. MLA's.

5. Bij ministeriële regeling dan wel bij regeling van Onze Minister van Defensie kunnen voorschriften en beperkingen worden opgenomen ten aanzien van de in het derde en vierde lid genoemde luchtvaartuigen.

6. Artikel 3.5 van de wet is niet van toepassing op de luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 3.6 van de wet.

7. Het verbod, bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, onderdeel b, van de wet, is niet van toepassing op militaire luchtvaartuigen die hetzij automatisch, hetzij op afstand worden bestuurd, en die worden gebruikt als doel voor schietoefeningen dan wel voor het slepen van een doel voor schietoefeningen mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. boven Nederland wordt met het luchtvaartuig uitsluitend gevlogen in een gebied waarin het burgerluchtverkeer is verboden of beperkt,

- b. met het luchtvaartuig wordt uitsluitend gevlogen indien de door Onze Minister van Defensie vastgestelde instructies in acht worden genomen met betrekking tot:

- 1°. een veilige lancering,

- 2°. het voor en na elke vlucht uitvoeren van een functionele en een technische inspectie,

- 3°. het onderhoud van het luchtvaartuig,

- 4°. het per parachute op een veilige wijze en binnen het aangewezen landingsgebied doen landen van het luchtvaartuig,

- c. het luchtvaartuig is uitgerust met een zodanige veiligheidsvoorziening dat bij verstoring van of bij het verloren gaan van het radiocontact tussen luchtvaartuig en bedieningsstation, de vlucht van het luchtvaartuig wordt afgebroken en de landing per parachute wordt ingezet,

- d. het luchtvaartuig is uitgerust met een zodanige veiligheidsvoorziening dat bij het uitvallen van de besturing als gevolg van stroomstoring de landing per parachute wordt ingezet.

## **HOOFDSTUK II. NATIONALITEIT EN INSCHRIJVING VAN LUCHTVAARTUIGEN**

### **Artikel 2**

1. In het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen worden luchtvaartuigen ingeschreven:

- a. die zijn vervaardigd in een lidstaat van de Europese Unie of in een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en die niet zijn uitgevoerd, of ten aanzien waarvan, bij het in het vrije verkeer brengen, de vereiste douaneformaliteiten zijn vervuld, en

- b. ten aanzien waarvan het beheer met het oog op een voortdurende luchtwaardigheid, door de aanvrager, dan wel door diens vertegenwoordiger vanuit een vestiging in Nederland wordt gevoerd.

2. De aanvrager, die krachtens geldige titel een luchtvaartuig onder zich heeft, is:

- a. een onderdaan van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte,

b. een ingezetene van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, niet zijnde een onderdaan van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, of

c. een rechtspersoon welke in overeenstemming met de wetgeving van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte is opgericht en waarvan de statutaire zetel of feitelijke zetel, zich bevindt in een lidstaat van de Europese Unie of van een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

3. Onze Minister van Financiën kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid, onder a, bedoelde douaneformaliteiten. Aan de ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden. Bij het niet nakomen van een aan de ontheffing verbonden voorwaarde kan Onze Minister van Financiën de ontheffing intrekken.

4. Indien de aanvrager geen woonplaats heeft in Nederland dan wel, indien het om een rechtspersoon gaat, de statutaire zetel, hoofdbestuur of hoofdvestiging niet in Nederland is gevestigd, dient het beheer, bedoeld in het eerste lid, onder b, te worden uitgevoerd door een vertegenwoordiger van de aanvrager met woonplaats in Nederland, dan wel, door een nevenvestiging van de rechtspersoon in Nederland.

5. Indien de aanvrager het in het eerste lid, onder b, bedoelde beheer heeft uitbesteed, rusten de verplichtingen terzake van de voortdurende luchtwaardigheid op de in het vierde lid bedoelde vertegenwoordiger dan wel op de nevenvestiging als rechtspersoon.

6. De aanvrager is gehouden aan de uitbesteding, bedoeld in het vijfde lid, de schriftelijke voorwaarde te verbinden dat hij te allen tijde opdrachten kan verstrekken in verband met de nakoming van de hem krachtens dit besluit terzake van de voortdurende luchtwaardigheid opgedragen verplichtingen.

7. Indien de aanvrager, bedoeld in het tweede lid, niet tevens de eigenaar is van het luchtvaartuig, dan is het tweede lid van overeenkomstige toepassing op de eigenaar.

8. Indien de eigenaar, bedoeld in het zevende lid, niet voldoet aan het tweede lid, schrijft Onze Minister het luchtvaartuig in het register voor burgerluchtvaartuigen in, tenzij de eigenaar afkomstig is uit een land waarmee Nederland de diplomatieke banden heeft verbroken.

### **Artikel 3**

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot:

- a. de procedure van aanvraag tot afgifte, wijziging of doorhaling van een inschrijving in het register voor burgerluchtvaartuigen, alsmede de gegevens welke bij deze procedure worden verstrekt,
- b. de vernieuwing van het inschrijvingsbewijs.

## HOOFDSTUK III. TYPE-CERTIFICATEN

### Paragraaf 1 Type-certificaten

#### Artikel 4

1. Onze Minister geeft op aanvraag van een JAA-persoon een type-certificaat af, indien:
  - a. de aanvrager een DOA-JA heeft,
  - b. het te certificeren product aan de eisen, genoemd in artikel 5 voldoet, of indien niet volledig aan alle eisen is voldaan, het veiligheidsniveau op andere wijze is gegarandeerd, en
  - c. het product geen eigenschappen heeft waardoor het gebruik, waarvoor het type-certificaat is aangevraagd, onveilig is.
2. Het eerste lid, onder a, is niet van toepassing indien het ontwerp van het product overeenkomstig bij ministeriële regeling vast te stellen regels van eenvoudige aard is en de aanvrager heeft aangetoond dat zijn organisatie van een adequate kwaliteitsborging is voorzien.

#### Artikel 5

1. De eisen bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder b, zijn:
  - a. voor grote vliegtuigen: de luchtwaardigheidseisen in JAR-25,
  - b. voor kleine vliegtuigen: de luchtwaardigheidseisen in JAR-23,
  - c. voor zeer lichte vliegtuigen: de luchtwaardigheidseisen in JAR VLA,
  - d. voor vliegtuigen die in staat zijn tot een automatische landing: de luchtwaardigheidseisen in JAR-AWO,
  - e. voor grote helicopters: de luchtwaardigheidseisen in JAR 29,
  - f. voor kleine helicopters: de luchtwaardigheidseisen in JAR 27,
  - g. voor zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen: de luchtwaardigheidseisen in JAR 22,
  - h. luchtschepen: de luchtwaardigheidseisen, zoals bepaald bij ministeriële regeling,
    - i. voor landbouwluchtvaartuigen: de luchtwaardigheidseisen, zoals bepaald bij ministeriële regeling,
    - j. voor sleepvliegtuigen: de luchtwaardigheidseisen, zoals bepaald bij ministeriële regeling,
    - k. voor bemande vrije ballonnen en hetelucht-luchtschepen: de luchtwaardigheidseisen, zoals bepaald bij ministeriële regeling,
    - l. voor luchtvaartuigen met voortstuwingsinrichting: de in JAR 36 opgenomen geluidseisen en, voor zover niet geregeld in JAR 36, de geluidseisen van ICAO, Annex 16, deel 1,
    - m. voor voortstuwingsinrichtingen: de in JAR-E opgenomen luchtwaardigheidseisen,
    - n. voor hulpaggregaten: de in JAR-APU opgenomen luchtwaardigheidseisen,
    - o. voor propellers: de in JAR-P opgenomen luchtwaardigheidseisen, en
    - p. voor uitrustingsstukken: de in JAR-TSO opgenomen luchtwaardigheidseisen.
2. Bij ministeriële regeling kunnen eisen worden gesteld voor andere dan de in het eerste lid genoemde luchtvaartuigen.
3. Tenzij Onze Minister besluit tot eerdere inwerkingtreding, treedt een wijziging van een van de JAR's en de geldende JAA-procedures, die zijn vermeld in de Bijlage II bij verordening (EEG) 3922/91, in werking met ingang van de dag waarop overeenkomstig artikel 11 van die verordening de betrokken wijziging is aangebracht.

4. Tenzij Onze Minister besluit tot eerdere inwerkingtreding, treedt een wijziging van de overige JAR's onderscheidenlijk een wijziging van ICAO Annex 16 Vol.1, in werking op het moment dat deze wijziging door de JAA is vastgesteld onderscheidenlijk door ICAO van toepassing is verklaard.

5. De eisen waaraan moet zijn voldaan, zijn de eisen zoals die gelden op de dag waarop de aanvraag wordt ingediend, tenzij:

- a. bij ministeriële regeling in het belang van de veiligheid later van kracht geworden wijzigingen van toepassing worden verklaard,
- b. de aanvrager verzoekt om later van kracht geworden wijzigingen van de van toepassing zijnde JAR op zijn aanvraag van toepassing te verklaren, of
- c. de aanvrager verzoekt om de eisen van toepassing te verklaren zoals die in Nederland golden op het moment van zijn oorspronkelijke aanvraag van een type-certificaat bij de bevoegde autoriteit van een staat waarmee Onze Minister een overeenkomst heeft gesloten als bedoeld in artikel 6, onder b, die voor hetzelfde ontwerp een type-certificaat heeft afgegeven op basis van eisen die niet gelijkwaardig zijn aan de in het eerste lid bedoelde eisen.

6. In het geval de aanvrager een verzoek indient in de zin van het vijfde lid, onder b, toont hij ook aan dat het ontwerp voldoet aan alle andere wijzigingen van de van toepassing zijnde JAR, die bij ministeriële regeling van toepassing zijn verklaard.

7. Bij ministeriële regeling worden in het belang van de veiligheid aanvullende eisen gesteld ten opzichte van de van toepassing zijnde eisen, indien die eisen, de luchtwaardigheid onvoldoende waarborgen, omdat:

- a. het product nieuwe of ongewone ontwerp-aspecten heeft,
- b. het voorgenomen gebruik van het product ongebruikelijk is, of
- c. ervaring met soortgelijke producten heeft geleerd dat zich onveilige omstandigheden kunnen ontwikkelen.

8. Onze Minister draagt zorg voor een vertaling van de in het eerste lid genoemde JAR's, JAR 21 en Annex 16, deel 1, van het ICAO-verdrag en doet van de wijze van bekendmaking mededeling in de Staatscourant.

## **Artikel 6**

1. Onze Minister geeft op aanvraag van een niet-JAA-persoon een type-certificaat af indien:

- a. de staat waarvan de aanvrager ingezetene is, dan wel waarin hij is gevestigd, een ICAO-staat is,
- b. Onze Minister met de onder a bedoelde staat een bilaterale overeenkomst heeft gesloten, die is bekrachtigd dan wel beide staten een multilaterale overeenkomst hebben bekrachtigd, op basis waarvan gezamenlijke procedures zijn vastgesteld aangaande het aantonen dat aan de eisen voor afgifte van type-certificaten, aanvullende type-certificaten en bewijzen van luchtwaardigheid is voldaan,
- c. Onze Minister op grond van de onder b bedoelde gezamenlijke procedures constateert, dat aan de van toepassing zijnde eisen is voldaan, of indien niet aan alle veiligheidseisen is voldaan, het veiligheidsniveau op andere wijze is gegarandeerd,
- d. het oorspronkelijke type-certificaat dan wel een daaraan gelijkwaardig document door de bevoegde autoriteit van de staat van uitvoer aan de aanvrager is afgegeven,
- e. het product geen eigenschappen heeft waardoor het gebruik waarvoor certificatie is aangevraagd, onveilig is, en

f. voorzieningen zijn getroffen om de voortdurende luchtwaardigheid te garanderen.

2. Artikel 5 is van overeenkomstige toepassing.

## **Artikel 7**

1. De houder van een type-certificaat is bevoegd tot overdracht van het type-certificaat aan een houder van een daarvoor door Onze Minister goedgekeurde DOA-JA.

2. De houder van een type-certificaat is verplicht:

- a. tot hetgeen JAR 21.3 voorschrijft,
- b. het type-certificaat op verzoek aan de minister ter beschikking stellen,
- c. alle ontwerp-informatie, tekeningen, test- en inspectierapporten ter beschikking te houden van de minister;
- d. kopieën van handboeken op verzoek aan de minister ter beschikking te stellen,
- e. met de fabrikant het ontwerp en de productie op elkaar af te stemmen en de voortdurende luchtwaardigheid van het product te waarborgen, en
- f. de instructies over voortdurende luchtwaardigheid aan de houders van het betreffende luchtvaartuig ter beschikking te stellen en op verzoek aan andere personen, die gehouden zijn deze instructies na te leven.

### *Paragraaf 2 Wijziging type-certificaat*

## **Artikel 8**

1. Onze Minister wijzigt op aanvraag van de houder het type-certificaat, in verband met een ingrijpende wijziging van een type-ontwerp, indien:

- a. het gewijzigde product aan de van toepassing zijnde eisen voldoet, of indien niet aan alle veiligheidseisen is voldaan, het veiligheidsniveau op andere wijze is gegarandeerd, en
- b. het product geen eigenschappen heeft waardoor het gebruik, waarvoor wijziging van het type-certificaat is aangevraagd, onveilig is.

2. Onze Minister wijzigt het type-certificaat in verband met een geringe wijziging van het type-ontwerp, indien:

- a. Onze Minister deze wijziging als gering classificeert, het gewijzigde product aan de van toepassing zijnde eisen voldoet, of
- b. de classificatie als geringe wijziging door een houder van een DOA-JA is gedaan volgens een procedure, waarmee Onze Minister heeft ingestemd, en het gewijzigde product aan de van toepassing zijnde eisen voldoet.

3. De eisen, bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn de eisen waarnaar het type-certificaat verwijst.

4. Indien de technische ontwikkeling van de eisen daartoe aanleiding geeft, dan wel indien die eisen niet adequaat zijn, kunnen, in afwijking van het derde lid, bij ministeriële regeling in het belang van de veiligheid:

- a. eisen van toepassing worden verklaard die gelden op het moment waarop de aanvraag wordt ingediend en eventueel wijzigingen op die eisen, en
- b. speciale eisen worden gesteld en eventueel wijzigingen op die eisen, die noodzakelijk zijn om een voldoende luchtwaardigheidsniveau te waarborgen.



## **Artikel 9**

1. Onze Minister wijzigt op aanvraag van de houder het type-certificaat, zijnde een niet-JAA-persoon in verband met een ingrijpende wijziging van het type-ontwerp, indien:

- a. is voldaan aan artikel 6, eerste lid, onder a en b,
- b. de bevoegde autoriteit van de staat van uitvoer met deze wijziging heeft ingestemd,
- c. Onze Minister op grond van de in artikel 6, eerste lid, onder b, bedoelde gezamenlijke procedures constateert dat het gewijzigde product aan de van toepassing zijnde eisen voldoet, of indien niet aan alle veiligheidseisen is voldaan, het veiligheidsniveau op andere wijze is gegarandeerd, en d. het product geen eigenschappen heeft waardoor het voor het gebruik waarvoor certificatie is aangevraagd, onveilig is.

2. Onze Minister wijzigt op aanvraag van de houder het type-certificaat dat is afgegeven door een autoriteit van een niet-JAA-land in verband met een geringe wijziging van het type-ontwerp, indien Onze Minister op grond van de in artikel 6, eerste lid, onder b, bedoelde gezamenlijke procedures constateert dat het gewijzigde product aan de van toepassing zijnde eisen voldoet.

3. Artikel 8, derde en vierde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

### *Paragraaf 3 Aanvullende type-certificaten*

## **Artikel 10**

1. Onze Minister geeft op aanvraag van een JAA-persoon een aanvullend type-certificaat af, indien:

- a. het een aanvraag betreft in verband met een ingrijpende wijziging van het type-ontwerp, dan wel van een onderdeel van een product waarvoor een aanvullend type-certificaat is afgegeven,
- b. de aanvrager beschikt over een DOA-JA,
- c. is voldaan aan de vereisten gesteld in artikel 8, eerste lid, en
- d. de aanvrager zijn aanvraag zelf met eigen gegevens onderbouwt en hij de houder van het type-certificaat op de hoogte heeft gesteld van de aanvraag, dan wel de aanvrager een overeenkomst heeft gesloten met de houder van het type-certificaat, waarin deze verklaart geen technische bezwaren te hebben tegen de ingediende beschrijving van de wijziging en zich verbindt om de houder van het aanvullende type-certificaat te ondersteunen bij diens verplichtingen ten aanzien van de voortdurende luchtwaardigheid.

2. Het eerste lid, onder b, is niet van toepassing indien het ontwerp van het product naar het oordeel van Onze Minister van eenvoudige aard is en de aanvrager heeft aangetoond dat zijn organisatie van een adequate kwaliteitsborging is voorzien.

## **Artikel 11**

Onze Minister geeft op aanvraag van een niet-JAA-persoon een aanvullend type-certificaat af, indien:

- a. is voldaan aan de vereisten gesteld in artikel 9, eerste en derde lid, en
- b. de aanvrager een overeenkomst heeft gesloten met de houder van het type-certificaat, waarin deze verklaart geen technische bezwaren te hebben tegen de ingediende beschrijving van de wijziging en zich verbindt samen met de houder van het aanvullende type-certificaat de verplichtingen ten aanzien van voortdurende luchtwaardigheid te zullen nakomen, dan wel in de overeenkomst, bedoeld in artikel 6, eerste lid,

onder b, afspraken zijn gemaakt omtrent de voortdurende luchtwaardigheid.

## **Artikel 12**

1. De houder van een aanvullend type-certificaat is bevoegd tot overdracht van het aanvullend type-certificaat aan een houder van een daarvoor naar het oordeel van Onze Minister toegeruste DOA-JA.

2. De houder van een aanvullend type-certificaat is verplicht:

- a. te voldoen aan JAR 21.3;
- b. het aanvullend type-certificaat op verzoek van de minister ter beschikking te stellen;
- c. alle ontwerp-informatie, tekeningen, test- en inspectierapporten ter beschikking te houden van de minister;
- d. kopieën van handboeken op verzoek aan de minister ter beschikking te stellen, en
- e. de instructies over voortdurende luchtwaardigheid aan de houders van het betreffende luchtvaartuig ter beschikking te stellen en op verzoek aan andere personen, die gehouden zijn deze instructies na te leven.

*Paragraaf 4 Producten waarvoor geen JAR's gelden*

## **Artikel 13**

1. De artikelen 4 en 6 tot en met 12 zijn van overeenkomstige toepassing op een type-certificaat, een wijziging van een type-certificaat dan wel een aanvullend type-certificaat voor producten, waarvoor geen JAR's gelden, alsmede op de houders van die certificaten.

2. In afwijking van het eerste lid, kunnen bij ministeriële regeling andere regels worden gesteld.

*Paragraaf 5 Procedurele regels*

## **Artikel 14**

1. Bij ministeriële regeling worden de voorwaarden bepaald waaronder vluchten worden uitgevoerd ter verkrijging van een type-certificaat, een wijziging van een type-certificaat dan wel een aanvullend type-certificaat.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld betreffende:

- a. de aanvraag, de aanvrager en de afgifte van een type-certificaat, dan wel van een aanvullend type-certificaat en van de wijziging van een type-certificaat,
- b. de wijze waarop de aanvrager aantoont dat hij aan alle op hem van toepassing zijnde eisen voldoet,
- c. een aanvraag waarop artikel 4, tweede lid, en artikel 10, tweede lid, van toepassing is en de wijze waarop deze wordt ingediend, en
- d. de overdracht alsmede de procedure van aanvraag om afgifte, wijziging, schorsing en intrekking van een type-certificaat dan wel van een aanvullend type-certificaat.

## **HOOFDSTUK IV. BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID**

### **Artikel 15**

1. Onze Minister kan de volgende bewijzen van luchtwaardigheid afgeven:

- a. het standaard-BvL,
- b. het speciaal-BvL, of
- c. het export-BvL

2. Het bewijs, bedoeld in het eerste lid, onder a, is geldig voor het internationaal uitvoeren van vluchten.

3. Het bewijs, bedoeld in het eerste lid, onder b, is slechts geldig voor het uitvoeren van vluchten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.

4. Het bewijs, bedoeld in het eerste lid, onder c houdt, in combinatie met een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onder a, een toestemming in tot het uitvoeren van vluchten.

5. De aan het bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in het eerste lid onder a of b verbonden voorschriften of beperkingen, worden neergelegd in een bijlage bij het bewijs van luchtwaardigheid.

## **Artikel 16**

1. Onze Minister geeft op aanvraag aan de houder van een luchtvaartuig een standaard-BvL af, indien het luchtvaartuig in staat is om op veilige wijze vluchten uit te voeren, en:

- a. het luchtvaartuig is ontworpen en geproduceerd in Nederland en het luchtvaartuig, alsmede onderdelen en uitrustingsstukken daarvan, voldoen aan het door Onze Minister afgegeven type-certificaat, dat voor het desbetreffende type is afgegeven, de van toepassing zijnde aanvullende type-certificaten en de aanwijzingen, bedoeld in artikel 3.22, tweede lid, van de wet,

- b. het luchtvaartuig voldoet aan het type-certificaat dat door Onze Minister is afgegeven op basis van een door de JAA uitgevoerde certificatieprocedure, de van toepassing zijnde aanvullende type-certificaten en de aanwijzingen, bedoeld in artikel 3.22, tweede lid, van de wet,

- c. het luchtvaartuig geproduceerd is in en afkomstig is uit een staat waarmee Onze Minister een overeenkomst heeft gesloten, aangaande wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, en

- 1°. het luchtvaartuig voldoet aan een door Onze Minister afgegeven type-certificaat, de van toepassing zijnde aanvullende type-certificaten en de aanwijzingen, bedoeld in artikel 3.22, tweede lid, van de wet, en voldoet aan de bijzondere eisen die op de datum van aanvraag van het bewijs van luchtwaardigheid van toepassing zijn en ter kennis zijn gebracht van de betrokken staat of staten, of

- 2°. het luchtvaartuig voldoet aan een door Onze Minister goedgekeurd type-ontwerp, de van toepassing zijnde aanwijzingen, bedoeld in artikel 3.22, tweede lid, van de wet, is ontworpen en geproduceerd overeenkomstig de van toepassing zijnde regelingen van de betrokken staat en voldoet aan de bijzondere eisen die op de datum van aanvraag van het bewijs van luchtwaardigheid van toepassing zijn en ter kennis zijn gebracht van de betrokken staat of staten, of

- d. het luchtvaartuig is afkomstig uit een staat waarmee Onze Minister geen overeenkomst heeft gesloten aangaande wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, en indien het luchtvaartuig voldoet aan een door Onze Minister goedgekeurd type-ontwerp en de van toepassing zijnde aanwijzingen, bedoeld in artikel 3.22, tweede lid, van de wet, en is ontworpen en geproduceerd, overeenkomstig de van toepassing zijnde regelingen van de staat van oorsprong.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste lid bepaalde.

## **Artikel 17**

Onze Minister geeft op aanvraag van de houder van een luchtvaartuig een speciaal-BvL af indien het luchtvaartuig in staat is om op veilige wijze vluchten uit te voeren en voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

## **Artikel 18**

1. Onze Minister geeft op aanvraag aan de houder van een nieuw luchtvaartuig het export-BvL af, indien:

- Onze Minister met de staat van invoer een overeenkomst heeft gesloten aangaande de erkenning van het export-BvL,
- het luchtvaartuig voldoet aan een type-ontwerp dat acceptabel is voor de bevoegde autoriteit van de staat van invoer;
- het luchtvaartuig is geproduceerd door een houder van een POA, dan wel door degene die toestemming heeft verkregen, als bedoeld in artikel 41,
- het luchtvaartuig voldoet aan de aanvullende eisen voor invoer die de bevoegde autoriteit van de staat van invoer stelt,
- de bij ministeriële regeling vereiste documentatie is overgelegd,
- het luchtvaartuig is geïdentificeerd overeenkomstig JAR 21, subpart Q, en
- het luchtvaartuig zich op een zodanige plaats bevindt, dat Onze Minister kan vaststellen dat aan de onder b tot en met f, gestelde eisen is voldaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op gebruikte luchtvaartuigen, met uitzondering van onderdeel c, en met dien verstande dat de houder beschikt over een standaard-BvL, dan wel het luchtvaartuig in aanmerking komt voor een standaard-BvL.

3. Aan de eisen in het eerste lid, onder b tot en met e en het tweede lid, hoeft niet te worden voldaan, indien de bevoegde autoriteit van de staat van invoer daarmee instemt.

4. In het geval beschreven in het derde lid, worden afwijkingen van het product ten opzichte van het type-certificaat op het exportbewijs als uitzonderingen opgenomen.

## **Artikel 19**

1. Een standaard-BvL voor een zweefvliegtuig of een motor-zweefvliegtuig wordt afgegeven of verlengd voor een periode van ten hoogste 2 jaren.

2. Een standaard-BvL voor een luchtvaartuig niet zijnde zweefvliegtuig of een motorzweefvliegtuig wordt afgegeven of verlengd voor een periode van ten hoogste 1 jaar.

3. Een speciaal-BvL, wordt afgegeven of verlengd voor een periode van ten hoogste 1 jaar.

4. Het export-BvL wordt eenmalig afgegeven.

## **Artikel 20**

1. De houder van een bewijs van luchtwaardigheid is verplicht zijn vliegtuig, heli-copter dan wel luchtschip, die voor commercieel vervoer worden gebruikt, te laten onderhouden door de houder van een MOA, dan

wel door een door Onze Minister op grond van artikel 3.28 van de wet erkend bedrijf.

2. De houder van een bewijs van luchtwaardigheid laat andere dan de in het eerste lid bedoelde luchtvaartuigen, onderhouden door de houder van een MOA, door de houder van een erkenning inzake onderhoud als bedoeld in artikel 23, eerste lid, onder e, dan wel door de houder van een bewijs van bevoegdheid inzake onderhoud ingevolge artikel 3.30 van de wet.

3. Onderhoud van luchtvaartuigen geschiedt overeenkomstig de bij ministeriële regeling te stellen eisen.

4. De houder van een luchtvaartuig is verplicht 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 daarvan nadelig beïnvloeden, te melden aan Onze Minister op een bij ministeriële regeling te bepalen wijze.

#### **Artikel 21**

1. De houder van een bewijs van luchtwaardigheid, met uitzondering van de houder van een export-BvL, is verplicht:

- a. alle op basis van de van toepassing zijnde JAR vereiste informatie in een bij ministeriële regeling te bepalen taal ter beschikking te hebben, en
- b. de identificatie-eisen voor producten en onderdelen van JAR 21, subpart Q na te komen.

2. De houder van een export-BvL is verplicht:

- a. aan de autoriteit van de staat van invoer alle informatie te verschaffen ten behoeve van het goed functioneren van het luchtvaartuig, alsmede de assemblagegegevens indien een luchtvaartuig niet geassembleerd wordt ingevoerd,
- b. het niet geassembleerde luchtvaartuig goed te verpakken tijdens vervoer of opslag, en
- c. tijdelijke installaties aan het luchtvaartuig ten behoeve van het vervoer na aankomst in de staat van invoer te verwijderen.

#### **Artikel 22**

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent:

- a. de aanvraag van de verschillende bewijzen van luchtwaardigheid,
- b. de wijziging, overdracht, verlenging en vernieuwing van een bewijs van luchtwaardigheid,
- c. de procedure van aanvraag, afgifte, wijziging, schorsing en intrekking van een bewijs van luchtwaardigheid, en
- d. de wijze waarop de houder van een luchtvaartuig kan aantonen dat het noodzakelijke onderhoud heeft plaatsgevonden.

### **HOOFDSTUK V. ERKENNINGEN**

#### **Artikel 23**

1. Onze Minister kan de volgende erkenningen verlenen:

- a. een DOA-JA,
- b. een DOA-JB,
- c. een POA,
- d. een MOA, of
- e. een erkenning voor werkzaamheden die verband houden met de

luchtwaardigheid van producten of onderdelen, met uitzondering van werkzaamheden die reeds onder een van de erkenningen in de onderdelen a tot en met d vallen.

2. Onze Minister kan aan een POA tevens één van de volgende machtigingen verbinden:

- a. een JTSO-machtiging, en
- b. een JPA-machtiging.

#### **Artikel 24**

1. Onze Minister verleent op aanvraag van een JAA-persoon een DOA-JA, indien:

- a. de aanvrager een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem heeft dat waarborgt dat de ontwerpen aan de eisen voldoen, en
- b. de aanvrager een handboek heeft waarin zijn organisatie, de procedures, de ontwerpen en de aan het personeel te stellen eisen worden omschreven.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste lid bepaalde.

3. Een DOA-JA geldt voor de in de erkenning genoemde ontwerpwerkzaamheden, de categorieën producten, de specifieke producten en wijzigingen daarvan, en geeft de taken aan ten aanzien van de luchtwaardigheid van die producten.

#### **Artikel 25**

1. Onze Minister kan aan de houder van een DOA-JA een of meer van de volgende bevoegdheden verlenen, die worden opgenomen in zijn erkenning:

- a. technische documentatie te keuren,
- b. ontwerp-wijzigingen te classificeren als een ingrijpende of geringe wijziging van het type-ontwerp, op basis van een door Onze Minister overeengekomen procedure,
- c. geringe wijzigingen van het type-ontwerp te keuren, op basis van een door Onze Minister vastgestelde procedure,
- d. informatie en instructies uit te geven die betrekking hebben op de wijziging van het type-ontwerp en te verklaren dat ze zijn goedgekeurd op basis van een door Onze Minister overeengekomen procedure,
- e. tekstuele wijzigingen van de minimum uitrustingslijst en van het vlieghandboek te keuren, deze uit te geven en te verklaren dat ze zijn goedgekeurd, op basis van een door Onze Minister vastgestelde procedure.

2. De houder van een DOA-JA is verplicht:

- a. het in artikel 24, eerste lid, onder b, bedoelde handboek actueel te houden,
- b. dit handboek als een bindende instructie te gebruiken, en
- c. de ontwerpen indien nodig aan te passen aan de van toepassing zijnde eisen.

#### **Artikel 26**

1. Onze Minister verleent op aanvraag van een JAA-persoon een DOA-JB, indien:

- a. de aanvrager een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem heeft dat waarborgt dat de ontwerpen aan de eisen voldoen, en
- b. de aanvrager een handboek heeft waarin zijn organisatie, de

procedures, de ontwerpen en de aan het personeel te stellen eisen worden omschreven.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste lid bepaalde.

3. Een DOA-JB geldt voor de in de erkenning genoemde ontwerpwerkzaamheden, de categorieën onderdelen en geeft de werkzaamheden aan die mogen worden uitgevoerd ten aanzien van de luchtwaardigheid van die onderdelen.

#### **Artikel 27**

De houder van een DOA-JB is verplicht:

- a. het in artikel 26, eerste lid, onder b, bedoelde handboek actueel te houden, en
- b. dit handboek als een bindende instructie te gebruiken.

#### **Artikel 28**

1. Onze Minister verleent op aanvraag van een JAA-persoon een POA, indien:

- a. de aanvrager een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem heeft dat waarborgt dat ieder geproduceerd product of onderdeel aan het van toepassing zijnde ontwerp voldoet en geschikt is voor veilig gebruik, en
- b. de aanvrager een handboek heeft waarin de organisatie wordt omschreven.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste lid bepaalde.

3. Een POA geldt voor de in de erkenning genoemde productiewerkzaamheden, de producten dan wel de categorieën onderdelen waarvoor de houder de in artikel 29, eerste lid, bedoelde bevoegdheden heeft.

4. Artikel 5, vierde lid, is van toepassing.

#### **Artikel 29**

1. De houder van een POA is bevoegd tot:

- a. het afgeven van een verklaring van conformiteit voor een luchtvaartuig, ter verkrijging van een bewijs van luchtwaardigheid, zonder nader onderzoek,
- b. het afgeven van een certificaat van vrijgave voor voortstuwingsinrichtingen, propellers en onderdelen, en
- c. het onderhouden van nieuwe, door hem geproduceerde, luchtvaartuigen en ten aanzien van dat onderhoud een certificaat van vrijgave voor gebruik af te geven.

2. De houder van een POA is verplicht:

- a. het in artikel 28, eerste lid, onder b, bedoelde handboek te gebruiken en actueel te houden,
- b. voorafgaand aan de afgifte van een van de documenten, bedoeld in het eerste lid, vast te stellen dat het product dan wel onderdeel voldoet aan het van toepassing zijnde ontwerp, het noodzakelijke onderhoud is uitgevoerd en het product dan wel onderdeel geschikt is voor veilig gebruik,
- c. gegevens te bewaren volgens bij ministeriële regeling te stellen regels,

- d. afwijkingen van een product of onderdeel van het van toepassing zijnde ontwerp, die worden geconstateerd na afgifte door de houder van een POA van een van de documenten, bedoeld in het eerste lid, te melden aan de houder van het type-certificaat, dan wel aan de houder van het goedgekeurde ontwerp en mee te werken aan het onderzoek of die afwijkingen tot een onveilige situatie kunnen leiden,
- e. de onder d, bedoelde afwijkingen aan Onze Minister te melden op een bij ministeriële regeling te bepalen wijze,
- f. de onder d, bedoelde afwijkingen te melden aan alle andere betrokkenen bij het productieproces,
- g. assistentie te verlenen aan de houder van het type-certificaat, dan wel aan de houder van het goedgekeurde ontwerp om de voortdurende luchtwaardigheid te waarborgen, en
- h. te voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen ten aanzien van veranderingen die de houder van een POA betreffen.

### **Artikel 30**

1. Onze Minister verleent op aanvraag van een JAA-persoon een MOA, indien:
  - a. de aanvrager een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem heeft dat waarborgt dat ieder onderhouden product of onderdeel ten aanzien van het uitgevoerde onderhoud aan de van toepassing zijnde eisen voldoet en geschikt is voor veilig gebruik, en
  - b. de aanvrager een handboek heeft waarin de organisatie wordt omschreven.
2. Onze Minister verleent op aanvraag van een niet-JAA-persoon een MOA, indien:
  - a. de aanvrager voldoet aan het eerste lid,
  - b. de aanvrager heeft aangetoond dat er een noodzaak is om in een niet-JAA-land producten of onderdelen te onderhouden door de houder van een MOA, en
  - c. de aanvraag wordt ondersteund door de JAA.
3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste en tweede lid bepaalde.
4. Een MOA geldt voor de in de erkenning genoemde werkzaamheden, producten dan wel categorieën onderdelen, waarvoor de houder de in artikel 31, eerste lid, bedoelde bevoegdheden heeft.
5. Artikel 5, derde lid, is van toepassing.
6. Bij ministeriële regeling kan een van de eisen, bedoeld in het eerste lid, worden uitgezonderd en kunnen aanvullende eisen worden gesteld om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.

### **Artikel 31**

1. De houder van een MOA is, voor zover opgenomen in zijn erkenning, bevoegd tot:
  - a. het onderhouden van luchtvaartuigen of onderdelen daarvan waarvoor hij erkend is, op de locaties die in de erkenning zijn genoemd,
  - b. het onder zijn verantwoordelijkheid uitbesteden van onderhoud,
  - c. het op iedere locatie uitvoeren van onderhoud aan luchtvaartuigen waarvoor hij is erkend, dat nodig is als gevolg van het in onbruikbare staat zijn van het luchtvaartuig dan wel het ondersteunen van incidenteel lijnonderhoud, volgens een procedure waarmee Onze Minister heeft ingestemd,



- d. onderhoud van een luchtvaartuig waarvoor hij is erkend op een in het handboek genoemde locatie voor lijnonderhoud waar klein onderhoud kan worden gedaan, en
- e. de afgifte van een certificaat van vrijgave voor gebruik ten aanzien van het bepaalde onder a tot en met d.

2. De houder van een MOA is verplicht:

- a. het in artikel 30, eerste lid, onder b, bedoelde handboek te gebruiken en actueel te houden,
- b. zeker te stellen dat, voorafgaande aan de afgifte van het document, bedoeld in het eerste lid onder e, het vereiste onderhoud naar behoren is uitgevoerd en het luchtvaartuig of onderdeel als gevolg van dat onderhoud geschikt is voor veilig gebruik,
- c. gegevens te bewaren volgens bij ministeriële regeling te stellen regels,
- d. te melden aan de houder van het type-certificaat, dan wel aan de houder van het goedgekeurde ontwerp dat een product of onderdeel, in een zodanige staat verkeert dat het luchtvaartuig ernstig in gevaar gebracht kan worden,
- e. de onder d bedoelde staat te melden aan Onze Minister op een bij ministeriële regeling te bepalen wijze,
- f. de onder d bedoelde staat te melden aan de houder van het luchtvaartuig, en
- g. te voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen ten aanzien van veranderingen die de houder van een MOA betreffen.

### **Artikel 32**

1. Onze Minister verleent op aanvraag een erkenning als bedoeld in artikel 23, eerste lid onder e, indien:

- a. de aanvrager een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem heeft dat waarborgt dat de resultaten van de werkzaamheden aan de van toepassing zijnde eisen voldoen en niet tot een onveilige situatie kunnen leiden, en
- b. de aanvrager een handboek heeft waarin de organisatie wordt omschreven.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste lid bepaalde.

3. Een erkenning geldt voor de in de erkenning genoemde werkzaamheden, producten dan wel categorieën onderdelen, waarvoor de houder de in artikel 33, eerste lid, bedoelde bevoegdheden heeft.

### **Artikel 33**

1. De houder van een erkenning als bedoeld in artikel 32, is bevoegd tot:

- a. de werkzaamheden die zijn opgenomen in de erkenning, en
- b. de afgifte van een certificaat van vrijgave dan wel een certificaat van vrijgave voor gebruik ten aanzien van het bepaalde onder a.

2. De houder van een erkenning als bedoeld in artikel 32, is verplicht:

- a. het in artikel 32, eerste lid, onder b, bedoelde handboek te gebruiken en actueel te houden,
- b. voorafgaande aan de afgifte van een document bedoeld in het eerste lid onder b, vast te stellen dat de resultaten van de werkzaamheden voldoen aan de van toepassing zijnde eisen, de werkzaamheden naar behoren zijn uitgevoerd en de resultaten niet tot onveilige situaties kunnen leiden,

- c. gegevens te bewaren volgens bij ministeriële regeling te stellen regels,
- d. in het geval van een station de ontwerpen indien nodig aan te passen aan de van toepassing zijnde eisen,
- e. in het geval van een station alle proefprogramma's of proeven in het kader van toezicht tijdig aan Onze Minister ter beschikking te stellen,
- f. in het geval van een productie-erkenning, afwijkingen van een product of onderdeel van het van toepassing zijnde ontwerp, die worden geconstateerd na afgifte van een certificaat als bedoeld in het eerste lid, onder b, te melden aan de houder van het type-certificaat, dan wel aan de houder van het goedgekeurde ontwerp en mee te werken aan het onderzoek of die afwijkingen tot een onveilige situatie kunnen leiden,
- g. in het geval van een productie-erkenning de onder f bedoelde afwijkingen te melden aan alle andere betrokkenen bij het productie-proces,
- h. in het geval van een onderhoudserkenning een zodanige staat van een product of onderdeel, die het luchtvaartuig ernstig in gevaar kan brengen, te melden aan de houder van het type-certificaat, dan wel aan de houder van het goedgekeurde ontwerp,
- i. in het geval van een onderhoudserkenning de onder h bedoelde staat te melden aan de houder van het luchtvaartuig,
- j. in het geval van een productie- of onderhoudserkenning de onder f en h bedoelde afwijkingen en staat te melden aan Onze Minister op een bij ministeriële regeling te bepalen wijze, en
- k. te voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen ten aanzien van veranderingen die de houder van een erkenning betreffen.

#### **Artikel 34**

Onze Minister verleent op aanvraag van een JAA-persoon een JTSO-machtiging, indien:

- a. de aanvrager houder is van een POA,
- b. de aanvrager tevens houder is van een DOA-JA, wanneer Onze Minister heeft bepaald dat de JTSO van dat onderdeel kwalitatieve ontwerpeisen bevat, en
- c. het onderdeel voldoet aan de van toepassing zijnde JTSO en de aanvrager een verklaring van overeenstemming heeft afgegeven.

#### **Artikel 35**

1. De houder van een JTSO-machtiging is bevoegd tot het produceren van een onderdeel dat aan de van toepassing zijnde JTSO voldoet en tot het aanbrengen van een JTSO-merkteken op dat onderdeel.

- 2. De houder van een JTSO-machtiging is verplicht:
  - a. tot het produceren van elk onderdeel in overeenstemming met de POA,
  - b. van elk onderdeel een geactualiseerd databestand bij te houden,
  - c. van elk onderdeel de vereiste handboeken bij te houden,
  - d. ieder onderdeel te identificeren in overeenstemming met JAR 21, subpart Q, en
  - e. te voldoen aan JAR 21.3.

#### **Artikel 36**

Onze Minister verleent op aanvraag van een niet-JAA-persoon een JTSO-machtiging, indien:

- a. een verklaring van overeenstemming is afgegeven via de bevoegde autoriteit van de staat van uitvoer, en
- b. is aangetoond dat het onderdeel volgens de met de staat van uitvoer

vastgestelde gezamenlijke procedures, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder b, voldoet aan de van toepassing zijnde JTZO.

### **Artikel 37**

Onze Minister verleent op aanvraag een JPA-machtiging, indien de aanvrager beschikt over een POA voor de betreffende onderdelen, en

- a. indien het gaat om een wijzigingsonderdeel, Onze Minister met de installatie daarvan als een geringe wijziging heeft ingestemd, of
- b. indien het een vervangingsonderdeel betreft, Onze Minister het bewijs heeft geaccepteerd dat het aan de ontwerpeisen voldoet.

### **Artikel 38**

1. De houder van een JPA-machtiging is bevoegd tot het aanbrengen van een JPA-merkteken op een onderdeel, zoals bepaald in JAR 21, subpart Q.

2. De houder van een JPA-machtiging is verplicht:

- a. tot het produceren van elk onderdeel in overeenstemming met de POA, en
- b. te voldoen aan JAR 21.3.

### **Artikel 39**

1. Een DOA-JA, DOA-JB, POA, een MOA en een erkenning bedoeld in artikel 23, eerste lid, onder e, worden verleend voor ten hoogste twee jaren.

2. De JTZO- en de JPA-machtiging zijn geldig zolang de POA waaraan zij zijn verbonden, geldig is.

### **Artikel 40**

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent:

- a. de aanvraag, de wijziging en de verlenging van een erkenning,
- b. de procedure van aanvraag, verlenging, wijziging, schorsing of intrekking van een erkenning,
- c. de wijze waarop de aanvrager aantoont dat hij aan de gestelde eisen voldoet, en
- d. het model en de uitvoering van het certificaat van vrijgave, het certificaat van vrijgave voor gebruik, de verklaring van conformiteit en de verklaring van overeenstemming.

### **Artikel 41**

1. Onze Minister verleent op aanvraag van een JAA-persoon toestemming om een individueel product of een onderdeel daarvan te produceren in overeenstemming met het type-ontwerp, indien de aanvrager:

- a. een productie-inspectiesysteem heeft dat waarborgt dat het product of onderdeel aan het type-ontwerp voldoet en geschikt is voor veilig gebruik, en
- b. over een handboek beschikt, waarin het productie-inspectiesysteem omschreven.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het in het eerste lid bepaalde.

3. De toestemming geldt voor de in de beschikking genoemde werkzaamheden waarvoor de houder de in artikel 42 bedoelde bevoegdheden heeft.

#### **Artikel 42**

1. Degene die toestemming heeft verkregen als bedoeld in artikel 41, eerste lid, is bevoegd tot de afgifte van een verklaring van conformiteit voor ieder, op basis van die toestemming, geproduceerd product of onderdeel.

2. Onze Minister bekrachtigt de in het eerste lid bedoelde verklaring in het geval van:

- a. een eerste eigendomsoverdracht,
- b. een aanvraag voor een bewijs van luchtwaardigheid, of
- c. een aanvraag voor een certificaat van vrijgave ten aanzien van de luchtwaardigheid, indien het product of onderdeel naar zijn oordeel voldoet aan het type-ontwerp en geschikt is voor veilig gebruik.

3. Degene die toestemming heeft verkregen als bedoeld in artikel 41, eerste lid, is verplicht:

- a. het in artikel 41, eerste lid, onder b, bedoelde handboek te gebruiken en actueel te houden,
- b. voorafgaand aan de afgifte van een verklaring als bedoeld in het eerste lid, vast te stellen dat het product dan wel het onderdeel voldoet aan het van toepassing zijnde type-ontwerp en geschikt is voor veilig gebruik,
- c. alle geproduceerde producten of onderdelen in het kader van toezicht tijdig aan Onze Minister ter beschikking te stellen,
- d. gegevens te bewaren volgens bij ministeriële regeling te stellen regels,
- e. afwijkingen van een product of onderdeel van het van toepassing zijnde ontwerp, die worden geconstateerd na afgifte van een verklaring van conformiteit als bedoeld in het eerste lid, te melden aan de houder van het type-ontwerp en mee te werken aan het onderzoek of die afwijkingen tot een onveilige situatie kunnen leiden,
- f. de onder e bedoelde afwijkingen te melden aan Onze Minister op een bij ministeriële regeling te bepalen wijze,
- g. de onder e bedoelde afwijkingen te melden aan alle andere betrokkenen bij het productieproces,
- h. assistentie te verlenen aan de houder van het type-ontwerp om de voortdurende luchtwaardigheid te waarborgen, en
- i. te voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen ten aanzien van veranderingen die de degene die toestemming heeft verkregen als bedoeld in artikel 41, betreffen.

#### **Artikel 43**

Elk product en onderdeel afkomstig uit een niet-JAA-land voldoet aan een type-certificaat of JTSO, dan wel, indien het om standaardonderdelen gaat, is in overeenstemming met de gezamenlijke procedures, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder b, die met de betreffende staat zijn vastgesteld.

#### **Artikel 44**

1. Dit hoofdstuk is van overeenkomstige toepassing op een erkenning of een machtiging in de zin van artikel 23 of een toestemming in de zin van artikel 41, voor producten of onderdelen waarvoor geen JAR's gelden.

2. In afwijking van het eerste lid, kunnen bij ministeriële regeling andere regels worden gesteld.

#### **Artikel 45**

Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gegeven met betrekking tot startinrichtingen voor luchtvaartuigen zonder voortstuwingsinrichtingen.

### **HOOFDSTUK VI. VERGOEDINGEN**

#### **Artikel 46**

1. Een vergoeding is verschuldigd voor:

- a. de behandeling van de aanvraag om wijziging dan wel doorhaling van de inschrijving;
- b. de afgifte en vernieuwing van een bewijs van inschrijving,
- c. de behandeling van de aanvraag om afgifte, wijziging of overdracht van een type-certificaat, een aanvullend type-certificaat of een bewijs van luchtwaardigheid of de verlenging van zulk een bewijs, dan wel de vernieuwing van een bewijs van luchtwaardigheid of de aanvraag van een ontheffing, en
- d. de behandeling van de aanvraag om afgifte, verlenging, vernieuwing of wijziging van een erkenning of van een aan een erkenning verbonden machtiging.

2. Bij ministeriële regeling wordt de hoogte van de vergoedingen, bedoeld in het eerste lid, vastgesteld.

3. Bij ministeriële regeling wordt de wijze van betaling van de verschuldigde vergoeding vastgesteld.

#### **Artikel 47**

1. De beslissing op een aanvraag voor de toepassing van een of meer van de in artikel 46 bedoelde handelingen wordt slechts genomen nadat is gebleken dat de verschuldigde vergoeding is betaald.

2. Wanneer na de betaling van de verschuldigde vergoeding degene, die een aanvraag als bedoeld in het eerste lid, heeft ingediend, verzoekt die aanvraag als niet ingediend te beschouwen, kan hem op zijn verzoek een, nader door Onze Minister in elk geval afzonderlijk te bepalen, bedrag worden terugbetaald.

### **HOOFDSTUK VII. STRAF- EN SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 48**

Overtreding van artikel 20, eerste en tweede lid, is een strafbaar feit.

#### **Artikel 49**

1. Artikel 1, tweede lid, onder b, en de hoofdstukken II en IV van de Regeling Toezicht Luchtvaart<sup>1</sup> vervallen.

2. Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling verlenging bewijzen van luchtwaardigheid op artikel 22, onder b, van dit besluit.

3. Na de inwerkingtreding van dit besluit berusten de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 1990, houdende technische voorschriften voor lieren, sleepauto's en sleepkabels (Stcrt. 1990, 179), en de Regeling onderhoud lieren, op artikel 45 van dit besluit.

4. Het koninklijk besluit van 1 december 1998, houdende enige voorzieningen met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen (Stb. 674), wordt ingetrokken.

5. Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Instructie doelvliegtuig op artikel 1, zevende lid, onderdeel b, van dit besluit.

## **Artikel 50**

Het Besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen<sup>2</sup> wordt gewijzigd als volgt.

A

Het opschrift van Hoofdstuk 1 komt te luiden: Algemene bepalingen.

B

Na artikel 1 wordt een nieuw artikel 1a ingevoegd, dat komt te luiden:

## **Artikel 1a**

De verbodsbepalingen bedoeld in artikel 14, eerste lid, onder a en b, van de Luchtvaartwet zijn niet van toepassing ten aanzien van:

- a. modelvliegtuigen, waarvan de totale massa ten hoogste 20 kilogram bedraagt,
- b. ballonnen, die op zeeniveau in de internationale standaard atmosfeer in geheel gevulde toestand een diameter van ten hoogste 2.00 meter of een inhoud van ten hoogste 4.00 kubieke meter hebben, alsmede aan elkaar gekoppelde ballonnen waarvan de gezamenlijke diameter en inhoud deze waarden niet te boven gaan,
- c. toestellen, zwaarder dan lucht en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting, die door middel van een ankerkabel of lijn zijn verbonden met het aardoppervlak (kabelvlieger),
- d. luchtschepen, die op zeeniveau in de internationale standaard atmosfeer in geheel gevulde toestand een grootste afmeting hebben van maximaal 5.00 meter of een inhoud van ten hoogste 4.00 kubieke meter,
- e. toestellen, zwaarder dan lucht in de vorm van een scherm met harnas, die met een lijn of lijnen zijn bevestigd aan een voertuig of vaartuig, waardoor ze in de lucht kunnen worden gehouden (valschermszweeftoestel),
- f. ballonnen, die tijdens het in de lucht houden permanent zijn bevestigd aan het aardoppervlak (kabelballon),
- g. valschermspringen,
- h. zeilvliegtuigen, en
- i. schermzweeftoestellen.

## **Artikel 51**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

<sup>1</sup> Stb. 1978, 99, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 31 oktober 2000, Stb. 514.

<sup>2</sup> Stb. 1988, 511, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1997, Stb. 726.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 september 2001, nr. 175.

## **Artikel 52**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit luchtwaardigheid.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 5 juli 2001

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *veertiende* augustus 2001

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

## NOTA VAN TOELICHTING

### I.1 Algemeen

Het onderhavige besluit is grotendeels een uitwerking van hoofdstuk 3, van de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet Luchtverkeer, (Staatsblad 1999, 235), dat gaat over luchtvaartuigen. Deze wet, waarmee dit hoofdstuk is vastgesteld, treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen datum samen met dit besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regelingen, in werking.

In dit besluit zijn nadere regels gesteld over de inschrijving van luchtvaartuigen, over type-certificaten, bewijzen van luchtwaardigheid en de erkenning van bedrijven. Uitgangspunt bij deze regels is het waarborgen van de veiligheid in de luchtvaart.

De systematiek van dit besluit en van de daarop gebaseerde regelingen, kan als volgt worden omschreven. In dit besluit worden de eisen gesteld voor afgifte door de Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de minister) van een aantal documenten die in de wet zijn geregeld. Het gaat om een bewijs van inschrijving, een type-certificaat, een aanvullend typecertificaat, een bewijs van luchtwaardigheid en diverse soorten erkenningen. Ook zijn in dit besluit de verplichtingen en bevoegdheden opgenomen van bijvoorbeeld de houders van type-certificaten, van bewijzen van luchtwaardigheid en van de erkende bedrijven nadat de betreffende documenten zijn verstrekt.

In de op dit besluit gebaseerde ministeriële regelingen worden procedurele eisen gesteld. Het gaat hier bijvoorbeeld om de wijze waarop een aanvraag voor een van de eerdergenoemde documenten moet worden ingediend, en om de documentatie die daarbij moet worden overgelegd. Daarnaast wordt ook een aantal materiële eisen uit dit besluit nader uitgewerkt. Bovendien worden bij ministeriële regeling afwijkende regels gesteld ten aanzien van bepaalde categorieën luchtvaartuigen waarop het regime van de wet en het onderhavige besluit niet van toepassing zijn. Kort gezegd betreft dit de categorie luchtvaartuigen die onder de oude regelgeving werden aangemerkt als de zogenaamde «niet-luchtvaartuigen». Ook voor luchtvaartuigen die van historische waarde zijn, geldt een afwijkend regime, dat is vastgelegd in een ministeriële regeling.

In dit besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regelingen worden met name voorschriften van de JAA (Joint Aviation Authorities), geïmplementeerd. Voor onderwerpen of aspecten waarvoor de JAA geen regels kent, worden «puur» nationale regels gesteld.

De JAA is een samenwerkingsverband van burgerluchtvaartautoriteiten van een aantal Europese landen. De JAA heeft een aantal Joint Aviation Requirements (JAR's) opgesteld, waarin gemeenschappelijke voorschriften zijn opgenomen onder andere op het terrein van de luchtwaardigheid. Voor dit besluit zijn in het bijzonder JAR 21 en JAR 145 van belang. JAR 21 regelt de procedures betreffende de certificering en productie van luchtvaartuigen, motoren, (in de wet wordt de term voortstuwingsinrichting gebruikt) propellers en onderdelen en regelt daarmee grotendeels de hierboven genoemde documenten met uitzondering van het bewijs van inschrijving en de onderhoudserkenning voor bedrijven die onderhoud uitvoeren ten behoeve van commerciële luchtvaartuigen. Deze onderhoudserkenning is geregeld in JAR 145. De inschrijving van luchtvaartuigen in het register voor burgerluchtvaartuigen is niet geregeld in een JAR.

JAR 21 is met name een procedurele JAR die verwijst naar andere, inhoudelijk technische JAR's. In dit besluit zijn de regels van JAR 21 en 145 overgenomen voor zover het gaat over de afgifte van documenten en



de bevoegdheden en verplichtingen die daaraan verbonden zijn. Wat betreft de inhoudelijke technische eisen wordt verwezen naar de van toepassing zijnde JAR. Degene die een aanvraag indient voor een bepaald document dient, afhankelijk van het type luchtvaartuig dan wel motor, propeller of onderdeel waarvoor hij een document aanvraagt, te voldoen aan de in de betreffende JAR opgenomen eisen. Deze JAR's worden in het besluit dus niet met zoveel woorden herhaald of ingevoegd, maar van toepassing verklaard door een verwijzing, zodat het voor de geadresseerde duidelijk behoort te zijn welke JAR op zijn luchtvaartuig of onderdeel daarvan van toepassing is. Aangezien de JAR's regelmatig onderhevig zijn aan wijzigingen is ervoor gekozen om niet te verwijzen naar JAR-bepalingen in dit besluit. Dat wil echter niet zeggen dat het besluit niet ook aan wijzigingen onderhevig zal zijn op het moment dat JAR 21 of 145 worden gewijzigd. Niet elke wijziging van een van die JAR's zal echter leiden tot aanpassing van het besluit. In de op dit besluit gebaseerde ministeriële regelingen wordt in principe wel verwezen naar concrete bepalingen van JAR 21 en 145. Een eventuele wijziging van een ministeriële regeling is redelijk snel te realiseren indien dat naar aanleiding van een gewijzigde JAR nodig mocht zijn.

Niet op alle luchtvaartuigen zijn technische eisen van toepassing die in een JAR zijn neergelegd. Voor die luchtvaartuigen gelden andere eisen en zijn de procedurevoorschriften van JAR 21 in principe niet van toepassing. Omdat het echter niet wenselijk is dat er verschillende procedures naast elkaar bestaan, verklaart dit besluit de op JAR 21 geënte procedures in principe wel van toepassing op deze luchtvaartuigen. Indien dit in bepaalde situaties onwenselijk is, kan bij ministeriële regeling anders worden bepaald. Dit laatste doet zich voor indien deze procedure te belastend is. Niet altijd is bijvoorbeeld het hebben van een ontwerp-erkenning vereist.

## **I.2 Internationale en Europese regelgeving**

Zoals reeds uit het bovenstaande blijkt, is een aantal JAR's van belang voor de regelgeving op het gebied van de luchtwaardigheid. Uitgangspunt bij het opstellen van de technische JAR's is annex 8 bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) (hierna: ICAO-verdrag). Deze annex geeft het minimumniveau van luchtwaardigheid aan, waaraan de verdragslanden zich hebben gebonden. Daarnaast is van belang verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1991, inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PbEG L 373), (hierna: verordening (EEG) nr. 3922/91).

De technische JAR's die gelden voor bepaalde typen luchtvaartuigen, motoren en propellers dan wel onderdelen daarvan, zijn reeds via deze verordening geïncorporeerd in de Nederlandse rechtsorde. Deze verordening bepaalt dat het in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid dienstig is om technische voorschriften en administratieve procedures inzake veiligheid en exploitatie van luchtvaartuigen te harmoniseren op basis van de in bijlage II van de verordening genoemde JAR's. Voor zover voor dit besluit van belang, zijn dat : JAR 1 (definities), 22 (zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen), 25 (grote vliegtuigen), E (motoren), P (propellers), APU (hulpaggregaten), TSO (technische normen), VLA (zeer lichte vliegtuigen) en 145 (erkenningen voor onderhoudsbedrijven). Eenmaal volgens deze JAR's gecertificeerde producten, organisaties of personen dienen in andere EU-lidstaten te worden erkend. JAR 1 bevat definities die deels al zijn opgenomen in de Wet luchtvaart en waar nodig in lagere regelgeving zullen worden opgenomen. De JAR's die van toepassing zijn op onderdelen van

luchtvaartuigen zijn JAR APU en JAR TSO. Het is de bedoeling dat JAR 21 uiteindelijk ook in verordening (EEG) nr. 3922/91 zal worden opgenomen.

### **I.3 JAR 21 en JAR 145**

JAR 21 is onderverdeeld in een aantal subparts. Deze worden hieronder, geclusterd naar onderwerp opgesomd.

Subpart A is een algemeen deel over het toepassingsgebied, geeft definities en regels hoe te handelen in geval van storingen en gebreken aan luchtvaartuigen.

De subparts B, D en E betreffen type-certificaten, wijzigingen van type-certificaten respectievelijk aanvullende type-certificaten voor luchtvaartuigen, motoren en propellers.

Subpart H regelt de bewijzen van luchtwaardigheid voor luchtvaartuigen en subpart L de exportbewijzen. Subpart M betreft reparaties.

Subparts F en G stellen regels over de productie van luchtvaartuigen, motoren en propellers; F door bedrijven zonder erkenning en G door erkende bedrijven. Subparts JA en JB voorzien in regels aangaande erkende ontwerp-organisaties; JA voor producten en wijzigingen van producten en JB voor onderdelen.

Subparts O en P voorzien in een procedure voor een machtiging van bedrijven, te weten een JTSO-machtiging en een JPA-machtiging.

Subpart K geeft procedurele eisen voor de certificatie van onderdelen.

Subpart Q betreft het identificeren van producten en onderdelen.

Subpart N regelt alle hierboven behandelde onderwerpen met dit verschil dat het in dit subpart gaat om aanvragers die zijn gevestigd in een niet-JAA-land en die certificatie aanvragen van een product of onderdeel in een JAA-land. Het kan ook gaan om wijzigingen die in een niet-JAA-land zijn ontworpen en goedgekeurd. Voor de werking van subpart N is een overeenkomst tussen het JAA-land en een niet-JAA-land vereist. Ter uitwerking van een dergelijke overeenkomst worden bepaalde gezamenlijke procedures vastgesteld op basis waarvan het niet-JAA-land certificeert en die aanvaardbaar zijn voor het JAA-land. Een certificatie-onderzoek wordt dan ook pas gestart als aan deze voorwaarden is voldaan en het exporterende land zijn verantwoordelijkheid neemt ten aanzien van een voortdurende luchtwaardigheid.

JAR 145 is wat betreft het onderwerp vergelijkbaar met subpart JA (ontwerp-erkenning) en subpart G (productie-erkenning). JAR 145 geeft regels voor de afgifte van onderhoudserkenningen van commerciële luchtvaartuigen.

### **I.4 Nationaliteit en inschrijving van luchtvaartuigen (Hoofdstuk II).**

Annex 7 van het ICAO-verdrag is op dit onderwerp van toepassing, maar was reeds verwerkt in de oude regelgeving en heeft derhalve niet tot extra implementatiewerkzaamheden geleid. De oude regeling is inhoudelijk in grote lijnen gehandhaafd en op enkele punten aangevuld. Wel is het zo dat een aantal zaken dat voorheen in de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL) was opgenomen, nu in de Wet luchtvaart zelf is geregeld. Het gaat hier om de bevoegdheid van de minister tot wijziging en doorhaling van de inschrijvingen en de geldigheidsduur van het bewijs van inschrijving. In dit besluit worden enkel de materiële inschrijvings-eisen gegeven, evenals een basis voor het regelen van procedurele zaken in een ministeriële regeling. Wat betreft de materiële eisen is de inhoud van artikel 3 RTL nagenoeg geheel overgenomen. De enigszins afwijkende formulering wordt verklaard door het feit dat het hier om een aanvraag voor een inschrijving gaat en dus om de aanvrager. Het begrip «houder» van een luchtvaartuig kan enkel gebruikt worden voor degene wiens

luchtvaartuig reeds is ingeschreven. Het begrip «houder van een luchtvaartuig» is in de wet gedefinieerd, en wijkt af van het begrip «houder» in civielrechtelijke zin. Het gaat in de luchtvaartwetgeving om degene op wiens naam het luchtvaartuig in het Nederlandse dan wel een buitenlands luchtvaartuigregister is ingeschreven en niet noodzakelijk-kerwijs om degene die het luchtvaartuig feitelijk onder zich heeft. De houder van het ingeschreven luchtvaartuig kan uiteraard tevens eigenaar zijn. De aanvrager dient aan te tonen dat hij daarvan de eigenaar is dan wel krachtens geldige titel het luchtvaartuig onder zich heeft.

### **I.5 Type-certificaten (Hoofdstuk III)**

Type-certificaten worden afgegeven voor typen van luchtvaartuigen, motoren en propellers. Een type-certificaat wordt in principe alleen afgegeven aan de houder van een ontwerp-erkenning. Het moment waarop een aanvraag wordt ingediend is bepalend voor de eisen die gelden voor afgifte van een type-certificaat. Dit zijn in beginsel de eisen die gelden op het moment waarop de aanvraag wordt ingediend. Hierop zijn echter uitzonderingen mogelijk, zoals een te verwachten wijziging van de technisch inhoudelijke eisen als gevolg van de ontwikkeling van de techniek.

De houder van het type-certificaat kan een aanvraag indienen tot wijziging van het type-certificaat naar aanleiding van een wijziging van het type-ontwerp. Anderen dan de houder van het type-certificaat kunnen, voor een gewijzigd ontwerp ook een wijziging aanvragen, maar uitsluitend in de vorm van een aanvullend type-certificaat. In dit hoofdstuk wordt een onderscheid gemaakt tussen een aanvraag die wordt ingediend door een JAA-persoon en door een persoon uit een niet-JAA-land. In het laatste geval dient, zoals hierboven aangegeven, een overeenkomst tussen Nederland en het land van de betreffende JAA-persoon te zijn afgesloten.

Ten opzichte van de oude regelgeving blijven de inhoudelijk technische eisen voor de afgifte van een type-certificaat gelijk. In dit besluit is ervoor gekozen om deze eisen en andere eisen, zoals het hebben van een ontwerp-erkenning, in het besluit zelf op te nemen en niet, zoals voorheen, in een ministeriële regeling. Tevens wordt in het besluit aangegeven welke bevoegdheden en verplichtingen de houder van een type-certificaat heeft.

Vóór de inwerkingtreding van dit besluit was het overigens op vrijwillige basis al mogelijk om een product te laten certificeren via JAR 21 (Beleidsregel acceptatie luchtvaartuigen, aanverwante producten en onderdelen, Stcrt. 1995, 244). Hierbij waren relevant JAR 21, subpart B (type-certificaat), D (wijziging type-certificaat) en E (aanvullend type-certificaat en wijziging daarvan).

### **I.6 Bewijzen van luchtwaardigheid (Hoofdstuk IV)**

Bewijzen van luchtwaardigheid worden, in afwijking van type-certificaten, afgegeven voor ieder afzonderlijk luchtvaartuig. Er zijn verschillende omstandigheden waarin een bewijs van luchtwaardigheid kan worden aangevraagd:

1. Het luchtvaartuig is in Nederland geproduceerd en voldoet aan een door Onze Minister afgegeven type-certificaat.
2. Het luchtvaartuig is in een JAA-land geproduceerd en voldoet aan een door Onze Minister afgegeven en binnen de JAA geaccepteerd type-certificaat.
3. Het luchtvaartuig is in een niet-JAA-land geproduceerd en voldoet aan een door Onze Minister afgegeven en binnen de JAA geaccepteerd type-certificaat en wordt geïmporteerd op grond van met het land van herkomst gemaakte afspraken.

4. Het luchtvaartuig is afkomstig uit een ander land dan Nederland en voldoet op basis van met dit land gemaakte afspraken aan de luchtwaardigheidseisen. Een voorbeeld hiervan is de overeenkomst tussen de VS en Nederland inzake de afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid van 16 januari 1974, Trb. 1974, 60.

5. Het luchtvaartuig is afkomstig uit een ander land dan Nederland. In dit geval dient aangetoond te worden dat het voldoet aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen.

Ten opzichte van de oude regelgeving is een aantal veranderingen doorgevoerd. Waar er onder de oude regelgeving slechts één bewijs van luchtwaardigheid kon worden afgegeven, kunnen nu verschillende soorten bewijzen van luchtwaardigheid worden afgegeven, die ieder weer eigen rechten en plichten met zich brengen. Het gaat om het standaard bewijs van luchtwaardigheid, het speciale bewijs van luchtwaardigheid en het exportbewijs van luchtwaardigheid. De instrumenten schorsing en intrekking zijn nu in de wet geregeld en niet in dit besluit, zoals in de RTL wel het geval was.

In de oude regelgeving bestond er een verbod tot het uitvoeren van een vlucht zonder bewijs van luchtwaardigheid met daaraan verbonden de mogelijkheid van een ontheffing. Een ontheffing hield dus feitelijk een toestemming tot vliegen in. In de huidige regelgeving bestaat deze mogelijkheid nog steeds, maar wordt een speciaal bewijs van luchtwaardigheid afgegeven.

## **1.7 Erkenningen (Hoofdstuk V)**

De eisen waaraan het bedrijf van een natuurlijke of rechtspersoon moet voldoen wil deze een erkenning verkrijgen, zijn met name overgenomen uit JAR 21 en JAR 145. JAR 21 subpart JA stelt regels ten aanzien van het ontwerpen van producten en wijzigingen daarvan en JAR 21 subpart JB stelt regels ten aanzien van het ontwerpen van onderdelen van die producten. Indien men aan de regels voldoet krijgt men een ontwerp-erkenning: DOA-JA respectievelijk DOA-JB, genoemd naar de betreffende subparts van JAR 21. DOA staat voor Design Organisation Approval. JAR 21 subpart G geeft regels ten aanzien van de productie van producten of onderdelen uitmondend in een productie-erkenning: een POA (Production Organisation Approval. JAR 145 betreft het onderhoud van (commerciële) luchtvaartuigen waarvoor een onderhoudserkenning kan worden afgegeven, een zogenaamde MOA (Maintenance Organisation Approval).

De subparts O en P stellen regels over het ontwerpen en produceren van onderdelen. De machtiging die volgens subpart O kan worden afgegeven is de JTSO-machtiging. JTSO staat voor Joint Technical Standard Order). Deze houdt in dat het ontwerp van het onderdeel aan minimum prestatienormen voldoet en is goedgekeurd en dat het geproduceerd mag worden, als teken waarvan een merkteken op een product mag worden aangebracht. De machtiging die in subpart P wordt geregeld is de JPA-machtiging. JPA staat voor Joint Part Approval. In dit geval gaat het om vervanging of wijziging van onderdelen van typegecertificeerde producten. Deze machtigingen kunnen enkel worden afgegeven aan de houder van een POA.

Aangezien JAR 145 van toepassing is op luchtvaartuigen die vallen onder een Air Operators Certificate (AOC), is tevens in een erkenning voorzien voor onderhoud van andere luchtvaartuigen. Deze erkenning maakt deel uit van een restcategorie van erkenningen voor werkzaamheden die verband houden met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen maar die niet vallen onder een van de hiervoor genoemde, van JAR 21 overgenomen, erkenningen. Er zal ook in een ontwerp-erkenning worden voorzien naast de hierboven genoemde DOA-JA en DOA-JB. Hieraan

zullen dan eisen worden gesteld, die niet door internationale regelgeving zijn ingegeven.

Elke erkenning heeft een bepaalde reikwijdte. Dat wil zeggen dat in de erkenning zelf is aangegeven welke activiteiten een erkend bedrijf mag uitoefenen.

Een belangrijk verschil met de bestaande regelgeving is dat de eisen voor de afgifte van een erkenning in dit besluit zijn opgenomen en niet langer in een ministeriële regeling. De RTL kende geen duidelijk onderscheiden soorten erkenningen. Dit besluit maakt dat onderscheid wel.

### **1.8 Gevolgen voor het bedrijfsleven**

Dit besluit treft de volgende categorieën van bedrijven: bedrijven werkzaam in de luchtvaartindustrie met een erkenning voor het ontwerpen en certificeren van luchtvaartuigen of onderdelen daarvan (DOA), bedrijven met een productie-erkenning (POA), bedrijven met een onderhoudserkenning (MOA) en bedrijven met zowel een productie- als een onderhoudserkenning.

Ten tijde van het schrijven van dit besluit waren er in Nederland 2 bedrijven met een DOA en 11 aanvragen daarvoor, 6 bedrijven met een POA, 38 bedrijven met een MOA en 11 bedrijven met zowel een POA als een MOA. Deze erkenningen blijven geldig na inwerkingtreding van de Wet luchtvaart, op grond van artikel IV, eerste lid, van de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchttuitvoering).

Wat betreft de meest waarschijnlijke aard en omvang van de kosten en baten van dit besluit voor deze bedrijven kan het volgende worden opgemerkt.

Bedrijven die in aanmerking willen komen voor een type-certificaat dienen een DOA te hebben. Deze verplichting brengt voor de betreffende bedrijven die nog geen DOA hebben, extra kosten voor het verkrijgen en het instandhouden van een dergelijke erkenning met zich mee. In Nederland is 1 DOA-JA uitgereikt en 2 aanvragen daarvoor zijn nog in behandeling. Er is 1 DOA-JB uitgereikt en er zijn inmiddels 9 aanvragen voor een DOA-JB ingediend. Het gaat om aanvraagkosten en kosten die bedrijven moeten maken voor het instandhouden van de erkenning. De kosten zijn gestandaardiseerd en bedragen f 185,- per uur. Dit is het uurtarief dat ook op grond van de oude regelgeving werd berekend. Voor de inwerkingtreding van dit besluit was het op grond van de Regeling acceptatie van luchtvaartuigen, aanverwante producten en onderdelen (Stcrt. 1998, 99) al mogelijk een DOA aan te vragen. Anderzijds biedt het hebben van een erkenning ook economische voordelen. Zo krijgt een erkend bedrijf bevoegdheden op het gebied van de technische certificatie van het product. Dit houdt in dat een dergelijk bedrijf bepaalde handelingen zelf mag doen zodat men niet een beroep hoeft te doen op de minister, die voor deze handelingen kosten in rekening brengt. Dit levert een kostenbesparing op, zowel nationaal als internationaal gezien. Immers een in Nederland afgegeven DOA wordt ook in de andere JAA-landen erkend.

Bedrijven kunnen er ook voor kiezen een erkenning aan te vragen ten behoeve van de keuring van onderdelen, wijzigingen en reparaties. Dit zullen bij de inwerkingtreding van dit besluit naar verwachting 10 bedrijven zijn. Zij zullen bij het maken van die keuze uiteraard voor zichzelf een kosten/baten-analyse maken. De economische voordelen liggen hier niet alleen op het gebied van minder toezicht door de minister dan wel buitenlandse autoriteiten. Indien men geen erkenning heeft, moet de minister of de buitenlandse autoriteit ieder product keuren. Ook op het gebied van marktwerking zijn er voordelen. Men mag keurmerken

aanbrengen op ontworpen producten, hetgeen vertrouwen wekt bij potentiële afnemers, ook die in het buitenland.

Op basis van de oude regelgeving worden reeds POA- en MOA-erkenningen afgegeven. De huidige praktijk laat zien dat de kosten voor de onderhoudsproductiebedrijven om een POA en/of DOA te krijgen en in stand te houden licht zijn gestegen ten opzichte van een nationale erkenning. POA- en MOA-erkenningen zijn meeromvattend dan nationale erkenningen. Dit als gevolg van de sterkere detaillering van de eisen die de JAR's aan bedrijven opleggen. De Nationale Luchtvaartautoriteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dan ook meer capaciteit nodig voor het beoordelen van POA- en/of MOA-erkenninghouders, dan voor nationale erkenningen. De extra uren die nodig zijn voor die beoordeling monden door middel van het uurtarief uit in hogere kosten. In de meeste gevallen zal er naar verwachting een stijging van 10 tot 20% van de kosten zijn.

De baten van een JAA-erkenning bestaan met name uit de internationale acceptatie van deze erkenning, waardoor het voor deze bedrijven mogelijk wordt om ook buiten Nederland hun producten af te zetten.

Het oordeel van bedrijven die al erkend zijn in Europa over de regelgeving op het gebied van de erkenningen is over het algemeen positief. De industrie is dan ook zeer nauw betrokken bij het opstellen van de JAA-regels en zal voorstellen doen tot aanpassing van die regels indien daar aanleiding toe is.

### **I.9 Uitvoerbaarheid**

De Nederlandse Luchtvaartautoriteit voert de onderhavige regelgeving uit. Behalve de industrie is ook deze autoriteit zeer nauw betrokken bij de opstelling van de JAR's in JAA-verband. Het is praktische en resultaatgerichte regelgeving. Tevens vindt een voortdurende evaluatie en aanpassing van die regelgeving in JAA-verband plaats.

De uitvoering is echter complexer dan voorheen en kost meer tijd, aangezien ten opzichte van de oude situatie meer procedurele eisen worden gesteld aan de luchtvaartautoriteiten. Deze grotere inspanning vergt meer tijd. Aangezien een uurtarief in rekening wordt gebracht, kan dit resulteren in hogere kosten voor het bedrijfsleven.

### **I.10 Notificatie van regelgeving**

In de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet Luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering), inmiddels omgedoopt tot Wet luchtvaart, is reeds aandacht aan dit onderwerp besteed. Daarin werd het introduceren van een aantal technische productvoorschriften voorzien, zoals bedoeld in richtlijn nr. 98/34 van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48 van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 juli 1998 (PbEG L 217), de zogenaamde notificatierichtlijn. Bij het opstellen van de lagere regelgeving zou worden bezien of deze voorschriften notificatie bij de Europese Commissie behoeven. Thans is deze beoordeling aan de orde, aangezien de meeste technische productvoorschriften in artikel 5 van dit besluit zijn opgenomen.

Hierover kan het volgende worden opgemerkt. Een aantal van de in artikel 5 genoemde JAR's is opgenomen in bijlage II van verordening (EEG) nr. 3922/91, welke bijlage is vervangen door verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 (PbEG L 291). Deze JAR's vallen onder de uitzondering van artikel 10, eerste lid, van de

notificatierichtlijn. Op de overige in artikel 5 genoemde JAR's is artikel 8, eerste lid, van de richtlijn van toepassing, hetgeen geresulteerd heeft in een mededeling van deze JAR's aan de Europese Commissie. Het gaat hier immers om de integrale omzetting van een internationale norm.

Blijft over een vijftal technische eisen waarvan er vier al bestonden voor het van kracht worden van de notificatierichtlijn en die bij ministeriële regeling, gebaseerd op dit besluit, formeel opnieuw worden vastgesteld. Het gaat hier om de eisen genoemd in artikel 5, eerste lid, onder h tot en met k (luchtschepen, landbouwwliegtuigen, sleepvliegtuigen en bemande vrije ballonnen en hetelucht-luchtschepen). Dit vijftal technische eisen wordt bij ministeriële regeling vastgesteld en zullen in dat kader worden genotificeerd aan de Europese Commissie. Derhalve is dit besluit meegedeeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen ingevolge de notificatierichtlijn.

## **II. Artikelen**

### *Artikel 1*

Eerste lid, onder h: een ingrijpende wijziging is een zogenaamde «major change» in de zin van JAR 21, subpart D. In dit subpart wordt een «minor change» gedefinieerd en wordt alles wat geen «minor change» is, geclassificeerd als «major change».

Eerste lid, onder n: de vennootschap onder firma, de commanditaire vennootschap en de eenmanszaak, worden, in navolging van het civielrecht, niet aangemerkt als rechtspersonen.

Eerste lid, onder aa: dit komt overeen met de definitie van product in JAR 21.2, onder d.

Eerste lid, onder dd: het feit dat de definitie van «type-ontwerp» begint met «het geheel van documenten omvattende», betekent niet dat al deze documenten op papier beschikbaar moeten zijn. Het kan hier ook gaan om computerberekeningen die slechts elektronisch beschikbaar zijn.

Tweede lid: Deze bepaling heeft tot doel aan te geven dat het onderhavige besluit niet van toepassing is op militaire luchtvaartuigen, motoren, propellers en onderdelen. Voor die producten en onderdelen stelt de Minister van Defensie regels.

In het derde lid wordt een aantal categorieën luchtvaartuigen van het toepassingsgebied van hoofdstuk 3 van de wet en het besluit uitgesloten. Het zijn de luchtvaartuigen, genoemd in artikel 11, onderdeel a tot en met g, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, en die in dit besluit zijn overgenomen, aangevuld met zeilvliegtuigen, schermzweeftoestellen, amateurbouwvliegtuigen en MLA's. Zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen waren voorheen geen luchtvaartuigen en daarmee op voorhand al uitgesloten van toepassing van de wet. Dit was geregeld in het Besluit aanwijzing van toestellen die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet. Deze constructie kan aanleiding zijn voor problemen, namelijk daar waar een toestel niet onder het begrip luchtvaartuig wordt gebracht, maar waarvoor wel het een en ander geregeld moet worden. Vandaar de oplossing om ook deze toestellen luchtvaartuig te doen zijn, met de mogelijkheid om voor deze categorieën een ander regime bij ministeriële regeling vast te stellen. In onderdeel d, dat gaat over luchtschepen, kan de term «grootste afmeting» zowel slaan op hoogte, lengte als breedte.

Voor amateurbouwvliegtuigen en MLA's is nieuw beleid in ontwikkeling en is de huidige praktijk in lid 4 neergelegd.

Zesde lid: Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, van de Wet luchtvaart is het verboden een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig, dat niet luchtwaardig is, of niet is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Ten aanzien van doelvliegtuigen (omschreven als «militaire luchtvaartuigen die hetzij automatisch, hetzij op afstand worden bestuurd,

en die worden gebruikt als doel voor schietoefeningen dan wel voor het slepen van een doel voor schietoefeningen») levert de eis van een geldig bewijs van luchtwaardigheid een probleem op. Van deze doelvliegtuigen – die reeds enige tientallen jaren in gebruik zijn – zijn onvoldoende ontwerpgegevens beschikbaar, zodat het niet mogelijk is een bewijs van luchtwaardigheid af te geven volgens de procedures die daarvoor gebruikelijk zijn. Het verbod, bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, onder b, van de Wet luchtvaart, wordt daarom in het zesde lid op deze luchtvaartuigen niet van toepassing verklaard. Uiteraard is het wel de bedoeling dat met de doelvliegtuigen veilig wordt gevlogen. Om die reden is de uitzondering gekoppeld aan een aantal voorwaarden. Deze voorwaarden betreffen zowel eisen ten aanzien van het gebruik, als eisen ten aanzien van het luchtvaartuig zelf. De gestelde eisen strekken er toe de veiligheid van het overige luchtverkeer alsmede de veiligheid op de grond zoveel mogelijk te waarborgen.

Ten behoeve van de veiligheid van het overige luchtverkeer is in het zevende lid, onderdeel a, bepaald dat boven Nederland uitsluitend wordt gevlogen in gebieden die vrij zijn van burgerluchtverkeer. Welke gebieden dit betreft is laatstelijk vastgelegd in de regeling van de Staatssecretaris van Defensie van 19 september 1997, houdende beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden en aanwijzing bijzondere luchtverkeersgebieden (Stcrt. 185). Voorts bevat het zesde lid eisen ten behoeve van de veiligheid op de grond. Ingevolge onderdeel b dienen de instructies met betrekking tot een veilige lancering, het voor en na elke vlucht uitvoeren van een functionele en een technische inspectie, het onderhoud van het luchtvaartuig en het per parachute op een veilige wijze en binnen het aangewezen landingsgebied doen landen van het luchtvaartuig in acht te worden genomen. De onderdelen c en d bevatten veiligheidseisen die er toe strekken dat het doelvliegtuig «niet op hol slaat» en niet buiten het voor overig luchtverkeer gesloten gebied raakt. De daartoe aangebrachte voorzieningen leiden er toe dat indien de omstandigheden, bedoeld in de onderdelen c en d, zich voordoen, de landing per parachute wordt ingezet.

## *Artikel 2*

In het eerste lid, onder a, is geregeld dat ook luchtvaartuigen die in één van de EU-lidstaten of een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (hierna: EER-land) zijn geproduceerd, in het Nederlandse luchtvaartuigregister kunnen worden ingeschreven. De eis dat deze luchtvaartuigen «niet zijn uitgevoerd» wordt gesteld opdat niet wordt ingeschreven een luchtvaartuig dat in de EU/EER is geproduceerd maar dat vóór de inschrijving is uitgevoerd buiten de EU/EER. Het luchtvaartuig moet of in de EU/EER geproduceerd zijn en niet zijn uitgevoerd of de vereiste douaneformaliteiten bij invoer moeten zijn vervuld. Indien men de eis van «niet zijn uitgevoerd» niet stelt, dan kan het zijn dat een luchtvaartuig weliswaar in de EU/EER is geproduceerd (waarmee aan de inschrijvingseis onder a is voldaan) terwijl het in wezen is uitgevoerd en de douaneformaliteiten vervuld zouden moeten worden. Dit zou een ongewenste situatie zijn.

Inschrijving is ook mogelijk indien de vereiste douaneformaliteiten zijn vervuld bij «invoer», voortaan aangeduid als «in het vrije verkeer brengen». Het kan hier ook gaan om de vereiste douaneformaliteiten die in een andere lidstaat van de EU zijn vervuld. Van in het vrije verkeer brengen is slechts sprake indien een product van buiten de EU in de EU wordt «ingevoerd».

De eis in het eerste lid, onder b, inzake het beheer is nodig om te voorkomen dat er behalve de inschrijving geen band meer is tussen het luchtvaartuig en Nederland, als land van inschrijving. Dit kan problemen veroorzaken ten aanzien van het toezicht op de luchtwaardigheid van het



luchtvaartuig. Nederland dient op grond van Annex 8 van het ICAO-verdrag, als land van inschrijving er op toe te zien dat de eigenaar zorgt voor de luchtwaardigheid van zijn luchtvaartuig. Als voorbeelden van dit beheer kunnen worden genoemd, handelingen in verband met de luchtwaardige toestand van het luchtvaartuig, het registreren en melden van defecten en gebreken, het voeren van een technische administratie en het verwerken van aanvullingen en wijzingen voor het onderhoud.

In de wet wordt een aantal verplichtingen aan de houder opgelegd. De eisen die in het tweede lid worden gesteld hebben derhalve eveneens betrekking op de houder, zij het dat hier het begrip «aanvrager» is gebruikt omdat het gaat over de fase die leidt tot de inschrijving. Voorheen was de «eigenaar» van het betreffende luchtvaartuig het aanspreekpunt. De reden voor de wijziging op dit punt is dat in een toenemend aantal gevallen de eigenaar en de houder niet meer dezelfde zijn. Veelal is een bankinstelling de eigenaar van een luchtvaartuig. In die gevallen is de houder gemakkelijker aanspreekbaar en is er bovendien altijd iemand aanspreekbaar. Als gevolg hiervan dient de aanvrager op grond van een geldige titel het luchtvaartuig onder zich te hebben. Dit kan eigendom zijn of bezit. Verder is dit lid naar inhoud ongewijzigd overgenomen van artikel 3, eerste lid, onder b van de RTL.

Het derde lid, inzake de vrijstelling die de Minister van Financiën kan verlenen, is in die zin gewijzigd dat het woord «vrijstelling» is vervangen door «ontheffing». Het gaat immers om een uitzonderingsmogelijkheid voor een individueel geval. Het moge duidelijk zijn dat een ontheffing een voor bezwaar en beroep vatbare beschikking is. Hetzelfde geldt voor de intrekking van een ontheffing indien een aan de ontheffing verbonden voorwaarde niet wordt nagekomen.

Het zesde lid maakt duidelijk dat de houder zelf te allen tijde verantwoordelijk blijft voor de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, ook al treedt zijn vertegenwoordiger in Nederland voor hem op.

Uit het zevende lid blijkt dat, indien de houder en de eigenaar verschillende personen zijn, de eigenaar van een luchtvaartuig eveneens afkomstig moet zijn uit de EU dan wel de EER. Indien echter de eigenaar afkomstig is van buiten de EU of EER, dan kan de minister tot inschrijving overgaan, mits de houder wel afkomstig is uit de EU dan wel de EER. De inschrijving zal slechts worden geweigerd, indien de eigenaar afkomstig is uit een land waarmee Nederland de diplomatieke banden heeft verbroken.

#### *Artikel 4*

Het eerste lid bepaalt dat een aanvraag voor een type-certificaat slechts kan worden ingediend door een houder van een erkenning voor het ontwerpen van producten. Deze erkenning als zodanig is geregeld in hoofdstuk V.

Op grond van het tweede lid is een DOA-JA niet nodig indien het product overeenkomstig bij ministeriële regeling vast te stellen regeling van eenvoudige aard is. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan het maken van een afweging tussen de volgende elementen. Op de eerste plaats dient de bewijsvoering ten aanzien van het voldoen aan de technische voorschriften relatief eenvoudig zijn. Op de tweede plaats dient het bedrijf te beschikken over een adequate kwaliteitsborging, hetgeen betekent dat de ontwerpprocessen inzichtelijk zijn en dat het personeel voldoende ervaring heeft met het ontwerpen en certificeren. Bij het vaststellen van de ministeriële regeling zal rekening worden gehouden met criteria die in JAA-verband worden ontwikkeld.

#### *Artikel 5*

In het eerste lid is aangegeven welke luchtwaardigheidseisen van toepassing zijn op de verschillende categorieën luchtvaartuigen, motoren,

propellers en onderdelen. Voor bijna alle categorieën is er een JAR, met uitzondering van luchtschepen, bemande vrije ballonnen en hete-luchtschepen. Het is dus aan de aanvrager om zelf na te gaan welke eisen op zijn luchtvaartuig van toepassing zijn, afhankelijk van het type luchtvaartuig waarvan hij de houder is. In enkele onderdelen worden de kwalificaties «groot», «klein» of «zeer licht» gebruikt. Uit de inhoud van deze JAR's blijkt echter welke luchtvaartuigen precies bedoeld zijn. Aspecten die worden genoemd zijn het gewicht van het luchtvaartuig, het type motor dat daarin aanwezig is en het aantal passagiersplaatsen.

Het tweede lid is een vangnetbepaling. Er kunnen immers nieuwe typen luchtvaartuigen worden ontworpen, waarvoor nog geen luchtwaardigheidseisen bestaan.

Het derde lid voorziet erin dat wijzigingen van de in bijlage II genoemde JAR's niet in werking treden op het moment dat deze door de JAA worden vastgesteld, maar op het moment dat verordening (EEG) nr. 3922/91 waarin die JAR's worden genoemd, op grond van artikel 11 van die verordening is gewijzigd. De minister kan een wijziging echter ook eerder in werking laten treden. Wijzigingen van andere, niet in die bijlage genoemde JAR's, treden in werking op het moment dat een wijziging door de JAA is vastgesteld.

In het vijfde, zesde en zevende lid is uitvoering gegeven aan JAR 21.101 betreffende de wijze waarop wordt vastgesteld welke eisen van toepassing zijn op een bepaalde aanvraag. In afwijking van de hoofdregel kunnen bij ministeriële regeling dan wel op verzoek van de aanvrager later van kracht worden wijzigingen van toepassing worden verklaard. Indien op het moment van indiening van de aanvraag een wijziging van de van toepassing zijnde JAR voorzienbaar is, dan hebben de minister en de aanvrager de mogelijkheid deze nieuwe eis van toepassing te verklaren respectievelijk te laten verklaren op de betreffende aanvraag. Van de afwijking kan enkel gebruik worden gemaakt in het belang van de veiligheid. Deze afwijkmogelijkheid zal terughoudend gebruikt worden. Ook is voorzien in de mogelijkheid om op verzoek van de aanvrager de eisen die in Nederland golden op het moment van aanvraag van het oorspronkelijke type-certificaat in een andere staat van toepassing te verklaren, op basis van welke eisen het oorspronkelijke type-certificaat is afgegeven door die staat. Dit kan echter alleen indien het gaat om eisen die niet gelijkwaardig zijn aan de in Nederland van toepassing zijnde eisen. Veelal zal moeten worden aangetoond dat aan enkele aanvullende Nederlandse eisen voldaan is. Indien het gaat om wel gelijkwaardige eisen dan kan de minister het oorspronkelijke type-certificaat erkennen en is het niet noodzakelijk dat hij zelf nog een type-certificaat afgeeft. Dit vloeit voort uit artikel 3.20 van de wet. In het geval er sprake is van niet gelijkwaardige eisen zijn derhalve oudere eisen van toepassing. Dit wil echter niet zeggen dat het daarmee ook verouderde eisen zijn die de luchtwaardigheid niet voldoende zouden waarborgen. Luchtwaardigheidseisen zijn in wezen ervaringseisen. Indien de ervaringen met een bepaald type luchtvaartuig goed zijn, is er geen reden de eisen aan te passen. Aanvragen voor typecertificaten zijn 3 of 5 jaar geldig (afhankelijk van het type luchtvaartuig).

Met «soortgelijke producten» in het zevende lid, onderdeel c worden bedoeld producten waaraan hetzelfde ontwerp ten grondslag ligt of producten die gelijksoortige ontwerpkenmerken hebben. Opgemerkt dient nog te worden dat deze bepaling beperkt moet worden uitgelegd.

#### *Artikelen 6, 9 en 11*

Deze artikelen betreffen afgifte van een type-certificaat, een wijziging van een type-certificaat dan wel een aanvullend type-certificaat voor een product, dat is ontworpen door een natuurlijk persoon of rechtspersoon, die niet gevestigd is in een JAA-land. Deze materie wordt bestreken door

JAR 21 subparts N/B, N/D en N/E, die gaan over producten of onderdelen die zijn ontworpen en/of gecertificeerd in een niet-JAA-land en waarvoor certificatie wordt aangevraagd in een JAA-land, in dit geval Nederland. Het kan ook gaan om wijzigingen die in een niet-JAA-land zijn ontworpen en goedgekeurd. Deze artikelen komen overeen met de artikelen die gelden indien de aanvrager wel gevestigd is in een JAA-land (artikelen 4, 8 en 10), zij het dat er tevens aan een drietal extra voorwaarden voldaan moet zijn. Op de eerste plaats dient de aanvrager gevestigd te zijn in een land dat zich heeft gebonden aan het ICAO-verdrag, waardoor een minimumniveau van luchtwaardigheid is gewaarborgd. Vervolgens moet er een overeenkomst zijn tussen Nederland en dat niet JAA-land. Tot slot vindt afgifte van een type-certificaat dan wel een aanvullend type-certificaat of wijziging van een type-certificaat slechts plaats indien de autoriteit van het land van de aanvrager eveneens een dergelijk document heeft afgegeven voor het betreffende ontwerp.

#### *Artikelen 7 en 12*

De bevoegdheden en verplichtingen in deze artikelen zijn terug te voeren tot het waarborgen van de voortdurende luchtwaardigheid en dus van de veiligheid van het product.

#### *Artikel 8*

In dit artikel is uitvoering gegeven aan JAR 21.103, en wordt aangegeven wanneer de minister een type-certificaat wijzigt. Het gaat zowel om een ingrijpende wijziging (eerste lid) als om een geringe wijziging (tweede lid) van het type-ontwerp.

#### *Artikel 10*

Er dient aan een aantal voorwaarden te zijn voldaan, alvorens de minister een aanvullend type-certificaat afgeeft. Op de eerste plaats dient het om een ingrijpende wijziging van een type-ontwerp te gaan. Een aanvullend type-certificaat kan slechts worden afgegeven voor ingrijpende wijzigingen. Vervolgens dient de aanvrager, zijnde de houder van het type-certificaat of een andere persoon, aan te tonen dat hij een erkende ontwerp-organisatie is of, in het geval de organisatie niet erkend behoeft te zijn, deze de door de minister bij ministeriële regeling vastgestelde procedures heeft gevolgd. Deze procedures worden opgesteld op basis van artikel 14, tweede lid, onder c.

Vervolgens moet de houder van het type-certificaat worden betrokken bij de aanvraag. De aanvrager heeft twee mogelijkheden. Of hij kiest er voor om een type-ontwerp te wijzigen op basis van zijn eigen technische gegevens, of hij betreft de houder van het type-certificaat bij de aanvraag. In het laatste geval wordt het aanvullend type-certificaat niet afgegeven indien geen overeenkomst kan worden overgelegd waaruit blijkt dat de houder van het type-certificaat geen technische bezwaren heeft tegen de ingediende beschrijving van de wijziging en moet hij ermee instemmen om samen met de houder van het aanvullende type-certificaat te verzekeren dat de verplichtingen ten aanzien van voortdurende luchtwaardigheid kunnen worden nagekomen. Uiteraard dient voor afgifte van een aanvullend type-certificaat ook te worden voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen.

#### *Artikel 14*

Bij de in het eerste lid bedoelde voorwaarden kan onder meer gedacht worden aan de eis dat proefvluchten enkel door erkende bedrijven uitgevoerd mogen worden, dat de bebouwde kom gemedend moet

worden, en dat proefvluchten slechts onder bepaalde weersomstandigheden mogen worden uitgevoerd.

Op grond van het tweede lid, onder c, worden procedures vastgesteld op welke wijze een aanvraag voor een type-certificaat dan wel een aanvullend type-certificaat moet worden ingediend door anderen dan een erkend bedrijf. Het gaat hier om de uitzondering die de minister kan toestaan in het geval het product van eenvoudige aard is. Ook in deze situatie moet de luchtwaardigheid van een te ontwerpen luchtvaartuig gegarandeerd zijn.

#### *Artikel 15*

De volgende bewijzen van luchtwaardigheid kunnen worden afgegeven. Op de eerste plaats is dat het standaard-bewijs van luchtwaardigheid. Met dit bewijs van luchtwaardigheid mag men internationale vluchten uitvoeren, omdat ten minste is voldaan aan annex 8 van het ICAO-verdrag. De basis voor de luchtwaardigheidseisen ligt ook in deze annex. De JAR's geven hieraan een gedetailleerde technische invulling. Een bewijs van luchtwaardigheid dat is afgegeven op basis van de toepasselijke JAR is altijd een standaard-bewijs van luchtwaardigheid.

Naast het standaard-bewijs van luchtwaardigheid wordt in het eerste lid, onder b, het speciaal-bewijs van luchtwaardigheid onderscheiden, waaraan bepaalde beperkingen zijn verbonden. Dit bewijs wordt afgegeven voor luchtvaartuigen waarvan niet is aangetoond dat zij aan het minimum niveau van ICAO annex 8 voldoen en waarmee dan ook geen internationale vluchten mogen worden uitgevoerd.

Deze bewijzen kunnen worden afgegeven voor bijvoorbeeld amateur-luchtvaartuigen en prototype luchtvaartuigen.

Er kunnen beperkingen worden gesteld aan bijvoorbeeld de plaatsen waar gevlogen mag worden, het personeel dat oefenvluchten uitvoert en het vervoeren van passagiers.

Ook aan een standaardbewijs van luchtwaardigheid kunnen door de minister beperkingen en voorschriften worden verbonden. Dit geldt voor luchtvaartuigen die vluchten kunnen uitvoeren voor speciale doeleinden, zoals vluchten die betrekking hebben op landbouw, fotografie, reclame, observatie, paraspringen en dergelijke. De beperkingen en voorschriften worden gegeven in de vorm van een bijlage bij het BvL.

Tot slot wordt het exportbewijs geregeld. Hierin wordt de status ten aanzien van de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig aangegeven, getoetst volgens de eisen van het importerende land. De toestemming om het luchtvaartuig over te vliegen naar dat land, berust op het standaard-bewijs van luchtwaardigheid. Dit bewijs van luchtwaardigheid wordt afgegeven door het land van bestemming of door het land van herkomst. Voor afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid hoeft het luchtvaartuig niet fysiek in Nederland te zijn.

#### *Artikel 16 tot en met 18*

Deze artikelen betreffen de afgifte van het standaard-bewijs van luchtwaardigheid, het speciale bewijs van luchtwaardigheid en het export-bewijs. Voor het standaard-bewijs van luchtwaardigheid en het speciale bewijs van luchtwaardigheid worden de omstandigheden beschreven waaronder een dergelijk bewijs van luchtwaardigheid kan worden aangevraagd. De verdere eisen voor afgifte worden bij ministeriële regeling bepaald. Hierin zijn onder andere de voorwaarden van JAR 21 subpart H verwerkt en delen van de oude Regeling luchtwaardigheid. De afgifte van het export-bewijs van luchtwaardigheid is overgenomen uit JAR 21 subpart L.

### *Artikel 19*

De geldigheidstermijn voor het standaard en het speciale bewijs van luchtwaardigheid is een termijn van één jaar. Dit houdt een continuering van de bestaande praktijk in.

Op dit moment wordt aan (motor)zweefvliegtuigen een bewijs van luchtwaardigheid voor twee jaren afgegeven. Ook dit zal in de toekomst zo blijven.

Dit verschil kan als volgt worden verklaard. (Motor)zweefvliegtuigen zijn technisch eenvoudig. Een eventuele degradatie van de luchtwaardigheid zal trager gaan dan in het geval van een complexer toestel. Overigens zou dit argument ook gelden voor ballonnen, ware het niet dat met ballonnen vaak passagiers worden vervoerd, dit in tegenstelling tot zweefvliegtuigen. Daarom wordt voor ballonnen een bewijs van luchtwaardigheid ook voor een jaar afgegeven.

Deze begrenzing heeft een positief effect op het luchtwaardigheidsniveau van de Nederlandse luchtvaartuigen. Door deze begrenzing van de geldigheid worden de houder en de minister ertoe verplicht periodiek aandacht te besteden aan de luchtwaardigheid (veiligheid) van het betrokken luchtvaartuig. Het is een algemeen verschijnsel dat een technisch object dat onderhoud nodig heeft door de eigenaar of gebruiker wel gebruiksklaar wordt gehouden maar dat de aandacht voor minder direct in het oog springende aspecten zoals veiligheid en milieu door de tijd heen verslapt. Als compensatie voor deze mogelijk verslappende aandacht wordt in dit soort gevallen door de minister gevraagd periodiek aan te tonen dat aan de veiligheids- en milieueisen is voldaan, vervolgens wordt het object dan weer voor een volgende periode vrijgegeven. Het mes snijdt dus aan twee kanten, het luchtvaartuig wordt periodiek op luchtwaardigheid onderzocht en de minister wordt periodiek geïnformeerd over de technische status van het luchtvaartuig.

Een export bewijs wordt eenmalig afgegeven met het oog op de export van een luchtvaartuig. Hierbij moet worden aangetekend dat, wanneer een luchtvaartuig op een later tijdstip wederom in Nederland wordt ingeschreven, dit luchtvaartuig dan ook weer geëxporteerd kan worden met een export-BvL.

### *Artikel 20*

Een persoon die een MOA heeft, voldoet aan JAR 145. Het woord «luchtvaartuigen» kan hier niet gebruikt worden omdat de definitie van JAR 145 beperkter is dan de definitie in art. 1.1, onder j, van de wet. Vandaar de aangebrachte beperking. De houder van een BvL kan zijn luchtvaartuig behalve door de houder van een MOA ook laten onderhouden door een bedrijf met een niet-JAA-erkenning dat door Onze Minister is erkend op basis van artikel 3.28 van de wet. Het gaat hier bijvoorbeeld om bedrijven uit niet-JAA-landen waarmee Nederland een overeenkomst heeft gesloten en die erkenningen afgeven op basis van aan de Nederlandse eisen gelijkwaardige eisen.

Het onderhoud van andere luchtvaartuigen valt onder het tweede lid.

Bij het onderhoud zijn twee verantwoordelijkheden te onderkennen. De houder van het luchtvaartuig is verantwoordelijk voor het laten verrichten van onderhoud en het aantonen dat al het noodzakelijke onderhoud is uitgevoerd. Het onderhoudsbedrijf is verantwoordelijk voor het goed uitvoeren van het door de houder van het luchtvaartuig opgedragen onderhoud.

### *Artikel 23*

In het eerste lid, onderdeel e, gaat het bijvoorbeeld om een oppervlaktebehandeling van onderdelen van een luchtvaartuig of het handelen in en

distribueren van onderdelen daarvan. In het algemeen is dit een vangnetbepaling voor activiteiten waarvoor geen JAA-erkenning bestaat, maar de minister het wel wenselijk vindt in het belang van de veiligheid om bepaalde werkzaamheden onder verantwoordelijkheid van een erkenninghouder te laten plaatsvinden. Een speciale positie wordt ingenomen door de onderhoudserkenning. De houder van een MOA en dus een JAA-erkenning heeft ook de bevoegdheid niet-commerciële luchtvaartuigen te onderhouden. Geconcludeerd zou kunnen worden dat er derhalve geen onderhoudserkenning op basis van onderdeel e meer kan worden verleend, gezien de bewoordingen van dat onderdeel. Dit is echter niet de bedoeling. Ook kan een onderhoudserkenning worden afgegeven aan bedrijven die uitsluitend andere luchtvaartuigen onderhouden dan waarvoor JAR 145 verplicht is verklaard (bv. privé-vliegtuigen, ballonnen en zweefvliegtuigen).

De in het tweede lid genoemde machtigingen kunnen enkel worden verleend aan de houder van een POA. Soms is voor een JTSO ook een DOA-JA vereist, namelijk wanneer de minister bepaalt dat de JTSO van het betreffende onderdeel ontwerp-eisen bevat. Deze relatie is bepalend geweest voor het opnemen van deze machtigingen in dit artikel.

#### *Artikel 24 tot en met 44*

In deze artikelen worden de in artikel 23 genoemde erkenningen en machtigingen evenals het zonder erkenning uitvoeren van bepaalde werkzaamheden verder uitgewerkt. Aangegeven wordt telkens waaraan de aanvrager moet voldoen om in aanmerking te komen voor een van deze erkenningen en machtigingen en wat vervolgens zijn bevoegdheden en verplichtingen zijn. De eisen waaraan de aanvrager moet voldoen zijn op hoofdlijnen voor elke erkenning hetzelfde, de verschillen in de details zijn nader uitgewerkt in de ministeriële regelingen. De aanvrager moet een kwaliteitssysteem hebben dat waarborgt dat er goed werk geleverd wordt en hij dient zijn organisatie in een handboek te hebben beschreven. Hij moet o.a. over de juiste gegevens beschikken, over geschikt personeel en de uitrusting van het bedrijf moet aan bepaalde eisen voldoen. Voor de bevoegdheden en de verplichtingen geldt in principe hetzelfde. De bevoegdheden houden in dat bepaalde werkzaamheden mogen worden uitgevoerd en dat hiervoor bepaalde documenten mogen worden afgegeven. De verplichtingen gaan over het actueel houden van het handboek, het melden van afwijkingen aan producten en het ervoor zorgdragen dat de afgeleverde producten of het gedane werk in overeenstemming zijn met de gestelde eisen en de producten geschikt zijn voor veilig gebruik. Ten aanzien van de houders van een MOA kan op grond van artikel 31, derde lid, bij ministeriële regeling één van de verplichtingen in artikel 31, tweede lid, worden vervangen door andere eisen om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen. Deze uitzondering heeft daarmee een algemene strekking.

Het privilege van de houder van een DOA-JA, bedoeld in artikel 23, eerste lid, onder a, wil zeggen dat de minister ervan uitgaat dat deze houder zijn werk goed heeft gedaan en de minister op het ontwerp als zodanig geen controle uitvoert. Wel controleert de minister op het blijven voldoen aan de eisen van het zijn van erkende ontwerp-organisatie.

Het privilege van de houder van een POA, bedoeld in artikel 23, eerste lid, onder c, wil zeggen dat de minister ervan uitgaat dat deze houder zijn werk goed heeft gedaan en de minister op het luchtvaartuig als zodanig geen controle uitvoert. Wel controleert de minister op het blijven voldoen aan de eisen van het zijn van erkende productie-organisatie.

Toestemming tot productie van een luchtvaartuig of onderdeel kan door de Minister worden gegeven als een POA naar het oordeel van de minister niet geschikt is gezien de beperkte omvang van de productie. Tevens kan toestemming worden gegeven in de aanloop naar een POA. In

alle gevallen zal de minister de eindproducten toetsen voordat het product kan worden vrijgegeven voor gebruik.

De bovengenoemde machtigingen (JTZO en JPA) worden alleen afgegeven indien de aanvrager beschikt over de vereiste erkenning(en), POA en in specifieke gevallen een DOA-JA.

#### *Artikel 48*

In deze strafbepaling wordt overtreding van artikel 20, eerste en tweede lid, als strafbaar feit aangemerkt. Dit volgt uit artikel 11.9, eerste lid, onder b, 3° van de Wet luchtvaart. Daarin is bepaald dat het handelen in strijd met het bepaalde krachtens o.a. artikel 3.23 wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van ten hoogste de derde categorie. In dit geval gaat het om artikel 3.23, onder f, op basis waarvan regels worden gesteld over het aan luchtvaartuigen te verrichten onderhoud. Die regels zijn opgenomen in artikel 20. Op grond van artikel 11.9, derde lid, is het handelen in strijd met krachtens de Wet luchtvaart gestelde regels, bedoeld in het eerste lid, onder b, slechts een strafbaar feit voor zover dit in die regels uitdrukkelijk is bepaald. Hieraan is invulling gegeven in artikel 48.

Bij de totstandkoming van de wet is ervoor gekozen om met name bepalingen ten aanzien van erkenninghouders bestuursrechtelijk te handhaven. De verwachting is dat de mogelijkheid van schorsing of intrekking van een erkenning meer bijdraagt aan de naleving van de wet dan het eventueel moeten betalen van een geldboete.

#### *Artikel 49*

Vierde lid: De in artikel 1, zesde lid, ten aanzien van militaire doelvliegtuigen opgenomen eisen zijn inhoudelijk geheel gelijk aan die in artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1998, houdende enige voorzieningen met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen (Stb. 674). Dit besluit kan daarom worden ingetrokken.

#### *Artikel 50*

Bij de inwerkingtreding van het nieuwe hoofdstuk 3, Luchtvaartuigen, van de Wet luchtvaart zullen alle toestellen, die in de dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten tegen het aardoppervlak, als luchtvaartuig worden aangemerkt. Voor zover bepaalde onderdelen van de Wet luchtvaart op bepaalde categorieën luchtvaartuigen niet van toepassing zijn, kunnen die onderdelen op grond van artikel 1.2 van de Wet luchtvaart bij algemene maatregel van bestuur die onderdelen niet van toepassing worden verklaard op die categorieën luchtvaartuigen.

Hiermee is de onder de Luchtvaartwet vigerende systematiek, waarbij in het Besluit van 22 mei 1981, Stb. 344, bepaalde toestellen als niet-luchtvaartuigen worden aangewezen, vervallen. Met betrekking tot de luchthavens, in de Luchtvaartwet nog luchtvaartterreinen, blijft echter de huidige Luchtvaartwet voorlopig nog gelden. Het gevolg hiervan is, dat het verbod van artikel 14 Luchtvaartwet, het verbod om op te stijgen van of te landen op andere terreinen dan luchtvaartterreinen, nu ook van toepassing wordt op die luchtvaartuigen, die in het Besluit van 22 mei 1981, Stb. 344, als niet-luchtvaartuigen waren aangewezen, nu ineens niet meer van andere terreinen dan luchtvaartterreinen gebruik zouden mogen maken.

Om de hiervoor geschetste ongewenste situatie te voorkomen wordt met gebruikmaking van artikel 14, tweede lid, onder a, van de Luchtvaartwet in het Besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartter-

reinen een vrijstelling van het in artikel 14, eerste lid, bedoelde verbod opgenomen. Bij de totstandkoming van de hoofdstukken in de Wet luchtvaart inzake luchthavens zal een en ander definitief worden geregeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos