
190

Besluit van 14 mei 2008, houdende regels over de inschrijving en luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en de erkenning van bedrijven voor werkzaamheden die de luchtwaardigheid betreffen (Besluit luchtvaartuigen 2008)

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

Op de voordracht van Onze minister van Verkeer en Waterstaat van 4 januari 2008, nr. CEND/HDJZ-2007/1644, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met de staatssecretaris van Defensie;

Gelet op

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

– verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PbEU L 243),

– verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315) en
– de artikelen 1.2, tweede en derde lid, 3.3, tweede lid, 3.7, 3.13, eerste en derde lid, 3.15, eerste lid, 3.19a, derde lid, 3.22, eerste lid, onder b, 3.23, 3.25, eerste tot en met derde lid, 3.26, eerste en derde lid, 3.29 en 3.31 van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 31 januari 2008, nr. W09.08.00009/IV);

Gezien het nader rapport van Onze minister van Verkeer en Waterstaat van 8 mei 2008, nr. CEND/HDJZ/2008-437, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met de staatssecretaris van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN TOEPASSINGSGBIED

Artikel 1

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

aanvullende geluidsverklaring: verklaring als bedoeld in artikel 3.19c, tweede lid, van de wet;

aanvullend type-certificaat: type-certificaat van een aanpassing van het originele ontwerp zoals vastgelegd in het originele type-certificaat van het ongewijzigd product;

akkoordverklaring: door Onze minister afgegeven verklaring waarmee hij akkoord gaat met het aantonen van de conformiteit van individuele producten, onderdelen en uitrustingsstukken overeenkomstig verordening (EG) nr. 1702/2003, Part 21, section A, subpart F;

ARC: certificaat van beoordeling van de luchtwaardigheid dat periodiek wordt afgegeven door Onze minister of een daartoe erkende managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid, dat deel uitmaakt van een geldig BvL (EASA Form 15, Airworthiness Review Certificate);

blijvende luchtwaardigheid: alle processen waarmee gewaarborgd wordt dat het luchtvaartuig gedurende de gehele operationele levensduur voldoet aan de geldende normen voor luchtwaardigheid en zich in een toestand van veilige exploitatie bevindt;

BvL: Bewijs van Luchtwaardigheid;

CAMO: ingevolge verordening (EG) nr. 2042/2003 erkende managementorganisatie voor blijvende luchtwaardigheid (Continuing Airworthiness Management Organisation);

CAMO-erkenning: erkenning voor het managen van de blijvende luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en de onderdelen daarvan, als bedoeld in verordening (EG) nr. 2042/2003, Part M, section A, subpart G;

certificaat, als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder b: certificaat ten aanzien van werkzaamheden die zijn opgenomen in de erkenning en die verband houden met de luchtwaardigheid en geluidsproductie van producten of onderdelen;

EASA-beperkt-BvL: bewijs van luchtwaardigheid voor een EASA-luchtvaartuig dat wel aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO-verdrag voldoet, maar niet aan de essentiële eisen inzake luchtwaardigheid zoals opgenomen in bijlage I bij verordening (EG) nr. 1592/2002;

EASA-luchtvaartuig: luchtvaartuig waarop verordening (EG) nr. 1592/2002, verordening (EG) nr. 1702/2003 en verordening (EG) nr. 2042/2003, van toepassing zijn;

EASA-standaard-BvL: bewijs van luchtwaardigheid voor een EASA-luchtvaartuig dat zowel aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO-verdrag als aan de essentiële eisen inzake luchtwaardigheid zoals opgenomen in bijlage I bij verordening (EG) nr. 1592/2002 voldoet;

export-BvL: bewijs waarin de status van het luchtvaartuig betreffende de luchtwaardigheid wordt aangegeven, getoetst volgens de eisen van het importerende land;

geluidscertificaat: certificaat als bedoeld in artikel 3.19a, eerste lid, van de wet;

geluidsverklaring: verklaring als bedoeld in artikel 3.19c, eerste lid, van de wet;

ICAO-staat: staat die het ICAO-verdrag heeft bekrachtigd;

ICAO-standaard-BvL: bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in het ICAO-verdrag;

ICAO Annex 8: bijlage 8 bij het ICAO-verdrag, betreffende de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen;

MLA: (Micro Light Aeroplane) land-, amfibie- of watervliegtuig met niet meer dan twee zitplaatsen, een overtreksnelheid die niet hoger is dan 35.1 knopen gecalibreerde lichtsnelheid 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;

MOA: erkenning voor het onderhoud van vliegtuigen, helikopters en luchtschepen of onderdelen daarvan, als bedoeld in verordening (EG) nr. 2042/2003, Part 145 (Maintenance Organisation Approval);

MOA-F: erkenning voor het onderhoud van vliegtuigen, helikopters en ballonnen of onderdelen daarvan, als bedoeld in verordening (EG) nr. 2042/2003, Part M, section A, subpart F (Maintenance Organisation Approval-F);

MTOA: erkenning voor het trainen en examineren van onderhoudspersoneel volgens de specificaties van Part 66, als bedoeld in verordening (EG) nr. 2042/2003, Part 147 (Maintenance Training Organisation Approval);

onderdeel: elk deel dat is geïnstalleerd in of bevestigd aan een luchtvaartuig en dat bestemd is voor gebruik van dat luchtvaartuig tijdens de vlucht;

Onze minister: Onze minister van Verkeer en Waterstaat;

Part 21: deel betreffende certificatieprocedures voor EASA-luchtvaartuigen, aanverwante producten en onderdelen (bijlage bij verordening (EG) nr. 1702/2003);

Part 66: deel betreffende trainings- en exameneisen voor onderhoudspersoneel (bijlage III bij verordening (EG) nr. 2042/2003);

Part 145: deel betreffende erkende onderhoudsbedrijven (bijlage II bij verordening (EG) nr. 2042/2003);

Part 147: deel betreffende erkende trainings- en examineringsinstanties (bijlage IV bij verordening (EG) nr. 2042/2003);

Part M: deel betreffende de blijvende luchtwaardigheid van EASA-luchtvaartuigen (bijlage I bij verordening (EG) nr. 2042/2003);

POA: erkenning voor het vervaardigen van producten en onderdelen als bedoeld in Part 21, section A, subpart G (Production Organisation Approval);

product: luchtvaartuig, een voortstuwingsinrichting of een propeller;

speciaal-BvL: bewijs van luchtwaardigheid voor luchtvaartuigen die buiten het kader van verordening (EG) nr. 1592/2002 vallen en ook niet aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO-verdrag voldoen;

staat van ontwerp: ICAO-lidstaat die rechtsmacht heeft over de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van een luchtvaartuig, zoals gedefinieerd in ICAO Annex 8;

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;

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 en voor zover van toepassing de geluidsproductie vast te stellen van latere producten van het type;

verdrag: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb.1973,109) (ICAO-verdrag);

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

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

verordening (EG) nr. 1702/2003: verordening van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PbEU L 243);

verordening (EG) nr. 2042/2003: verordening van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315);

vliegvergunning: bewijs van luchtwaardigheid waarmee toestemming wordt gegeven voor het maken van een of meerdere vluchten met een specifieke doelstelling binnen de bij de EASA aangesloten landen;

wet: Wet luchtvaart.

Artikel 2

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

2. Dit besluit en hoofdstuk 3 van de wet zijn niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:

a. modelvliegtuigen, waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt,

b. ballonnen, die op zeeniveau in de internationale standaardatmosfeer 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 standaardatmosfeer 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 (valschermscherm-zweeftoestel),

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

g. valschermspringen als bedoeld in de Regeling valschermspringen,

h. zeilvliegtuigen met een totale massa zonder piloot van minder dan 70 kg,

i. schermzweeftoestellen met een totale massa zonder piloot van minder dan 70 kg,

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

3. Paragraaf 3.2.3 van de wet omtrent bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud is niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:

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

4. Bij regeling van Onze minister dan wel Onze minister van Defensie kunnen voorschriften en beperkingen worden opgenomen ten aanzien van de in het tweede en derde lid genoemde luchtvaartuigen.

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

6. Het verbod, bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, onder 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 het volgende:

- 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 2. NATIONALITEIT EN INSCHRIJVING VAN LUCHTVAARTUIGEN

Artikel 3

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 blijvende 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 die 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 voorschriften worden verbonden. Bij het niet naleven van een aan de ontheffing verbonden voorschrift 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 blijvende 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, het op schrift gestelde voorschrift te verbinden dat hij te allen tijde opdrachten kan verstrekken in verband met de naleving van de hem krachtens dit besluit terzake van de blijvende luchtwaardigheid opgedragen verplichtingen.

7. Indien de aanvrager, bedoeld in het tweede lid, niet tevens de eigenaar is van het luchtvaartuig, 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 4

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot:

a. de procedure van aanvraag tot afgifte, wijziging en doorhaling van een inschrijving in het register voor burgerluchtvaartuigen, alsmede de gegevens die bij deze procedure worden verstrekt,

b. de vernieuwing van het inschrijvingsbewijs.

HOOFDSTUK 3. AANVULLENDE TYPE-CERTIFICATEN

Artikel 5

Onze minister kan op aanvraag een aanvullend type-certificaat afgeven voor een wijziging van een niet-militair staatsluchtvaartuig of een luchtvaartuig als bedoeld in onderdeel a, b en d van bijlage II bij verordening (EG) nr. 1592/2002.

Artikel 6

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld betreffende:

a. de aanvraag, de aanvrager en de afgifte van een aanvullend type-certificaat en van de wijziging daarvan,

- b. de wijze waarop de aanvrager aantoont dat hij aan alle op hem van toepassing zijnde eisen voldoet, en
- c. de overdracht alsmede de procedure van aanvraag om afgifte, wijziging, schorsing en intrekking van een aanvullend type-certificaat.

HOOFDSTUK 4. BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID

Artikel 7

1. Onze minister kan op aanvraag de volgende bewijzen van luchtwaardigheid afgeven:

- a. een ICAO-standaard-BvL,
- b. een EASA-standaard-BvL,
- c. een EASA-beperkt-BvL,
- d. een speciaal-BvL,
- e. een export-BvL, of
- f. een vliegvergunning.

2. Onze minister kan op aanvraag een ARC behorende bij de bewijzen, bedoeld in het eerste lid onder b en c afgeven.

3. Een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onder a, en de bewijzen, bedoeld in het eerste lid onder b en c, tezamen met een geldig ARC, zijn geldig voor het internationaal uitvoeren van vluchten.

4. Een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onder d, is slechts geldig voor het uitvoeren van vluchten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.

5. Een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onder e, houdt, in combinatie met een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onder a, b of c, een toestemming in tot het uitvoeren van vluchten.

6. Een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onder f, is slechts geldig voor vluchten binnen het luchtruim van de bij de EASA aangesloten landen.

7. De voorschriften of beperkingen verbonden aan een bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in het eerste lid worden neergelegd in een bijlage bij dat bewijs van luchtwaardigheid.

Artikel 8

1. Onze minister geeft op aanvraag van de houder van een niet-militair staatsluchtvaartuig, danwel een luchtvaartuig als bedoeld in onderdeel b van bijlage II bij verordening (EG) nr. 1592/2002, of zijn vertegenwoordiger, een ICAO-standaard-BvL af indien het luchtvaartuig naar zijn oordeel voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd door middel van:

- a. een door EASA uitgegeven type-certificaat,
 - b. door Onze minister of de EASA uitgegeven aanvullende type-certificaten,
 - c. door Onze minister of de EASA uitgegeven luchtwaardigheidsaanwijzingen, en
 - d. door Onze minister of de EASA goedgekeurde wijzigingen en reparaties,
- en veilig gebruikt kan worden.

2. Onze minister geeft op aanvraag van de houder van een luchtvaartuig als bedoeld in de onderdelen a en d van bijlage II bij verordening (EG) nr. 1592/2002, of zijn vertegenwoordiger, een ICAO-standaard-BvL af indien:

- a. het luchtvaartuig naar zijn oordeel voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd conform ICAO Annex 8 door middel van een civiel goedgekeurd type-ontwerp van de staat van ontwerp,

b. de staat van ontwerp bevestigt verplichte instructies betreffende de blijvende luchtwaardigheidsaanwijzingen conform ICAO Annex 8 uit te geven, en

c. het luchtvaartuig veilig gebruikt kan worden.

3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het eerste en tweede lid.

Artikel 9

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 daartoe te stellen eisen.

Artikel 10

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

a. Onze minister met de staat van invoer een overeenkomst heeft gesloten aangaande de erkenning van een export-BvL,

b. het luchtvaartuig voldoet aan een type-ontwerp dat acceptabel is voor de bevoegde autoriteit van de staat van invoer,

c. het luchtvaartuig is geproduceerd door een houder van een POA, dan wel door degene die een akkoordverklaring als bedoeld in Part 21, section A, subpart F, heeft verkregen,

d. het luchtvaartuig voldoet aan de aanvullende eisen voor invoer die de bevoegde autoriteit van de staat van invoer stelt,

e. de bij ministeriële regeling vereiste documentatie is overgelegd,

f. het luchtvaartuig is geïdentificeerd overeenkomstig Part 21, section A, subpart Q, en

g. 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 ICAO-standaard-BvL, een EASA-standaard-BvL of een EASA-beperkt-BvL, dan wel het luchtvaartuig in aanmerking komt voor een van deze bewijzen.

3. Aan de eisen in het eerste lid, onder b tot en met e en het tweede lid, behoeft 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.

5. 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 11

1. Een ICAO-standaard-BvL wordt afgegeven of verlengd voor een periode van ten hoogste 1 jaar.

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

3. Een export-BvL wordt eenmalig afgegeven.

Artikel 12

1. De houder van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL laat dat luchtvaartuig onderhouden conform verordening (EG) nr. 2042/2003, Part M, door de houder van een erkenning inzake onderhoud als bedoeld in artikel 17, onder f, dan wel door de houder van een bewijs van bevoegdheid inzake onderhoud ingevolge artikel 3.30 van de wet.

2. De houder van een luchtvaartuig voorzien van een EASA-standaard-BvL, een EASA-beperkt-BvL of een vliegvergunning laat dat luchtvaartuig onderhouden conform verordening (EG) nr. 2042/2003, Part M.

3. Onderhoud van luchtvaartuigen met een speciaal-BvL geschiedt overeenkomstig de bij ministeriële regeling te stellen eisen.

Artikel 13

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent:

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

HOOFDSTUK 5. GELUIDSCERTIFICATEN, GELUIDS- VERKLARINGEN EN AANVULLENDE GELUIDSVERKLARINGEN

Artikel 14

1. Onze minister kan op aanvraag aan de houder van een luchtvaartuig een geluidscertificaat afgeven.

2. Onze minister vermeldt op een geluidscertificaat de gegevens die zijn vastgelegd ten behoeve van de afgifte van een type-certificaat en de eventueel van toepassing zijnde aanvullende type-certificaten.

3. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens niet beschikbaar zijn, kan Onze minister op een geluidscertificaat vermelden:

- a. de gegevens die zijn vastgelegd bij een goedgekeurd type-ontwerp,
- b. de gegevens van een door Onze minister met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig geaccepteerd meetrapport,
- c. de gegevens op basis van een door Onze minister geaccepteerde conservatieve schatting van de geluidsproductie,
- d. de limietwaarden van de geluidsproductie.

Artikel 15

1. Op aanvraag van de houder van een luchtvaartuig waarvoor geen geluidseisen gelden kan Onze minister voor het geluid relevante gegevens op een geluidsverklaring vermelden. Hiertoe legt de aanvrager met betrekking tot dat luchtvaartuig geluidsniveaus vast aan de hand van een naar het oordeel van Onze minister adequate en betrouwbare meetmethode. De aanvrager verstrekt de gegevens over de geluidsniveaus aan Onze minister.

2. Onze minister kan op aanvraag van de houder van een luchtvaartuig waarvoor geluidseisen gelden de voor het geluid relevante gegevens op een aanvullende geluidsverklaring vermelden. Hiertoe worden met

betrekking tot dat luchtvaartuig geluidsniveaus vastgelegd en overgelegd aan de hand van een naar het oordeel van Onze minister adequate en betrouwbare meetmethode.

Artikel 16

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld omtrent:

- a. de procedure van aanvraag van een (voorlopig) geluidscertificaat, een (voorlopige) geluidsverklaring of een (voorlopige) aanvullende geluidsverklaring,
- b. de procedure van wijziging, overdracht, schorsing, intrekking, verlenging en vernieuwing van een (voorlopig) geluidscertificaat, een (voorlopige) geluidsverklaring of een (voorlopige) aanvullende geluidsverklaring.

HOOFDSTUK 6. ERKENNINGEN

Artikel 17

1. Onze minister kan de volgende erkenningen verlenen:

- a. een POA,
- b. een MOA,
- c. een MOA-F,
- d. een MTOA,
- e. een CAMO-erkenning, of
- f. een erkenning voor werkzaamheden die verband houden met de luchtwaardigheid en de geluidsproductie van producten of onderdelen, met uitzondering van werkzaamheden die reeds onder een van de erkenningen in de onderdelen a tot en met e vallen.

2. Onze minister kan in bijzondere gevallen waarin naar zijn oordeel een POA niet toepasselijk is, een akkoordverklaring afgeven.

Artikel 18

1. Onze minister verleent op aanvraag een erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f, indien:

- a. de aanvrager beschikt over een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem 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 eerste lid.

3. Een erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f, geldt voor de in de erkenning genoemde werkzaamheden, producten dan wel categorieën onderdelen, waarvoor de houder de in artikel 19, eerste lid, bedoelde bevoegdheden heeft.

4. Een erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f, wordt verleend voor ten hoogste 2 jaar.

Artikel 19

1. De houder van een erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f, is bevoegd tot:

- a. de werkzaamheden die zijn opgenomen in de erkenning, en
- b. de afgifte van een certificaat ten aanzien van de werkzaamheden als bedoeld onder a.

2. De houder van een erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f, is verplicht:

a. het in artikel 18, eerste lid, onder b, bedoelde handboek te gebruiken en actueel te houden,

b. voorafgaande aan de afgifte van een certificaat 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 die nodig zijn als bewijs dat aan alle vereisten is voldaan voor de afgifte van een erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f, te bewaren volgens bij ministeriële regeling te stellen regels en op een bij die regeling vastgestelde wijze aan Onze minister ter beschikking te stellen,

d. in het geval van een ontwerperkenning de ontwerpen indien nodig aan te passen aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheids- en milieueisen,

e. in het geval van een ontwerperkenning alle proefprogramma's of proeven in het kader van toezicht tijdig aan Onze minister ter beschikking te stellen,

f. 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, de houder van het luchtvaartuig en Onze minister,

g. te voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen ten aanzien van veranderingen die de houder van de erkenning betreffen.

Artikel 20

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent:

a. de aanvraag, de wijziging en de verlenging van een erkenning of een akkoordverklaring,

b. de procedure van aanvraag, verlenging, wijziging, schorsing of intrekking van een erkenning of een akkoordverklaring,

c. de aanvraag van een bekrachtiging van een verklaring van conformiteit,

d. de procedure van aanvraag van een bekrachtiging van een verklaring van conformiteit,

e. de wijze waarop de aanvrager aantoont dat hij aan de gestelde eisen voldoet,

f. het model en de uitvoering van een certificaat als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder b, en

g. de melding aan Onze minister als bedoeld in artikel 19, tweede lid, onder f.

Artikel 21

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

HOOFDSTUK 7. VERGOEDINGEN

Artikel 22

1. Een vergoeding is verschuldigd voor:

a. de afgifte en vernieuwing van een bewijs van inschrijving,

b. de behandeling van de aanvraag om wijziging dan wel doorhaling van de inschrijving,

c. de behandeling van de aanvraag om afgifte, wijziging of overdracht van een aanvullend type-certificaat, een ontwerpgoedkeuring van een onderdeel, een bewijs van luchtwaardigheid of een ARC, dan wel de vernieuwing of verlenging van een bewijs van luchtwaardigheid of een ARC of de aanvraag voor een vliegvergunning en een ontheffing,

d. de behandeling van de aanvraag om afgifte, wijziging of vernieuwing van een geluidscertificaat, een geluidsverklaring of een aanvullende geluidsverklaring,

e. de behandeling van de aanvraag om afgifte, verlenging, vernieuwing of wijziging van een erkenning.

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 23

1. De beslissing op een aanvraag voor de toepassing van de handelingen in artikel 22, eerste lid, met uitzondering van een aanvraag die betrekking heeft op een aanvullend type-certificaat en een ontwerpgoedkeuring, wordt slechts genomen nadat is gebleken dat de verschuldigde vergoeding is betaald.

2. De beslissing op een aanvraag voor de toepassing van de handelingen in artikel 22, eerste lid, onder c, voor zover die betrekking heeft op aanvullende type-certificaten en een ontwerpgoedkeuring, wordt slechts genomen nadat is gebleken dat alle voorafgaande facturen ten aanzien van de gevraagde handeling, verstuurd tot 30 dagen voorafgaande aan de datum van de beslissing, zijn voldaan.

3. 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 8. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 24

1. De ingevolge artikel 16 van het Besluit luchtvaartuigen afgegeven standaard-bewijzen van luchtwaardigheid vervallen op uiterlijk 28 september 2009 of zoveel eerder als hun geldigheidsduur verstreken is.

2. De houder van een luchtvaartuig voorzien van een EASA-standaard-BvL dan wel een EASA-beperkt-BvL is het toegestaan tot uiterlijk 28 september 2008, dat luchtvaartuig te doen onderhouden overeenkomstig de Regeling onderhoud luchtvaartuigen.

HOOFDSTUK 9. SLOTBEPALINGEN

Artikel 25

Na de inwerkingtreding van dit besluit berusten de hierna genoemde regelingen op de daarbij vermelde artikelen van dit besluit :

a. de regeling van de staatssecretaris van Financiën van 22 december 1989 houdende douaneformaliteiten voor luchtvaartuigen (Stcrt. 250) berust op artikel 3, derde lid;

- b. de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen berust op artikel 4;
- c. de Regeling type-certificatie luchtwaardigheid berust op artikel 6;
- d. de Regeling standaard-BvL berust op de artikelen 8, derde lid, en 13, onderdeel a, b en c;
- e. de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen en de Regeling MLA's berusten op de artikelen 2, vierde lid, en 13, onderdeel a, b en c;
- f. de Regeling onderhoud luchtvaartuigen berust op de artikelen 12, tweede lid en 13, onderdeel d;
- g. de Regeling verlenging bewijzen van luchtwaardigheid berust op artikel 13, onderdeel b;
- h. de Regeling geluidscertificaten en geluidsverklaringen luchtvaart berust op artikel 16;
- i. de Regeling erkenningen luchtwaardigheid berust op de artikelen 19, tweede lid, onderdeel c en g, en 20;
- j. de Regeling voorzieningen sleepvliegen, de regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 1990, houdende technische voorschriften voor lieren, sleepauto's en sleepkabels (Stcrt. 179) en de Regeling onderhoud lieren 2001 berusten op artikel 21;
- k. de Instructie doelvliegtuig berust op artikel 2, zesde lid, onderdeel b.

Artikel 26

Het Besluit luchtvaartuigen wordt ingetrokken.

Artikel 27

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 28

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit luchtvaartuigen 2008.

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

's-Gravenhage, 14 mei 2008

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *derde* juni 2008

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

In dit besluit zijn nadere regels gesteld over de nationaliteit en inschrijving van luchtvaartuigen, over aanvullende type-certificaten, bewijzen van luchtwaardigheid, geluidsdocumenten en over de erkenning van luchtvaarttechnische bedrijven. Voor een aantal van deze documenten zijn de eisen waaraan een luchtvaartuig dient te voldoen om daarvoor in aanmerking te komen neergelegd in twee verordeningen van de Europese Commissie, de zogenoemde EASA uitvoeringsverordeningen. Dit geldt eveneens voor de erkenning van luchtvaarttechnische bedrijven.

Aangezien de verordeningen rechtstreekse werking hebben worden de onderscheiden eisen niet vastgelegd in dit besluit. De nadere procedurele inkleding wordt echter aan de lidstaten overgelaten. In dit besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regelingen wordt de nieuwe Europese regelgeving betreffende de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen geïmplementeerd waar het de procedures betreft. Benadrukt wordt dat er geen nieuwe of aanvullende inhoudelijke eisen worden gesteld. Voor onderwerpen of aspecten waarvoor de EASA geen regels kent, worden nationale regels gesteld. Dit besluit heeft dan ook betrekking op zowel EASA- als niet-EASA luchtvaartuigen.

Aangezien in verband met de nieuwe Europese regelgeving in alle hoofdstukken van het Besluit luchtvaartuigen tal van artikelen wijzigingen zouden ondergaan, wordt het besluit integraal herzien en opnieuw vastgesteld. Het onderhavige besluit is genaamd Besluit luchtvaartuigen 2008.

Drie op het Besluit luchtvaartuigen gebaseerde ministeriële regelingen komen met de inwerkingtreding van dit besluit te vervallen aangezien de Europese verordeningen geheel voorzien in de betreffende onderwerpen. De regelingen die vervallen zijn:

- de Regeling veiligheid brandstoftanks luchtvaartuigen;
- de Regeling proefvluchten luchtvaartuigen;
- de Regeling prototypen luchtvaartuigen.

2. Europese regelgeving

In ICAO Annex 8 staan de basisvereisten voor de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen opgenomen. Teneinde echter binnen de Europese Unie gemeenschappelijke regels met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren zijn bij verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEG L 240), de zogenoemde basisverordening, regels gegeven met betrekking tot de luchtwaardigheid en is voorts een agentschap in het leven geroepen, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA), ter uitvoering van deze verordening.

De EASA is formeel met ingang van 28 september 2003 van start gegaan en houdt zich voorlopig enkel bezig met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. In een later stadium zullen ook de (vergunning tot) vluchtuitvoering (AOC) en de brevettering van piloten onder de werking van de verordening worden gebracht en daarmee tot het domein van EASA gaan behoren.

Het juridische bouwwerk rond EASA bestaat uit de reeds genoemde basisverordening, waaraan in een bijlage de essentiële eisen inzake luchtwaardigheid zijn gekoppeld. Deze eisen zijn verder uitgewerkt in een

tweetal verordeningen van de Commissie, de uitvoeringsverordeningen, te weten:

– Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PbEU L 243) en

– Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315).

De verordeningen zijn in 2006 deels reeds geïmplementeerd, hetgeen ingrijpende gevolgen heeft gehad voor de Wet luchtvaart: een flink aantal artikelen zijn in verband met de nieuwe Europese regelgeving vervallen dan wel gewijzigd.

In de wet van 5 juli 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van een viertal verordeningen van de Europese Unie op het terrein van luchtvaartuigen en de verzekering daarvan, passagiersrechten en beperking aansprakelijkheid van de luchthavencoördinator, zijn een groot aantal artikelen uit hoofdstuk 3 van de Wet luchtvaart (de wet) gewijzigd. De wijzigingen in hoofdstuk 3 van de wet hebben gevolgen voor het onderhavige besluit. Daarnaast brengen de twee uitvoeringsverordeningen mee dat het Besluit luchtvaartuigen aangepast dient te worden.

Zoals vermeld is gelet op de omvang van de vereiste wijzigingen gekozen voor het integraal herzien en opnieuw vaststellen van het Besluit luchtvaartuigen.

Alvorens de inhoud van het onderhavige besluit toe te lichten volgt eerst een korte algemene inhoudelijke uiteenzetting betreffende de EASA regelgeving.

Aan verordening (EG) nr. 1702/2003 is als bijlage gekoppeld Part 21, afgeleid van JAR 21. Op basis van deze verordening vaardigt EASA Certifications Specifications uit. Ook deze zijn afgeleid van de JAR's.

Aan verordening (EG) nr. 2042/2003 is een viertal bijlagen gekoppeld, te weten:

- Part M, deels afgeleid van JAR-OPS, subpart M; handelt over continuïteit airworthiness (blijvende luchtwaardigheid);
- Part 145, afgeleid van JAR-145; handelt over erkende onderhoudsbedrijven;
- Part 66, afgeleid van JAR-66; handelt over kwalificaties van onderhoudspersoneel;
- Part 147, afgeleid van JAR-147; handelt over erkenning van opleidingsinstituten voor JAR-66 kwalificaties.

De drie genoemde verordeningen leiden tot een driedeling van uitvoerende taken op het terrein van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen vallend onder verordening (EG) nr. 1592/2002, de zogenoemde EASA-luchtvaartuigen. Het betreft taken voor de lidstaat, taken voor EASA en taken waarbij zowel de lidstaat als EASA bevoegd is.

Tot het terrein van de lidstaten behoren de volgende taken: het afgeven van bewijzen van luchtwaardigheid (EASA-standaard-BvL), het afgeven van beperkte bewijzen van luchtwaardigheid (EASA-beperkt-BvL), het afgeven van vliegvergunningen en het afgeven van bewijzen van onderhoudsbevoegdheid.

EASA heeft de volgende taken: het afgeven van type-certificaten, het afgeven van beperkte type-certificaten, het afgeven van aanvullende type-certificaten, de certificering van ontwerporganisaties (DOA), het certificeren van onderdelen en uitrustingstekens, het afgeven van ETSO-autorisaties (een minimum prestatie-standaard voor bepaalde onderdelen; European Technical Standard Order) en het goedkeuren van ontwerpen voor grote reparaties.

De lidstaten en EASA zijn beide bevoegd ten aanzien van het erkennen van productieorganisaties (POA), van onderhoudsorganisaties (MOA), van managementorganisaties (CAMO-erkenning) en van onderhoudstrainingorganisaties (MTOA). EASA is slechts bevoegd ten aanzien van buiten het grondgebied van de lidstaten gelegen productie-, onderhoud-, management- en trainingorganisaties dan wel op verzoek van een lidstaat ten aanzien van binnen het grondgebied gelegen productieorganisaties.

De in het Besluit luchtvaartuigen opgenomen taken die zijn gaan behoren tot het exclusieve terrein van EASA, komen in het onderhavige besluit niet terug. Deze taken staan uitgewerkt in de eerdergenoemde uitvoeringsverordeningen. Ten opzichte van het oude besluit hebben de hoofdstukken 3, 4 en 6 in dat verband ingrijpende wijzigingen ondergaan.

Hoofdstuk 3 inzake type-certificaten is ten opzichte van het oude besluit aanmerkelijk ingekort. Aangezien type-certificaten waar het betreft EASA-luchtvaartuigen niet meer worden afgegeven door de lidstaten maar door EASA komen deze bepalingen in onderhavig besluit niet meer voor. Nu het hoofdstuk thans enkel bestaat uit een tweetal bepalingen betreffende de aanvullende type-certificaten voor niet-EASA-luchtvaartuigen, is het hoofdstuk in het onderhavige besluit genaamd «Aanvullende type-certificaten».

Ook hoofdstuk 4 betreffende de bewijzen van luchtwaardigheid heeft inhoudelijk ten opzichte van het oude besluit grote veranderingen ondergaan.

Hoofdstuk 6 betreffende erkenningen bestaat in het onderhavige besluit uit vijf artikelen. Het oude hoofdstuk 6 was aanmerkelijk omvangrijker. Doordat een groot aantal bepalingen uit het oude besluit involge de nieuwe EASA-regelgeving inhoudelijk niet meer van toepassing zijn, komen deze niet meer terug in onderhavig besluit. Aangezien alle inhoudelijke eisen verbonden aan de diverse erkenningen in de rechtstreeks werkende EASA-verordeningen zijn vastgelegd, zijn in dit besluit geen daartoe strekkende bepalingen opgenomen.

Hierna worden de hoofdstukken 2 tot en met 8 uit het besluit kort toegelicht.

3. Nationaliteit en inschrijving van luchtvaartuigen

In hoofdstuk 2 zijn regels vastgelegd omtrent de nationaliteit en inschrijving van luchtvaartuigen. Annex 7 van het ICAO-verdrag is op dit onderwerp van toepassing en was reeds verwerkt in de oude regelgeving. De relevante artikelen zijn inhoudelijk dan ook gehandhaafd. In dit besluit worden enkele materiële inschrijvingseisen gegeven, evenals een basis voor het regelen van procedurele zaken in een ministeriële regeling. Het begrip houder van een luchtvaartuig kan enkel worden gebruikt 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 buitenlands luchtvaartuigregister is ingeschreven en niet noodzakelijkerwijs 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 eigenaar is dan wel krachtens geldige titel het luchtvaartuig onder zich heeft.

4. Aanvullende type-certificaten

Hoofdstuk 3 betreft de aanvullende type-certificaten. Voor niet-militaire staatsluchtvaartuigen en research luchtvaartuigen, dit zijn niet-EASA-luchtvaartuigen, valt de minister van Verkeer en Waterstaat terug op het EASA-type-certificaat, dat wil zeggen op civiel gecertificeerde luchtvaartuigen als basis. Daarna kan de minister middels een aanvullend type-certificaat de voor de specifieke operatie noodzakelijke wijzigingen, bijvoorbeeld het aanbrengen van onderzoeksapparatuur en kustwacht- of politieapparatuur, goedkeuren.

5. Bewijzen van luchtwaardigheid

Hoofdstuk 4 van het besluit heeft betrekking op de bewijzen van luchtwaardigheid. In ICAO Annex 8 staan de basisvereisten voor de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen opgenomen. De luchtwaardigheidseisen die de EASA stelt zijn op een aantal punten strikter.

Een bewijs van luchtwaardigheid, een BvL, wordt afgegeven voor ieder afzonderlijk luchtvaartuig. Er zijn verschillende omstandigheden waarin een bewijs van luchtwaardigheid kan worden aangevraagd en afgegeven.

Voor EASA-luchtvaartuigen worden de bewijzen van luchtwaardigheid uitgegeven op basis van de eisen van Part 21. Deze kunnen afhankelijk van de omstandigheden leiden tot afgifte van een EASA-standaard-BvL, indien aan alle EASA en alle ICAO luchtwaardigheidseisen wordt voldaan, een EASA-beperkt-BvL, indien wel aan alle ICAO maar niet aan alle EASA luchtwaardigheidseisen wordt voldaan, of een vliegvergunning indien (nog) niet aan zowel de EASA als de ICAO luchtwaardigheidseisen is voldaan, maar het wel verantwoord is om met het luchtvaartuig te vliegen. Een EASA-standaard-BvL en een EASA-beperkt-BvL zijn slechts geldig indien vergezeld van een geldig ARC.

Voor niet-EASA-luchtvaartuigen, dus luchtvaartuigen waarop verordening (EG) nr. 1592/2002 en zijn twee uitvoeringsverordeningen niet van toepassing zijn, kan een ICAO-standaard-BvL dan wel een speciaal-BvL worden afgegeven. Een ICAO-standaard-BvL wordt afgegeven indien aan alle ICAO luchtwaardigheidseisen wordt voldaan. Een speciaal-BvL wordt afgegeven indien niet aan de ICAO luchtwaardigheidseisen wordt voldaan.

De geldigheid van de verschillende bewijzen van luchtwaardigheid is begrensd. Voor wat betreft de Europese bewijzen van luchtwaardigheid wordt dit geregeld in de verordeningen. Deze begrenzing heeft een positief effect op het luchtwaardigheidsniveau van de Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen. Door deze begrenzing worden de houder en de minister van Verkeer en Waterstaat ertoe verplicht periodiek aandacht te besteden aan de luchtwaardigheid (veiligheid) van het betrokken luchtvaartuig. Zo wordt het luchtvaartuig periodiek op luchtwaardigheid onderzocht en wordt de minister periodiek geïnformeerd over de technische status van het luchtvaartuig.

6. Geluidscertificaten, geluidsverklaringen en aanvullende geluidsverklaringen

Hoofdstuk 5 is ten opzichte van het oude besluit grotendeels ongewijzigd gebleven. Voor wat betreft de geluidscertificaten zijn de eisen waaraan een luchtvaartuig moet voldoen om in aanmerking te komen voor het certificaat nu echter opgenomen in verordening (EG) nr. 1702/2003, Part 21. Vanwege de rechtstreekse werking van de verordening worden deze vereisten niet opgenomen in dit besluit.

7. Erkenningen

Hoofdstuk 6 bevat bepalingen inzake onderhoudserkenningen.

De eisen waaraan het bedrijf van een natuurlijke of rechtspersoon moet voldoen om een EASA-erkenning te verkrijgen, zijn vermeld in de verschillende Parts bij de uitvoeringsverordeningen. Part 21, subpart G, geeft regels ten aanzien van de productie van producten of onderdelen uitmondend in een productie-erkenning: een POA (Production Organisation Approval). Part 145 betreft het onderhoud van (commerciële) luchtvaartuigen waarvoor een onderhoudserkenning kan worden afgegeven, een zogenaamde MOA (Maintenance Organisation Approval). Part 147 betreft het opleiden en examineren van onderhoudspersoneel en onderhoud certificeringspersoneel: MTOA (Maintenance Training Organisation Approval). Part M, subpart F, betreft het onderhoud van kleine luchtvaartuigen waarvoor een onderhoudserkenning kan worden afgegeven, een zogenoemde MOA-F (Maintenance Organisation Approval volgens Part M, subpart F). De erkenning ingevolge Part M, subpart G, betreft het beheren van de blijvende luchtwaardigheid van luchtvaartuigen: CAMO-erkenning (erkenning van een Continuing Airworthiness Management Organisation).

Een belangrijk verschil ten opzichte van het vorige besluit is dat de eisen nu niet meer in het besluit zijn opgenomen maar in de Parts die rechtstreekse werking hebben.

Voor werkzaamheden die verband houden met de luchtwaardigheid van niet-EASA-luchtvaartuigen blijft de mogelijkheid voor een nationale erkenning bestaan. Voor de erkenning als geluidmeetorganisatie geldt dat aangezien voor deze erkenning nog geen Europese regelgeving bestaat de houder van een Nederlandse erkenning als geluidmeetorganisatie ook geluidsmetingen voor EASA-luchtvaartuigen mag doen.

Elke nationale erkenning heeft een bepaalde reikwijdte. In de erkenning zelf is aangegeven welke activiteiten een erkend bedrijf mag uitoefenen, zolang niet in strijd met de Europese verordeningen.

8. Bedrijfseffecten, nalevingskosten en administratieve lasten

Zoals eerder is vermeld brengt het onderhavige besluit in verband met de nieuwe Europese regelgeving betreffende de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen ten opzichte van het Besluit luchtvaartuigen voor burgers en het bedrijfsleven een aantal veranderingen met zich. Dit besluit introduceert procedurele regels inzake de volgende door de EASA voorgeschreven luchtwaardigheidsdocumenten: de MOA-F (Maintenance Organisation Approval-F), de CAMO-erkenning (Continuing Airworthiness Management Organisation-erkenning) voor niet-AOC houders en de ARC (Airworthiness Review Certificate). Dit zijn voor burgers en bedrijfsleven de nieuwe luchtwaardigheidsdocumenten.

Dit besluit heeft in verband hiermee financiële gevolgen voor de eigenaren/houders, zowel natuurlijke als rechtspersonen, van EASA-luchtvaartuigen en 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), bedrijven met zowel een productie- als een onderhoudserkenning, onderhoudstrainingsorganisaties (MTOA) en bedrijven die de blijvende luchtwaardigheid van luchtvaartuigen managen (CAMO). Ten tijde van het schrijven van dit besluit waren er ongeveer 128 erkende bedrijven en organisaties en naar schatting 1450 eigenaren/houders.

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

Bedrijfseffecten en nalevingskosten:

– Bedrijven

Voor wat betreft de inschrijvingseisen voor luchtvaartuigen geldt dat voor het afgeven, wijzigen, doorhalen of vernieuwen van een inschrijvingsbewijs tarieven worden geheven. Deze tarieven zijn gebaseerd op de tarieven van 2007. Op basis van de tarieven voor 2007 zal dit de luchtvaartsector naar verwachting ongeveer € 50.000 per jaar kosten.

Voor wat betreft de door de lidstaten af te geven EASA-documenten geldt het volgende.

Waar het de POA, MOA, MTOA en CAMO-erkenning voor AOC-houders betreft zullen voor het bedrijfsleven uit de huidige regelgeving per saldo geen extra financiële gevolgen voortvloeien. De genoemde erkenningen werden reeds onder de oude regelgeving afgegeven op basis van JAR's die inhoudelijk gelijk waren aan de vergelijkbare Parts. Voor wat betreft de eerdergenoemde nieuwe luchtwaardigheidsdocumenten geldt het volgende.

De MOA-F is de Europese vervanger van de nationale erkenning voor onderhoud aan (zweef-)vliegtuigen en ballonnen. Details van de eisen zijn ten opzichte van de nationale erkenning op een aantal punten verschillend en de betrokken bedrijven zullen dus een transitie slag moeten maken met de bijbehorende eenmalige kosten. Indien een bedrijf over een nationale onderhoudserkenning of over een MOA beschikt wordt deze erkenning zonder daarvoor een tarief te heffen omgezet in een MOA-F. Het bedrijf moet daartoe wel een aanvraag indienen en aantonen dat het aan de bijbehorende erkenningseisen voldoet. Bedrijven die nu niet over een erkenning beschikken maar wel een MOA-F willen moeten hiervoor wel een tarief betalen. Afhankelijk van de omvang en scope of work van de aanvrager zal dit naar verwachting tussen € 5000 en maximaal €15.000 liggen. Na vergunningverlening zal een MOA-F erkend bedrijf een jaarlijks instandhoudingstarief moeten betalen dat afhankelijk van de complexiteit van het bedrijf tussen de € 2500 en € 5000 ligt. Het huidige tarief voor een bedrijf met een nationale erkenning is € 3100. Ten aanzien van de jaarlijkse instandhoudingskosten zal er derhalve weinig veranderen. De omzetting van deze vergunningen heeft als bijkomend voordeel dat bedrijven met een MOA-F actief kunnen zijn binnen het EASA gebied en werkzaamheden mogen uitvoeren aan in EASA landen geregistreerde luchtvaartuigen. Op basis van de nationale erkenning mogen alleen werkzaamheden worden verricht aan Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen. De markt wordt daarmee voor deze bedrijven veel groter.

De MOA-F kan in de kleine luchtvaart als vervanger dienen voor de MOA. De eisen voor de MOA-F zijn lichter dan die voor de MOA. Zo hoeft er bij een MOA-F geen kwaliteitssysteem te worden ingericht, maar volstaat een organisational review, kan het handboek eenvoudiger en zijn de eisen voor bijvoorbeeld faciliteiten, personeel, uitrusting en onderhoudsgegevens een stuk eenvoudiger. Aangezien de eisen voor de MOA-F lichter zijn dan die voor de MOA, is hier voor het bedrijfsleven mogelijk een besparing te behalen. De instandhoudingstarieven voor MOA-F bedrijven zijn 25% lager dan de tarieven voor MOA. Voor een MOA

(Part 145) met een A2 classificatie bedragen deze ongeveer € 3380 en voor een MOA-F ongeveer € 2500.

De CAMO-erkenning voor het onderhoudsmanagement van luchtvaartuigen die niet worden gebruikt voor commercieel luchttransport, is een nieuwe Europese erkenning voor werkzaamheden waarvoor tot voor het van kracht worden van verordening (EG) nr. 2042/2003 in Nederland gedeeltelijk geen vergunning nodig was. Onderhoudsbedrijven boden hun klanten de uitvoering en het management van het onderhoud en de verlengingsinspectie voor de BvL als totaal pakket aan. Om dit te kunnen blijven doen en er ook voor hun klanten het maximale voordeel uit te kunnen halen zal een CAMO-erkenning verkregen moeten worden. Bijkomende kosten zijn de daarbij komende investeringen om aan de eisen te voldoen en de kosten (tarief) voor het verkrijgen en instandhouden van de erkenning. Hoeveel die kosten bedragen is sterk afhankelijk van het bedrijf: afhankelijk van het vliegtuigtype en het aantal vliegtuigtypen zullen de bedragen tussen de € 4000 en € 12.000 liggen.

De baten van een Europese erkenning bestaan 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 en aanpassen van de EASA-regels en zal voorstellen doen tot aanpassing van die regels indien daar aanleiding toe is.

– Eigenaren/houders van luchtvaartuigen

Voor eigenaren/houders van niet-EASA-luchtvaartuigen brengt het onderhavige besluit geen wijzigingen en dan ook geen extra financiële lasten met zich.

De eigenaren/houders van kleine (EASA) luchtvaartuigen kunnen onder de nieuwe Europese regelgeving de verantwoordelijkheid voor de blijvende luchtwaardigheid contractueel overdragen aan een CAMO. Als de CAMO het luchtvaartuig langer dan 12 maanden beheert kan deze CAMO het ARC zelf uitgeven en met een vereenvoudigde procedure deze 2 maal voor een periode van 1 jaar verlengen. Een gang naar de minister voor een nieuw document is dan niet meer noodzakelijk. Het overheids-tarief voor de verlenging van de BvL wordt in dat geval vervangen door een factuur van de CAMO.

Ten tweede wordt de geldigheidstermijn van het BvL samen met het ARC gestandaardiseerd op 1 jaar. Voor zweefvliegtuigen (ruim 700) die een BvL geldigheidsperiode kenden van 2 jaar betekent dit dat ook het BvL onbeperkt geldig wordt, maar dat het ARC jaarlijks verlengd dan wel vernieuwd moet worden. In de oude situatie moest 1 keer per twee jaar een BvL verlengingsinspectie worden uitgevoerd, waarvan de kosten ongeveer € 200 bedroegen en moest een BvL bij de minister worden aangevraagd tegen een tarief van € 68 euro, omgerekend per jaar € 134. Voor eigenaren/houders betekent de nieuwe situatie dat als er een contract is met een CAMO er 1 keer in de drie jaar een uitgebreide keuring moet worden uitgevoerd en de andere twee jaar een eenvoudige verlenging kan plaatsvinden. Ingeschat wordt dat de kosten voor een uitgebreide keuring maximaal € 200 bedragen en de jaarlijkse verlenging mogelijk € 100. Per cyclus van drie jaar zijn de kosten € 400, omgerekend per jaar € 133. Per saldo is er voor eigenaren/houders geen sprake van een kostenstijging.

Voor wat betreft het afgeven en verlengen van een BvL geldt dat deze in de oude systematiek jaarlijks wordt verlengd door de minister. Voor zweefvliegtuigen is dit tweejaarlijks. De tarieven voor het verlengen van een BvL door de minister bedragen ten tijde van het schrijven van dit besluit: € 68, € 158 of € 546 (afhankelijk van het gewicht van een luchtvaartuig). Dit kost de sector jaarlijks ongeveer € 500.000 aan tarieven. Door de gewijzigde opzet van het BvL wordt een EASA-standaard-BvL en een EASA-beperkt-BvL nu voor onbepaalde tijd uitgegeven. EASA vereist echter via de verordeningen een aanvullend document, te weten een geldig ARC. Van de Nederlandse luchtvloot (ongeveer 2650 luchtvaartuigen) zal voor naar schatting 2000 luchtvaartuigen dit onbeperkte BvL van toepassing worden. Deze 2000 luchtvaartuigen hoeven niet meer jaarlijks dan wel tweejaarlijks de geldigheid van hun BvL te verlengen. Het verlengen of opnieuw uitgeven van de ARC kan in principe door de sector zelf geschieden zonder tussenkomst van de minister. Hoeveel eigenaren/houders hier gebruik van zullen maken is onbekend, maar dit kan jaarlijks voor de sector een reductie opleveren van ongeveer € 200.000 per jaar omdat geen tarief hoeft te worden betaald voor het verlengen van een BvL. Ook hoeft er geen aanvraag meer te worden ingediend voor het verlengen van een BvL. Indien de sector niet zelf kan zorgdragen voor het verlengen van of uitgeven van een ARC, dient alsnog een aanvraag hiervoor te worden ingediend bij de minister. De aanvraag dient vergezeld te zijn van een inspectierapport. De tarieven voor de aanvraag zijn gelijk aan die voor het verlengen van een BvL. Het bedrag is wederom afhankelijk van het gewicht van het betreffende luchtvaartuig.

De verlenging geschiedt op basis van een inspectierapport dat wordt opgesteld door een daartoe erkend onderhoudsbedrijf. Bedrijven met deze erkenning betalen nu voor het verkrijgen van de bevoegdheid tot verlengen van het BvL (de zogenoemde BvL-V-erkenning) jaarlijks een tarief van € 1600 (kleine luchtvaartuigen met een gewicht kleiner dan 5700 kg) of € 3000 (grote luchtvaartuigen met een gewicht groter dan 5700 kg). Deze erkenning wordt met dit besluit omgezet in een erkenning voor het uitvoeren van een «Airworthiness Review» en het uitgeven of verlengen van het ARC, het ARC-privilege. Deze erkenning wordt gekoppeld aan een CAMO.

Luchtvaartmaatschappijen (aantal ongeveer 25) beschikken al over een CAMO-erkenning en moeten nog het ARC-privilege toevoegen aan deze erkenning. Deze wijziging van de CAMO-erkenning, door toevoeging van dit privilege, geschiedt zonder tarief. De jaarlijkse tariefkosten voor dit ARC-privilege zullen naar schatting ongeveer € 3500 (voor luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 5700 kg) en € 2000 (voor luchtvaartuigen met een gewicht onder 5700 kg) bedragen.

Onderhoudsbedrijven die nog niet over een CAMO-erkenning beschikken maar toch ARC's willen uitgeven en verlengen, moeten een CAMO-erkenning aanvragen, aangevuld met het ARC-privilege. Dit geschiedt niet ambtshalve. Het omzetten van de oude BvL-V-erkenning naar de CAMO-erkenning met ARC-privilege geschiedt zonder tarief. Het jaarlijkse tarief voor de CAMO-erkenning met ARC-privilege zal naar verwachting afhankelijk van de zwaarte van het betreffende luchtvaartuig ongeveer € 7000 en € 4400 bedragen. De inschatting is dat deze bedragen voor ongeveer 15 bedrijven van toepassing zijn.

Deze tarieven komen in de plaats van de eerder genoemde BvL-V-erkenning (tarieven van € 1600 en € 3000). De tarieven voor de CAMO-erkenning inclusief ARC-privilege zijn hoger (totaal voor alle bedrijven samen ongeveer € 85.000). De toezichtsinspanningen voor de overheid zijn ook hoger omdat er ten opzichte van de oude BvL verlengingssituatie meer eisen worden gesteld, waardoor voor het

toezicht meer tijd nodig is. Daar staat tegenover dat de kosten voor het verlengen van een BvL door de overheid komen te vervallen. Voor de gehele sector zal dit een kostenbesparing opleveren van minimaal € 200.000. Per saldo zullen de tarieven voor werkzaamheden uit te voeren door de overheid voor de sector lager uitvallen. Een ander voordeel is dat waar de erkenning voor BvL-verlengingsinspecties zich beperkte tot Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen, met een CAMO-erkenning en daaraan toegevoegd ARC-privilege de markt wordt vergroot en de mogelijkheid bestaat een ARC te verlengen voor in EASA-lidstaten geregistreerde luchtvaartuigen.

Administratieve lasten:

De in dit besluit genoemde verordeningen hebben rechtstreekse werking. Waar het EASA-luchtvaartuigen betreft vloeien de opgelegde verplichtingen waaruit administratieve lasten ontstaan rechtstreeks voort uit de verordeningen.

Zoals eerder vermeld zijn de inhoudelijke eisen voorzover het betreft de luchtwaardigheid van EASA-luchtvaartuigen opgenomen in de eerdergenoemde verordeningen. Het onderhavige besluit omvat voorzover het betreft EASA-luchtvaartuigen enkel procedurele regels.

– Bedrijven

Met het verkrijgen op aanvraag van de MOA-F en de CAMO-erkenning zal per bedrijf naar geschat een administratieve last van ongeveer 16 uur zijn gemoeid. Voor de omzetting naar een MOA-F zal dit per bedrijf ongeveer 8 uur zijn. Naar verwachting zullen 5 bedrijven een nationale onderhoudsvergunning omzetten naar een MOA-F. Uitgaande van een uurtarief van € 45 levert dit een administratieve last van € 1800 op. Naar verwachting zal slechts een onderhoudsbedrijf een MOA-F aanvragen; op basis van 16 uur leidt dit tot een administratieve last van € 720. De totale last bedraagt derhalve € 2520.

Het aantal onderhoudsbedrijven dat een CAMO-erkenning inclusief de ARC-toevoeging zal aanvragen wordt geschat op 12. Uitgaande van een uurtarief van € 45 zullen voor deze groep luchtvaarttechnische bedrijven de administratieve lasten € 8640 bedragen.

Het aantal luchtvaartmaatschappijen die een CAMO-erkenning zonder ARC-toevoeging willen (ongeveer 8) zullen hiertoe een aanvraag moeten indienen, waarvan de geschatte administratieve lasten op basis van het aantal bedrijven dat naar verwachting een dergelijke aanvraag zal doen, in totaal eenmalig € 2880 bedragen.

Luchtvaartmaatschappijen (AOC-houders) die reeds over een CAMO-erkenning beschikken en het ARC-privilege toegevoegd willen krijgen, kunnen een wijziging hiertoe van hun CAMO-erkenning aanvragen. Het verwachte aantal AOC-houders dat hiertoe over zal gaan wordt geschat op 20, hetgeen hen een totale administratieve last van naar schatting eenmalig € 7200 oplevert.

– Eigenaren/houders kleine luchtvaartuigen

Eigenaren/houders van kleine luchtvaartuigen zullen voor wat betreft de administratieve lasten de effecten ondervinden van de door de EASA vereiste ARC als aanvulling op het BvL. De ARC kan worden afgegeven door de CAMO waaraan de verantwoordelijkheid voor de blijvende luchtwaardigheid contractueel is overdragen. De administratieve lasten die hieruit voortvloeien bestaan uit het sluiten van een contract met deze CAMO en het informeren van Onze minister van Verkeer en Waterstaat over dit contract. De administratieve lasten worden geschat op € 336 per

eigenaar/houder. Een dergelijk contract kan meerdere luchtvaartuigen omvatten. Hoeveel eigenaren/houders gebruik zullen maken van deze mogelijkheid is niet bekend. Voordeel van een contract met een CAMO is dat er geen informatieverplichting meer bestaat jegens de minister, zodat deze administratieve lasten verdwijnen. Er hoeft slechts eenmaal per drie jaar een inspectie plaats te vinden. Stel dat 50% van de eigenaren/houders hier gebruik van maken dan resulteert dit in eenmalige administratieve lasten van € 243.600. Hiermee vervallen de jaarlijkse administratieve lasten voor het aanvragen van een verlenging voor een BvL. Omdat ongeveer 2000 luchtvaartuigen hiervoor in aanmerking komen, betekent dit dat indien 50% hiervan gebruik maakt dat 1000 luchtvaartuigen niet meer met deze jaarlijkse administratieve lasten te maken krijgen. Indien de lasten per luchtvaartuig € 168 bedragen levert dit jaarlijks een besparing op van € 168.000.

Indien de eigenaar/houder de blijvende luchtwaardigheid in eigen beheer houdt moet hij bij de minister een ARC aanvragen. In deze situatie waarin de eigenaar/houder geen contract afsluit met een CAMO moet de houder/eigenaar op een vergelijkbare wijze als in de oude situatie de minister informeren ten behoeve van het afgeven van een ARC. De administratieve lasten blijven in deze situatie ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie en komen jaarlijks terug.

Voor de jaarlijkse afgifte van een ARC door de minister dient de aanvrager een inspectierapport over te leggen. De administratieve last dat dit met zich brengt worden geschat op € 168 per luchtvaartuig. Dit betreft de totale aanvraag, met inbegrip van aanvraagformulier en inspectierapport.

Alle aanvraagformulieren voor het verlenen, verlengen of wijzigen van een ARC, het BvL, de erkenning en andere luchtwaardigheidsdocumenten staan op het internet ter beschikking en zijn te downloaden. Het is vooralsnog niet mogelijk de aanvragen per internet aan te bieden.

Bij de wijziging van de onder dit besluit vallende ministeriële regelingen zal worden ingegaan op eventuele daaruit voortvloeiende extra administratieve lasten.

De administratieve lasten voor een aanvraag voor een ARC bij de minister zijn gelijk aan de administratieve lasten voor een aanvraag tot verlengen van het BvL.

Samenvatting bedrijfseffecten en nalevingskosten:

In verband met de omzetting van nationale onderhoudsbedrijven naar MOA-F onderhoudsbedrijven nemen de jaarlijkse kosten voor afgifte en instandhouding toe van ongeveer € 25.000 naar € 32.500. Hierbij wordt opgemerkt dat de mogelijkheden om economisch actief te zijn worden vergroot en niet alleen onderhoud mag worden verricht aan Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen maar ook aan Europees geregistreerde luchtvaartuigen. Overigens heeft de toename ook te maken met de tariefsverhogingen omdat kortingen die de afgelopen jaren zijn toegepast worden verminderd. De instandhoudingstarieven moeten kostendekkend worden.

Als gevolg van de introductie van de ARC en CAMO's met een ARC-privilege nemen de jaarlijkse instandhoudingstarieven voor bedrijfsvergunningen met ongeveer € 85.000 toe. Daar staat tegenover dat de kosten voor het verlengen van bewijzen van luchtwaardigheid met € 200.000 afnemen. In totaal kan de sector hiermee meer dan € 100.000 aan overheidskosten besparen.

Samenvatting administratieve lasten:

De administratieve lasten voor bedrijven in verband met het aanvragen van of omzetten naar een MOA-F of CAMO-erkenning eventueel aangevuld met het ARC-privilege bedragen ongeveer € 21.240. De administratieve lasten voor eigenaren en houders bedragen ongeveer eenmalig € 243.600. Daar staat tegenover dat de besparing op administratieve lasten vanwege het niet meer jaarlijks hoeven verlenen van een BvL door de minister jaarlijks ongeveer €168.000 bedraagt. Binnen twee jaar zijn de administratieve lasten terugverdiend. Voor eigenaren/houders die een ARC bij de minister aanvragen blijven de administratieve lasten ongewijzigd.

Van de eigenaren/houders is 30% een bedrijf. De eenmalige lasten van bedrijven zijn daarmee 30% van € 243.600 = € 73.080. Voor burgers zijn de eenmalige lasten 70% van € 243.600 is € 170.520 (ongeveer 4060 uur). Bedrijven zijn eigenaar van ongeveer 50% van de luchtvaartuigen, de jaarlijkse besparing is daarmee € 84.000. Voor burgers is de jaarlijkse besparing eveneens € 84.000 (ongeveer 2000 uur per jaar).

Het ontwerp van dit besluit is voorgelegd aan Actal. Van de zijde van Actal is aangegeven dat het ontwerp niet wordt geselecteerd voor een toets.

Artikelgewijs

Artikel 1

In dit artikel wordt een groot aantal begrippen gedefinieerd, waarbij een alfabetische volgorde is aangehouden. Een aantal definities waarin verwezen werd naar begrippen in JAR's zijn vervangen door begrippen uit de EASA-verordeningen. Daarnaast is in verband met de nieuwe EASA-regelgeving inzake luchtwaardigheid een aantal nieuwe definities ingevoegd. Voor wat betreft de in de definiëring van een aantal begrippen gebezigde term «blijvende luchtwaardigheid», geldt het volgende. Door een aantal lidstaten is bij de Europese Commissie naar voren gebracht dat de vertaalde versies van, in eerste instantie, verordening (EG) nr. 1702/2003 op een aantal punten niet in overeenstemming waren met de Engelse versie. Een van de opmerkingen betrof de onjuistheid van de Nederlandse vertaling van het begrip «continuïng airworthiness» in «permanente luchtwaardigheid». De Commissie heeft reeds in 2003 ingestemd de vertaalde versies van de verordening hiertoe te herzien. Tot op heden heeft geen publicatie van de revisie plaatsgevonden. Vooruitlopend op de officiële wijziging van de vertalingen wordt in dit besluit en de daaronder hangende ministeriële regelingen in plaats van het begrip «permanente luchtwaardigheid», de term «blijvende luchtwaardigheid» gehanteerd.

Artikel 2

In het tweede lid wordt een aantal categorieën luchtvaartuigen van het toepassingsgebied van dit besluit en hoofdstuk 3 van de wet uitgesloten. Het zijn de luchtvaartuigen die ook in het oude besluit waren genoemd. Deze bepaling, die in het derde lid van artikel 1 van het oude besluit was opgenomen, is gegrond op artikel 1.2, tweede lid, van de wet, dat de mogelijkheid opent om in bepaalde gevallen bij algemene maatregel van bestuur (bepaalde onderdelen) van de wet niet van toepassing te verklaren. In onderdeel d dat gaat over luchtschepen, kan de term «grootste afmeting» zowel slaan op hoogte, lengte als breedte. Nieuw in dit besluit is de grens van 70 kg voor wat betreft zeilvliegtuigen en

schermzweeftoestellen. Deze begrenzing is afkomstig uit bijlage II, onder h, bij verordening (EG) nr. 1592/2002. Met deze gewichtsgrens wordt de grens tussen EASA-luchtvaartuigen en niet-EASA-luchtvaartuigen voor zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen gedefinieerd.

Het zesde lid betreft 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, kortweg doelvliegtuigen. Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, van de wet 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 levert de eis van een geldig bewijs van luchtwaardigheid een probleem op. Van deze doelvliegtuigen zijn onvoldoende ontwerpgegevens beschikbaar, zodat het niet mogelijk is een bewijs van luchtwaardigheid af te geven volgens de procedures die daarvoor van toepassing zijn. Het verbod bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, onder b, van de wet, 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 zesde lid, onderdeel a, bepaald dat boven Nederland uitsluitend wordt gevlogen in gebieden die vrij zijn van burgerluchtverkeer. Welke gebieden dit betreft is vastgelegd in de regeling van de Staatssecretaris van Defensie van 19 september 1997, houdende beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden en aanwijzingen 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, onderhoud van het luchtvaartuig en het per parachute op 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 3

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) zijn geproduceerd, in het Nederlandse luchtvaartregister kunnen worden ingeschreven. De eis dat deze luchtvaartuigen niet zijn uitgevoerd wordt gesteld, opdat een luchtvaartuig dat in de EU/EER is geproduceerd maar dat vóór de inschrijving is uitgevoerd buiten de EU/EER, niet wordt ingeschreven. Het luchtvaartuig moet of in de EU/EER geproduceerd zijn en niet zijn uitgevoerd of de vereiste douaneformaliteiten bij invoer binnen de EU/EER moeten zijn vervuld.

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 wordengenoemd, 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 wijziging voor het onderhoud.

De wet legt de houder een aantal verplichtingen op. 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.

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 van Verkeer en Waterstaat 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 band heeft verbroken.

Artikelen 5 en 6

Deze artikelen betreffen enkel de aanvullende type-certificaten. De bepalingen uit het oude besluit betreffende type-certificaten komen in dit besluit niet meer terug. Voor EASA-luchtvaartuigen behoort de bevoegdheid op dit terrein immers niet meer bij de minister van Verkeer en Waterstaat maar bij de EASA.

Bij artikel 3.13, tweede lid, van de wet is geregeld dat voor niet-militaire staatsluchtvaartuigen de EASA-verordeningen nrs. 1592/2002, 1702/2003 en 2042/2003 overeenkomstig van toepassing zijn. In het derde lid van hetzelfde artikel wordt de mogelijkheid geschapen middels het algemene maatregel van bestuur aan te geven in welke gevallen aan de houder van een luchtvaartuig, waarvoor de EASA geen type-certificaat of aanvullend type-certificaat heeft afgegeven, dus een niet-EASA-luchtvaartuig, de minister een type-certificaat of aanvullend type-certificaat kan afgeven of wijzigen. Daarbij is het uitgangspunt dat niet-militaire staatsluchtvaartuigen en andere luchtvaartuigen die middels bijlage II bij verordening (EG) nr. 1592/2002 onder het nationale beleid vallen van origine gebaseerd zijn op civiele luchtvaartuigen die voor de specifieke doeleinden zijn aangepast. De basis is dus een door de EASA goedgekeurd typeontwerp waarvoor een EASA type-certificaat en type-certificaat datasheet is afgegeven. Modificaties die puur luchtvaartuig gerelateerd zijn, dat wil zeggen aanpassingen die geen directe relatie met het specifieke gebruik van het luchtvaartuig hebben, bijvoorbeeld de inbouw van een andere motor, zullen via de voorschriften van de drie EASA-verordeningen door de EASA middels de afgifte van een aanvullend type-certificaat goedge-

keurd moeten worden. Aanpassingen die noodzakelijk zijn voor het specifieke gebruik van het luchtvaartuig, bijvoorbeeld de inbouw van politieapparatuur, kan de minister zelf beoordelen en daarvoor kan hij een aanvullend type-certificaat afgeven. De procedures en de wijze waarop de aanvrager aantoonbaar aan de overeenkomstige eisen te voldoen worden nader uitgewerkt in een ministeriële regeling.

Artikel 7

In dit artikel wordt bepaald welke bewijzen van luchtwaardigheid kunnen worden afgegeven door Onze minister van Verkeer en Waterstaat. Dit is afhankelijk van de luchtwaardigheidseisen waaraan is voldaan. In ICAO Annex 8 staan de basisvereisten voor de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen opgenomen. De luchtwaardigheidseisen die de EASA stelt zijn op een aantal punten strikter.

In onderdeel a wordt het ICAO-standaard-bewijs van luchtwaardigheid (ICAO-standaard-BvL) vermeld. Met dit bewijs van luchtwaardigheid mag men internationale vluchten uitvoeren, omdat ten minste is voldaan aan Annex 8 van het ICAO-Verdrag. De Certification Specifications (CS'en) van de EASA geven een gedetailleerde technische invulling aan vereisten van Annex 8. Een bewijs van luchtwaardigheid dat is afgegeven op basis van de toepasselijke CS is altijd een standaard-bewijs van luchtwaardigheid. Het ICAO-standaard-BvL wordt in Nederland nog slechts afgegeven voor luchtvaartuigen die niet onder verordening (EG) nr. 1592/2002 en zijn uitvoeringsverordeningen vallen, de niet-EASA-luchtvaartuigen, maar die wel aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO-verdrag voldoen. Dit betreft niet-militaire staatsluchtvaartuigen en luchtvaartuigen die middels bijlage II bij verordening (EG) nr. 1592/2002 zijn uitgesloten van de werking van de verordening.

In de onderdelen b en c worden het EASA-standaard-bewijs van luchtwaardigheid (EASA-standaard-BvL) en het EASA-beperkt-bewijs van luchtwaardigheid (EASA-beperkt-BvL) onderscheiden. Met het EASA-standaard-BvL wordt zowel aan de eisen van ICAO Annex 8 als aan de essentiële luchtwaardigheidseisen van de EASA, voldaan. Met het EASA-beperkt-BvL wordt wel voldaan aan ICAO Annex 8, maar niet aan alle essentiële luchtwaardigheidseisen van de EASA. Aan dit BvL zullen wel altijd beperkingen of voorschriften verbonden zijn. Met beide bewijzen van luchtwaardigheid mag men internationale vluchten uitvoeren, omdat ten minste is voldaan aan ICAO Annex 8.

Aan het ICAO- en EASA-standaard-BvL voor luchtvaartuigen die vluchten kunnen uitvoeren voor speciale doeleinden, zoals vluchten die betrekking hebben op landbouw, fotografie, reclame, observatie, parasprongen en dergelijke, kunnen door de minister van Verkeer en Waterstaat beperkingen en voorschriften worden verbonden. Deze beperkingen en voorschriften worden opgenomen in een bijlage bij het BvL.

Het in onderdeel d genoemde speciaal-bewijs van luchtwaardigheid (speciaal-BvL) wordt afgegeven voor luchtvaartuigen waarvan niet is aangetoond dat zij aan het minimum niveau van ICAO Annex 8 voldoen en waarmee dan ook niet automatisch internationale vluchten mogen worden uitgevoerd. Deze bewijzen kunnen worden afgegeven voor bijvoorbeeld amateurluchtvaartuigen en microlight-luchtvaartuigen (MLA's). Er kunnen beperkingen worden gesteld aan bijvoorbeeld de plaatsen waar gevlogen mag worden, het personeel dat oefenvluchten uitvoert en het vervoeren van passagiers. Tevens vallen deze luchtvaartuigen door vermelding in bijlage II van verordening (EG) nr. 1592/2002 buiten het werkingsgebied van deze verordening. Op deze luchtvaartuigen is de nationale regelgeving van de lidstaten van toepassing. Nederland

maakt voor deze categorieën luchtvaartuigen gebruik van het reeds bestaande regiem van het speciaal-BvL.

Onderdeel e vermeldt het export-bewijs van luchtwaardigheid (export-BvL). Hierin wordt de status ten aanzien van de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig aangegeven, getoetst aan de eisen van het importerende land. De toestemming om het luchtvaartuig over te vliegen naar dat land, berust op het standaard-BvL. 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. Het exportbewijs wordt nu afgegeven op basis van de bilaterale verdragen die Nederland heeft afgesloten met derde landen, o.a. VS en Canada. Voor wat betreft EASA-luchtvaartuigen worden deze verdragen binnen afzienbare termijn mogelijk vervangen door de verdragen die de EU zelf met derde landen zal afsluiten.

Onderdeel f noemt de vliegvergunning. Dit type BvL kan in bijzondere gevallen worden verstrekt conform verordening (EG) nr. 1702/2003, Part 21, subpart P, voor EASA-luchtvaartuigen die (tijdelijk) niet aan de eisen (kunnen) voldoen. De vliegvergunning wordt derhalve afgegeven voor luchtvaartuigen die binnen het kader van verordening (EG) nr. 1592/2002 vallen, maar die niet in aanmerking komen voor een EASA-standaard-BvL of een EASA-beperkt-BvL. Zo komt bijvoorbeeld een vliegtuig met schade dat voor reparatie naar een andere plaats gevlogen moet worden in aanmerking voor een vliegvergunning. Ook een luchtvaartuig waarvan de ontwerpverantwoordelijke niet meer bestaat, waardoor de blijvende luchtwaardigheid niet meer volledig wordt gewaarborgd, zou in aanmerking kunnen komen voor een vliegvergunning voor een jaar die eventueel verlengd kan worden. In alle gevallen worden door de EASA, of door een daartoe erkende organisatie, de technische voorwaarden vastgesteld waaronder een vliegvergunning afgegeven kan worden. Aan een vliegvergunning uitgegeven door een EASA-lidstaat kunnen door de nationale autoriteiten van andere EASA-lidstaten aanvullende voorschriften of beperkingen worden opgelegd voor het gebruik van het luchtruim van dat land. Dat zou bijvoorbeeld kunnen in de volgende situatie. Een luchtvaartuig met schade is op de locatie waar de schade is veroorzaakt provisorisch gerepareerd, maar kan niet ter plekke volledig hersteld worden. Voor de definitieve reparatie moet het luchtvaartuig naar een ander vliegveld met adequate faciliteiten gevlogen worden. De EASA kan bepalen of het technisch verantwoord is om met een beschadigd luchtvaartuig onder bepaalde condities deze vlucht te maken op basis waarvan een vliegvergunning kan worden afgegeven. In dat geval zal dit niet-(volledig) luchtwaardig luchtvaartuig over één of meerdere andere EASA-lidstaten moeten vliegen teneinde de luchthaven waar de reparatie zal plaatsvinden te bereiken. De lidstaten waarover gevlogen wordt kunnen omwille van de bescherming van de eigen bevolking tegen het overvliegen van een luchtvaartuig met een tijdelijk niet optimaal luchtwaardigheidsniveau beperkingen opleggen voor het gebruik van het luchtruim. Het niet vliegen boven steden, bebouwing en mensenmassa's zijn voorbeelden van dergelijke beperkingen.

Het EASA-standaard-BvL en het EASA-beperkt-BvL zijn slechts geldig indien voorzien van een geldige ARC. Het eerste ARC bij het BvL van een EASA-luchtvaartuig wordt in principe afgegeven door de lidstaat. Het ARC is 1 jaar geldig en dient daarna vernieuwd te worden. Dit kan door de lidstaat na een beoordeling van de luchtwaardigheid volgens Part M door de lidstaat zelf of door de lidstaat indien hij de aanbeveling daarvoor door een daartoe erkende CAMO positief beoordeelt.

Het ARC wordt afgegeven door een daartoe erkende CAMO, mits het luchtvaartuig zich in een zogenaamde gecontroleerde omgeving bevindt. Hiermee wordt bedoeld dat het management van de blijvende luchtwaardigheid van het desbetreffende luchtvaartuig contractueel al meer dan 12 maanden door dezelfde CAMO wordt uitgevoerd indien die CAMO de beoordeling van luchtwaardigheid uitvoert. De eigenaren/houders van kleine luchtvaartuigen kunnen namelijk de aansturing van het onderhoud zelf blijven doen of uitbesteden. Indien zij dit zelf blijven doen zijn zij zelf verantwoordelijk en dient elk jaar een nieuwe ARC afgegeven te worden door de minister na de uitvoering van een beoordeling van de luchtwaardigheid. De eigenaren/houders van kleine luchtvaartuigen kunnen echter ook een contract aangaan met een CAMO waarbij deze de blijvende luchtwaardigheid van het luchtvaartuig voor de eigenaren/houders bewaakt. Deze CAMO neemt hiervoor ook de verantwoordelijkheid over van de eigenaren/houders, maar kan ook, indien de CAMO het luchtvaartuig langer dan 12 maanden beheert, het ARC met een simpele procedure zelf 2 maal voor een periode van 1 jaar verlengen. Een gang naar de minister voor een nieuw document is dan niet meer noodzakelijk. Indien het luchtvaartuig zich in deze gecontroleerde omgeving blijft bevinden kan deze CAMO het ARC middels een vereenvoudigde beoordelingsprocedure 2 maal met een jaar verlengen. Daarna kan de CAMO na een volledige beoordeling van de luchtwaardigheid een nieuwe ARC afgeven.

De geldigheidsduur van de EASA-bewijzen van luchtwaardigheid wordt bepaald in de rechtstreeks werkende verordeningen.

De aanvragen voor de EASA-bewijzen van luchtwaardigheid en het ARC dienen volgens de verschillende Parts in de verordeningen bij de aangewezen autoriteit (in Nederland is dat Onze minister) ingediend te worden volgens de door die autoriteit vastgestelde procedurele regels. Deze procedurele regels zullen nader in een ministeriële regeling worden vastgesteld.

Artikelen 8 tot en met 11

Deze artikelen betreffen de afgifte van het ICAO-standaard-BvL, het speciaal-BvL, het export-BvL. Voor het ICAO-standaard-BvL en het speciaal-BvL wordt in respectievelijk artikel 8 en 9 geregeld door wie een aanvraag tot afgifte van het BvL kan worden ingediend en wanneer deze kan worden afgegeven. De verdere eisen voor afgifte worden bij ministeriële regeling bepaald. De geldigheidstermijn voor beide BvL's wordt in artikel 11, eerste respectievelijk tweede lid, gesteld op één jaar.

De afgifte van het export-BvL is overgenomen uit de oude JAR 21, subpart L, en gerelateerd aan de bestaande door de afzonderlijke lidstaten afgesloten bilaterale verdragen. Binnen afzienbare termijn zal ook de EU zelf overgaan tot het sluiten van dergelijke luchtwaardigheids-overeenkomsten. In artikel 10 wordt bepaald wie een export-BvL kan aanvragen en wanneer deze wordt afgegeven. Het export-BvL wordt eenmalig afgegeven met het oog op de export van een luchtvaartuig. In artikel 11, derde lid, wordt de eenmalige afgifte geregeld. Aangetekend moet worden 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 12

Het onderhoud van luchtvaartuigen kan slechts worden uitgevoerd door diegene die daartoe bevoegd dan wel erkend is. Voor niet-EASA-luchtvaartuigen zijn de voorschriften van het vorige besluit overgenomen, waarbij de formulering enigszins is aangepast om gebruik te kunnen maken van de volgens verordening (EG) nr. 2042/2003 erkende onderhoudsbedrijven en bevoegde onderhoudspersonen. Voor EASA-luchtvaartuigen liggen deze voorschriften vast in verordening (EG) nr. 2042/2003, Part M.

Artikelen 14 en 15

Deze artikelen vormen met artikel 16 hoofdstuk 5 van dit besluit en betreffen geluidscertificaten, geluidsverklaringen en aanvullende geluidsverklaringen.

De geluidseisen waaraan een luchtvaartuig dient te voldoen om in aanmerking te komen voor een geluidscertificaat zijn vastgelegd in verordening (EG) nr. 1702/2003, Part 21. De basis voor de afgifte van de geluidscertificaten ligt vast in verordening (EG) nr. 1592/2002. In deze verordening worden de internationale regels die zijn vastgelegd in ICAO Annex 16 overgenomen. In deze Annex wordt een indeling in verschillende categorieën luchtvaartuigen (straalvliegtuigen, lichte en zware propellervliegtuigen, lichte en zware helikopters) met respectievelijke geluidseisen en meetmethodes vastgesteld.

In het besluit wordt uitgewerkt wat de basis zal zijn voor de op een geluidscertificaat te vermelden geluids- en andere gegevens. Met name wordt hier bepaald dat de informatie op een type-certificaat boven andere informatie gaat en wat er dient te gebeuren als er geen geluidsgegevens zijn maar wel een type-certificaat is afgegeven. Dit kan het geval zijn als het type-certificaat is afgegeven op grond van algemene technische overwegingen waardoor genoegzaam vaststond dat het ontwerp aan de van toepassing zijnde geluidseisen voldeed zonder dat de precieze geluidscertificatie getallen bekend waren. Een voorbeeld van het laatste is de situatie waarin geluidsmetingen volgens een enigszins afwijkende meetmethode (bijvoorbeeld FAR Part 36 in plaats van ICAO) bekend zijn en bovendien een grote marge tot de limiet (maximaal toegestane geluidsproductie) bestaat.

Het eerste lid van artikel 15 betreft de geluidsverklaring die afgegeven kan worden wanneer er formeel geen eisen voor het betreffende luchtvaartuig gelden. Het gaat er om dat de houder (vrijwillig) wil aantonen wat de geluidsproductie van het luchtvaartuig is, gemeten volgens een naar het oordeel van de minister adequate en betrouwbare meetmethode. De aanvrager van de geluidsverklaring dient met het oog op de afgifte van de verklaring de bewijsvoering te leveren.

Het tweede lid betreft de aanvullende geluidsverklaring die kan worden afgegeven naast het verplichte geluidscertificaat, indien de houder van het luchtvaartuig (vrijwillig) wil aantonen wat de geluidsproductie is indien gemeten wordt volgens een andere methode dan die voor het geluidscertificaat gebruikt zou moeten worden. Ingevolge het tweede lid drukt ook hier de bewijslast op de aanvrager.

Artikelen 17 tot en met 19

In het eerste lid van artikel 17 is bepaald welke erkenningen de minister van Verkeer en Waterstaat kan afgeven. De eisen waaraan de aanvrager moet voldoen om in aanmerking voor de in het eerste lid, onderdeel a tot met e, van artikel 17, in aanmerking te komen zijn opgenomen in de

verschillende Parts bij de uitvoeringsverordeningen en zijn op hoofdlijnen voor elke erkenning hetzelfde.

Voor de nationale erkenning als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onderdeel f, gelden vergelijkbare eisen. De aanvrager moet een kwaliteitsstelsel hebben dat waarborgt dat er goed werk geleverd wordt en hij dient zijn organisatie in een handboek te hebben beschreven. Hij moet onder andere 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, verband houdende met de luchtwaardigheid en geluidsproductie van producten of onderdelen, mogen worden uitgevoerd en dat voor deze werkzaamheden bepaalde certificaten, zoals bijvoorbeeld een certificaat van vrijgave of een certificaat van vrijgave voor gebruik, 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.

Bij ministeriële regeling wordt geregeld hoe gegevens zoals tekeningen en specificaties met betrekking tot de vervaardigde onderdelen of producten, inspectie-, keurings-, en beproevingsgegevens met betrekking tot de vervaardigde onderdelen of producten, gegevens met betrekking tot onderhoud van onderdelen of producten, administratieve gegevens betreffende de afgegeven certificaten van vrijgave en certificaten van vrijgave voor gebruik, worden bewaard en aan Onze minister ter beschikking worden gesteld.

Eisen gesteld aan de ontwerperkenning betreffen hoofdzakelijk luchtwaardigheidseisen.

Akkoordverklaring tot productie van een luchtvaartuig of onderdeel kan door de minister van Verkeer en Waterstaat worden gegeven als een POA naar zijn oordeel niet geschikt is gezien de beperkte omvang van de productie. Voorbeelden van dergelijke gevallen zijn: de eenmalige productie van een of enkele stuks van een bepaald onderdeel, productie volgens simpele technieken, productie door een zeer kleine organisatie, of een combinatie van bovenstaande. In die gevallen kan de minister besluiten dat een POA inclusief een Quality Assurance systeem inclusief onafhankelijke kwaliteitsmonitoring niet gerechtvaardigd is.

In alle gevallen zal de minister de eindproducten toetsen voordat het product kan worden vrijgegeven voor gebruik. In verordening (EG) nr. 1702/2003, Part 21, staan de eisen betreffende de akkoordverklaring opgenomen.

De aanvragen voor een erkenning dienen volgens de Parts bij de aangewezen autoriteit (in Nederland is dat Onze minister) ingediend te worden volgens de door die autoriteit vastgestelde procedurele regels. Deze procedurele regels zullen nader in een ministeriële regeling worden vastgesteld.

Artikelen 22 en 23

Ook voor nieuwe producten wordt een tarief geheven volgens het algemene principe dat de gebruiker betaalt. Het eindproduct wordt pas geleverd indien het tarief is betaald, behalve voor die producten waar de verschuldigde vergoeding is gebaseerd op uurtarief. De eindafrekening kan pas na de levering van het product worden opgemaakt, alle voorafgaande facturen moeten zijn betaald, rekening houdend met de betaaltermijn.

Met de overgang van de competentie op het gebied van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen van de lidstaten naar de EU wordt de desbetreffende nationale regelgeving vervangen door de Europese (EASA) regelgeving. Om een soepele overgang van de nationale regelgeving naar de nieuwe Europese regelgeving mogelijk te maken is op verschillende plaatsen in de uitvoeringsverordeningen voor de lidstaten de mogelijkheid opgenomen om de verordeningen geheel of gedeeltelijk nog niet in te voeren. De volledige implementatie dient evenwel op uiterlijk 27 september 2008 te zijn gerealiseerd. Nederland heeft ervoor gekozen om de verordeningen gefaseerd te implementeren. Dit om de belasting voor zowel de sector als de toezichthouder over de tijd te verdelen. Per 1 januari 2007 is een aantal ministeriële regelingen gewijzigd, om vooruitlopend op de volledige implementatie van de EASA-verordeningen alvast een aantal bepalingen te kunnen toepassen. Zo is per 1 januari 2007 gestart met het afgeven van de eerste EASA-standaard-BvL's voor onbepaalde duur tezamen met een bijbehorend ARC met een geldigheidstermijn van 1 jaar in plaats van het verlengen van het «oude» eindige BvL met een nieuwe geldigheidsperiode van 1 jaar. Tot 28 september 2008 mogen nog de «oude» eindige BvL's worden afgegeven. Voor alle EASA-luchtvaartuigen dient de omzetting te zijn afgerond per 27 september 2009. De nog geldige «oude» eindige BvL's verliezen op uiterlijk 28 september 2009 hun geldigheid indien hun aanvankelijke geldigheidstermijn na die datum zou verstrijken. Aanvragen voor een MOA-F onderhoudserkenning worden per 1 januari 2007 in behandeling genomen, en alle daartoe in aanmerking komende onderhoudsbedrijven (bv. ballononderhoud), moeten uiterlijk op 27 september 2008 in het bezit zijn van een MOA-F. Omdat bij het inwerkingtreden van dit besluit nog niet alle luchtvaartuigen of bedrijven voorzien zullen zijn van vergunningen geheel gebaseerd op de verordeningen, zal tot en met 27 september 2008 onderhoud conform de op het Besluit luchtvaartuigen gebaseerde Regeling onderhoud moeten zijn toegestaan. Dit artikel voorziet in een overgangsregeling hiertoe.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings