

---

## 430

### **Besluit van 1 september 2011 tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, en het Luchtverkeersreglement in verband met diverse ontwikkelingen in de luchtvaart en enkele technische aanpassingen**

---

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 7 juni 2011, nr. lenM/BSK-2011/71001, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o., gedaan mede namens Onze Minister van Defensie;

Gelet op de artikelen 1.2, tweede en derde lid, 2.2, derde lid, 3.3, tweede lid, 3.13, eerste en derde lid, 3.23, en 5.5, eerste en tweede lid, van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 13 juli 2011, nr. W14.11.0226/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 26 augustus 2011, nr. lenM/BSK-2011/114543, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o., uitgebracht mede namens Onze Minister van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 11, eerste lid, onderdeel i, komt te luiden:

i. het bedienen van een scherm dat dient om de daalsnelheid van een persoon zodanig te beperken dat deze veilig het aardoppervlak kan bereiken (valscherm);

B

De artikelen 38, 39 en 41 vervallen.

## ARTIKEL II

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt als volgt gewijzigd:

### A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het onderdeel «MLA» worden na de zinsnede «450 kg voor een landvliegtuig, tweezitter;» twee onderdelen ingevoegd, luidende:  
315 kg voor een landvliegtuig, eenzitter, dat is uitgerust met een op het frame gemonteerd Total Recovery Parachute System;  
472,5 kg voor een landvliegtuig, tweezitter, dat is uitgerust met een op het frame gemonteerd Total Recovery Parachute System;.

2. In de alfabetische rangschikking worden vier onderdelen ingevoegd, luidende:

*gemotoriseerd schermvliegtuig*: schermvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement, niet zijnde een schermzweeftoestel als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;

*gyroplane*: helikopter als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement waarvan de rotorbladen niet door de motor worden aangedreven;.

*MLH*: (Micro Light Helicopter) helikopter met niet meer dan twee zitplaatsen en een maximum startmassa van niet meer dan:

300 kg voor een landhelikopter, eenzitter;

450 kg voor een landhelikopter, tweezitter;

330 kg voor een amfibie- of waterhelikopter, eenzitter;

495 kg voor een amfibie- of waterhelikopter, tweezitter, waarbij geldt dat een helikopter die als waterhelikopter en als landhelikopter gebruikt kan worden binnen beide daarvoor geldende massalimieten valt; of

560 kg voor een gyroplane, een- of tweezitter;

*Total Recovery Parachute System*: reddingssysteem met valscherms voor het hele luchtvaartuig;.

### B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. het tweede lid, onderdeel g, komt te luiden:

g. valscherms, zijnde schermen die dienen om de daalsnelheid van personen zodanig te beperken dat deze veilig het aardoppervlak kunnen bereiken,.

2. In het derde lid worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een komma twee onderdelen toegevoegd, luidende:

c. MLH's,

d. gemotoriseerde schermvliegtuigen.

### C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt «onder a» vervangen door: onder b.

2. In het vierde en vijfde lid wordt «onder b» telkens vervangen door: onder c.

D

Artikel 7, zevende lid, komt te luiden:

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

E

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

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

a. op grond van een internationale overeenkomst of een besluit van een volkenrechtelijke organisatie aangaande de wederzijdse erkenning van af te geven export-BvL's, of

b. indien de staat van invoer met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig heeft aangegeven in te stemmen met de erkenning van een daartoe af te geven export-BvL, en

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

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

e. 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,

f. de bij ministeriële regeling vereiste documentatie is overgelegd,

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

h. Het luchtvaartuig zich op een zodanige plaats bevindt, dat Onze Minister kan vaststellen dat aan de onder c tot en met g, gestelde eisen is voldaan.

2. In het tweede lid wordt de zinsnede «onderdeel c» vervangen door: onderdeel e.

3. In het derde lid wordt de zinsnede «onder b tot en met e» vervangen door: onder c tot en met f.

F

Artikel 12, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. «conform» wordt vervangen door: overeenkomstig.

2. De zinsnede «als bedoeld in artikel 17, onder f,» wordt vervangen door: als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder f.

G

Artikel 22, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een komma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

f. de behandeling van de aanvraag om goedkeuring of wijziging van een onderhoudsprogramma.

H

Artikel 24 vervalt.

### **ARTIKEL III**

Het Luchtverkeersreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische rangschikking een onderdeel ingevoegd, luidende:

*MLH*: MLH als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;.

B

In artikel 1a, tweede lid, wordt de zinsnede «is artikel 5.3 van de Wet luchtvaart van toepassing» vervangen door: zijn de artikelen 5.3 en 5.5 van de Wet luchtvaart van toepassing.

C

In artikel 20, tweede lid, onderdeel e, wordt de zinsnede «aan vliegtuigen, helikopters, vrije ballonnen en luchtschepen» vervangen door: aan vliegtuigen, helikopters, zweefstoellen, vrije ballonnen en luchtschepen.

### **ARTIKEL IV**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2012 met uitzondering van artikel II, onderdeel A, en onderdeel B, onder 2, dat in werking treedt met ingang van de dag na datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 1 september 2011

Beatrix

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

De Minister van Defensie,  
J. S. J. Hillen

Uitgegeven de zesde oktober 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Het onderhavige besluit bevat wijzigingen van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, en het Luchtverkeersreglement.

De wijzigingen zijn allereerst ingegeven door verordening (EG) nr. 216/2008<sup>1</sup>, Bijlage II (Annex II), waarin de categorieën luchtvaartuigen staan opgenomen die niet vallen onder de werking van die verordening en die nationaal geregeld moeten worden, de zogenaamde niet-EASA luchtvaartuigen of Annex II luchtvaartuigen. Dat zijn bijvoorbeeld amateurbouwluchtvaartuigen, Micro Light Aeroplanes (MLA's), en historische luchtvaartuigen. Voor een aantal van de in deze Annex genoemde categorieën is voorzien in regelgeving. Voor een aantal is verduidelijking dan wel nadere regelgeving nodig mede teneinde in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de luchtvaart. In dat verband wordt genoemd de ontwikkeling in Nederland van een vliegende auto<sup>2</sup> en de eventuele certificering daarvan; de als voorloper aangemerkte gyroplane wordt met dit besluit nader gereguleerd. Dit type luchtvaartuig wordt ondergebracht bij de juiste categorie luchtvaartuigen, te weten de microlichte helikopter (MLH, Micro Light Helicopter), waarvoor nog niet was voorzien in regelgeving. Met de aanpassingen ten aanzien van deze categorie luchtvaartuigen wordt nadere regelgeving op lager regelgeving-niveau (ministeriële regeling) mogelijk.

Daarnaast bevat dit besluit diverse juridisch-technische en redactionele wijzigingen.

In de artikelsgewijze toelichting zullen de wijzigingen nader worden toegelicht.

### Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De introductie van de MLH's waaronder de gyroplanes, heeft voor burger en bedrijfsleven administratieve lasten tot gevolg. De administratieve lasten voor het bedrijfsleven blijven echter ver onder de grens van € 10.000,00. Per jaar zullen naar schatting niet meer dan 2 nieuwe typen worden geïmporteerd vanuit landen waar de typegoedkeuringen door Nederland wordt geaccepteerd zonder verdere keuring. Er worden niet meer dan 10 toestellen verwacht, waarvoor bij import een bewijs van luchtwaardigheid (verder: BvL) wordt afgegeven met een jaarlijkse verlenging daarvan.

Voor de burger kost het aanvragen van een BvL voor een gyroplane ongeveer een kwartier. Dit BvL moet jaarlijks worden verlengd en dit kost ieder jaar een kwartier per aanvraag. Het BvL ten behoeve van dit type luchtvaartuig wordt afgegeven als de betrokkenen de Duitse, Tsjechische of Engelse documenten waarover zij beschikken, overleggen. Ook dit kost ongeveer een kwartier. Dit bewijs dient elk jaar te worden verlengd.

Uitgaande van een tiental toestellen waar naar verwachting een BvL voor zal worden aangevraagd, zal het totale tijdsbeslag voor de gyroplane enige uren per jaar bedragen.

Voor het overige bevat het besluit geen administratieve lasten en brengt het evenmin bedrijfseffecten met zich.

<sup>1</sup> Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L 79), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van 21 oktober 2009 (PbUE L 309).

<sup>2</sup> De zogenaamde PAL-V, Personal Land and Air Vehicle, een voertuig dat zowel kan rijden als vliegen.

Het onderhavige wijzigingsbesluit is beoordeeld door het Adviescollege toetsing administratieve lasten en is niet voor een toets geselecteerd.

## **Inwerkingtreding**

Bij het bepalen van het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige besluit is rekening gehouden met het systeem van vaste verandermomenten (verder: VVM-systeem). Gelet op de sterke wens vanuit de betrokken sector tot inwerkingtreding op zo kort mogelijke termijn, wordt voor een deel van het onderhavige besluit, te weten artikel II, onderdeel A, en onderdeel B, onder 2, niet aangesloten bij het VVM-systeem.

Vanuit de sector heeft zich namelijk inmiddels in ieder geval één gegadigde gemeld die zo spoedig mogelijk gebruik wenst te maken van enkele van de wijzigingen die met het onderhavige besluit worden bewerkstelligd. Hiertoe heeft hij reeds voorbereidingen getroffen en diverse investeringen gedaan. Voor de genoemde onderdelen wordt derhalve niet uitgegaan van het vaste verandermoment van 1 januari 2012, maar vindt inwerkingtreding plaats de dag na datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het onderhavige besluit wordt geplaatst.

Conform het VVM-systeem treden de overige onderdelen van het onderhavige besluit in werking per 1 januari 2012.

## **Artikelgewijs**

### **Artikel I (wijziging Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart)**

#### *Onderdeel A*

Onderdeel A, onder 1, brengt in artikel 11 de omschrijving van een valscherf in lijn met de wijze waarop andere luchtvaartuigen in artikel 11 omschreven worden en stemt overeen met de wijze waarop een valscherf in artikel 1a van het Luchtverkeersreglement is gedefinieerd.

#### *Onderdeel B*

De artikelen 38, 39 en 41 betreffen overgangsbepalingen die inmiddels zijn uitgewerkt. Deze artikelen kunnen dan ook vervallen.

### **Artikel II (wijziging Besluit luchtvaartuigen 2008)**

#### *Onderdeel A*

In artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 is de definitie van «MLA» aangevuld met twee onderdelen. Hiermee wordt deze in lijn gebracht met de categorisering van dit type luchtvaartuig in Annex II bij verordening (EG) nr. 216/2008.

Het begrip «gemotoriseerd schermvliegtuig» is in het Besluit luchtvaartuigen 2008 geïntroduceerd en gedefinieerd. Bij definiëring is de omschrijving van het begrip gevolgd zoals opgenomen in het Luchtverkeersreglement.

Daarnaast is voor de in Annex II opgenomen lichte helikopters en lichte gyroplanes tot en met 560 kg in het Besluit luchtvaartuigen 2008 het begrip «MLH, Micro Light Helicopter» geïntroduceerd en gedefinieerd. In de definitie staan de drie gebruiksmogelijkheden van een helikopter opgenomen, te weten als landhelikopter, als waterhelikopter en als

amfibie. Een amfibie is een automatische combinatie van land en water, waarvoor de maximum startmassa voor een éénzitter 330 kg, en voor een tweezitter 495 kg is; er zijn echter ook helikopters die niet een automatische land- en watercombinatie hebben maar waarbij het bevestigen van drijvers (floats) optioneel is. Met de bevestiging van drijvers is het een waterhelikopter geworden waarvoor de eerdergenoemde maximum startmassa-limieten van 330 kg of 495 kg gelden, zonder drijvers is het een landhelikopter waarvoor de maximum startmassa-limieten van 300 kg en of 450 kg gelden. De gyroplane tot en met 560 kg is een apart type lichte helikopter dat valt onder een MLH. Het begrip «gyroplane» is apart voorzien van een definitie. Daarbij is de omschrijving van het begrip gevolgd zoals opgenomen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Deze omschrijving betreft alle soorten gyroplanes, dus zowel de micro lichte gyroplanes als de gyroplanes met een maximum startmassa van meer dan 560 kg. Onderhavig besluit betreft alleen de lichte gyroplanes.

Voor MLH's, waaronder de lichte gyroplanes, bestond nog geen nationale regelgeving. Bij ministeriële regeling zullen nadere regels worden gegeven ten aanzien van dit type luchtvaartuigen, waarna (na een periode van 4 jaren) de minister het gebruik van de MLH's zal evalueren.

Met een Total Recovery Parachute System komt het complete luchtvaartuig onder een parachute te hangen als het systeem, door de vlieger, is geactiveerd na bijvoorbeeld een botsing met een ander luchtvaartuig of met een object zoals lier/sleepkabel of als er iets essentieels is stuk gegaan, bijvoorbeeld een vleugel die is gebroken. Het gaat dus verder dan een (nood)valscherp waarmee bijvoorbeeld zweefvliegers uit hun (door omstandigheden niet meer luchtwaardige) zweefvliegtuig kunnen ontsnappen om zichzelf te redden.

#### *Onderdeel B*

In het tweede lid van artikel 2 wordt de omschrijving van valscherpen in lijn gebracht met de wijze waarop andere luchtvaartuigen in artikel 2 omschreven worden en stemt overeen met de wijze waarop een valscherp in artikel 1a van het Luchtverkeersreglement is gedefinieerd.

In het derde lid van artikel 2 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 is bepaald dat de bepalingen in paragraaf 3.2.3 van de wet omtrent bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud niet van toepassing zijn op amateur-bouwluchtvaartuigen en MLA's. Naast MLH's worden ook gemotoriseerde schermvliegtuigen (schermvliegtuigen waarbij de motor op de rug wordt gedragen en wordt gestart en geland met de benen van de bestuurder) hieraan toegevoegd. De laatste categorie betreft luchtvaartuigen die geen MLA's zijn, maar die wel moeten voldoen aan de luchtwaardigheids- en geluidseisen, en operationele voorschriften die nu ook gelden voor MLA's. Met deze aanvulling op artikel 2, derde lid, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt de reeds bestendige praktijk vastgesteld.

#### *Onderdeel C*

In artikel 3 worden twee foutieve verwijzingen gecorrigeerd.

#### *Onderdeel D*

Het zevende lid van artikel 7 betreft de vorm waarin voorschriften en beperkingen aan een bewijs van luchtwaardigheid worden neergelegd. Met deze wijziging wordt het ook mogelijk om deze voorschriften en beperkingen neer te leggen op het bewijs van luchtwaardigheid zelf. Het blijft mogelijk om deze in een afzonderlijke bijlage op te nemen.

### *Onderdeel E*

Dit onderdeel past artikel 10 betreffende het export-BvL aan teneinde niet alleen op grond van bilaterale overeenkomsten maar ook in geval van andere internationale overeenkomsten of besluiten van volkenrechtelijke organisaties betreffende de wederzijdse erkenning van export-BvL's, alsook in geval op andere wijze wordt overeengekomen dat een bewijs van luchtwaardigheid voor export wordt geaccepteerd, de afgifte van een export-BvL mogelijk te maken. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt het artikellid ook enigszins redactioneel aan te passen teneinde een logischere opbouw te bewerkstelligen. Als gevolg hiervan zijn in het tweede en derde lid van het artikel de verwijzingen aangepast.

### *Onderdeel F*

Luchtvaartuigen die niet vallen onder de werking van verordening (EG) nr. 216/2008, kunnen in aanmerking komen voor een nationaal-standaardbewijs van luchtwaardigheid (ICAO-standaard-BvL). Voor het onderhoud van het luchtvaartuig worden de onderhoudsbepalingen van verordening (EG) nr. 2042/2003 waar mogelijk toegepast. Aangezien het begrip «conform» zoals in het eerste lid van artikel 12 wordt gebruikt de indruk zou kunnen wekken dat het hier een volledige toepassing van die bepalingen betreft, is deze term vervangen door «overeenkomstig».

### *Onderdeel G*

Bij wet van 18 maart 2010 is in de Wet luchtvaart voorzien in een tarievengrondslag met betrekking tot de blijvende luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. Voor de voortdurende geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid is van belang dat het luchtvaartuig luchtwaardig blijft. Daartoe dient het luchtvaartuig te worden onderhouden conform een onderhoudsprogramma dat is goedgekeurd door de bevoegde instantie. De tarievengrondslag betreft de goedkeuring van dat onderhoudsprogramma door de Minister van Infrastructuur en Milieu. In het Besluit luchtvaartuigen 2008 is deze tarifiering verdisconteerd in de tarifiering van het bewijs van luchtwaardigheid. Teneinde in lijn te blijven met de terminologie in de Wet luchtvaart is in de tarievenbepaling in het Besluit luchtvaartuigen 2008 dit product (goedkeuring van het onderhoudsprogramma) apart opgenomen.

Met dit onderdeel wordt het eerste lid van artikel 22 aangevuld.

### *Onderdeel H*

Artikel 24 geeft het overgangsrecht van de oude BvL systematiek (BvL's in tijd beperkt geldig) naar de nieuwe BvL systematiek (EASA-standaard BvL's voor onbepaalde tijd met daaraan gekoppeld een Airworthiness Review Certificate (ARC) voor 1 jaar) voorzover het EASA-luchtvaartuigen betreft. In dat verband voorziet het artikel ook in overgangsrecht ten aanzien van het uitvoeren van onderhoud aan deze luchtvaartuigen. Het omzetten van de «oude» eindige bewijzen van luchtwaardigheid naar de nieuwe systematiek, heeft inmiddels plaatsgevonden. Hiermee is de overgangsbepaling in het Besluit luchtvaartuigen 2008 uitgewerkt en kan dan ook vervallen.



### **Artikel III (wijziging Luchtverkeersreglement)**

#### *Onderdeel A*

Het begrip «MLH» wordt in de definitiebepaling ingevoegd in verband met de op het Luchtverkeersreglement gebaseerde bepalingen in lagere regelgeving. Zoals in de toelichting bij Artikel II, onderdeel A, is aangegeven zullen ten aanzien van MLH's bij ministeriële regeling nadere regels worden gegeven. Bij de definiëring is de omschrijving van het begrip gevolgd zoals opgenomen in het Besluit luchtvaartuigen 2008.

#### *Onderdeel B*

De aard van het gebruik van de bijzondere luchtvaartuigen genoemd in artikel 1a, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement is dusdanig specifiek dat de meeste luchtverkeersregels in het Luchtverkeersreglement en de titels 5.1 en 5.2 van de Wet luchtvaart niet van toepassing zijn op deze luchtvaartuigen. Artikel 5.5 van de Wet luchtvaart, opgenomen in titel 5.1, is echter de grondslag van het Luchtverkeersreglement en om die reden wel van toepassing op het hele besluit. Om dit te verduidelijken, wordt artikel 5.5 aan het tweede lid van artikel 1a toegevoegd en daarmee expliciet van toepassing verklaard op de bijzondere luchtvaartuigen genoemd in het eerste lid van 1a Luchtverkeersreglement. Hiermee wordt aan een wens vanuit de praktijk tegemoet gekomen, zodat eventuele misverstanden en discussies over de strafbaarstelling worden voorkomen.

#### *Onderdeel C*

Bij vergissing zijn zweefstoellen niet genoemd in onderdeel e. Dat wordt hiermee hersteld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma