



Regeling houdende nadere regels over het aanvullend type-certificaat luchtwaardigheid (Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid)

18 februari 2009
Nr. CEND/HDJZ-2009/195
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 6 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

Besluit:

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

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

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

Minister: Minister van Verkeer en Waterstaat.

§ 2. Aanvraag en afgifte van een aanvullend type-certificaat

Artikel 2

1. De Minister neemt een aanvraag voor een aanvullend type-certificaat in behandeling voor het inbouwen van een wijziging in een in Nederland geregistreerd niet-militair staatsluchtvaartuig, of een in bijlage II bij verordening (EG) nr. 216/2008 genoemd luchtvaartuig voorzien van een nationaal ICAO-standaard-BvL indien de aanvrager naar het oordeel van de Minister over voldoende kennis en ervaring beschikt om het ontwerp en de blijvende luchtwaardigheid daarvan te ondersteunen.
2. Een aanvraag voor een aanvullend type-certificaat wordt ingediend overeenkomstig Part 21A.113 van verordening (EG) nr. 1702/2003.
3. De aanvrager toont voor de afgifte van een aanvullend type-certificaat conform Part 21A.114 van verordening (EG) nr. 1702/2003 aan, dat het gewijzigde product voldoet aan de eisen conform Part 21A.101 van verordening (EG) nr. 1702/2003.
4. De afgifte van een aanvullend type-certificaat wordt op door de Minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

§ 3. Bewijsvoering om aan te tonen dat aan de luchtwaardigheids- en geluidseisen wordt voldaan

Artikel 3

1. De Minister vermeldt overeenkomstig Part 21A.101, 21A.113 en 21A.114 van verordening (EG) nr. 1702/2003, in de certificatiebasis de van toepassing zijnde eisen, waaraan een product waarvoor de aanvraag voor een aanvullend type-certificaat volgens artikel 2 in behandeling is genomen, moet voldoen.
2. De aanvrager geeft aan te voldoen aan de gestelde eisen in de certificatiebasis en de daarvoor benodigde bewijsvoering te zullen leveren ten behoeve van het derde lid van artikel 2.
3. De aanvrager legt in de lijst van bewijsvoering vast, op welke wijze de bewijsvoering geleverd is, en met welke middelen deze onderbouwd is. Deze bewijsvoering wordt in de volgende categorieën



ingedeeld:

Lijst van bewijsvoering

Soort bewijsvoering	Middelen van bewijsvoering	Gerelateerde documenten
Technische beoordeling	MB0: Verklaring van bewijsvoering, referentie naar type-ontwerp documente, keuze van methoden en factoren, definities	Type-ontwerp documenten, afgegeven verklaringen
Testen	MB1: Ontwerpbeschuwing	Beschrijvingen, tekeningen
	MB2: berekening/analyse	Onderbouwingsrapporten
	MB3: veiligheidsbeschuwing	Veiligheidsanalyse
	MB4: Laboratoriumtest	Test programma's,
	MB5: Grondtesten op een vergelijkbaar produkt	Test rapporten, Test interpretaties
Inspecties	MB6: Testvlucht	
	MB8: Simulatie	
	MB7: Ontwerp Inspectie	Inspectierapporten
Kwalificatie van uitrustingsstukken	MB9: Kwalificatie van uitrustingsstukken	Noot: de kwalificatie van uitrusting kan alle bovenstaande middelen van bewijsvoering omvatten

4. De lijst van bewijsvoering legt voor ieder artikel van alle van toepassing zijnde eisen vast:
 - a. het middel van bewijsvoering,
 - b. de referentie naar het document waarin de resultaten of bevindingen van de bewijsvoering zijn vastgelegd, en
 - c. de referentie van de acceptatie van die vastlegging.
5. De lijst van bewijsvoering, de certificatiebasis, en de daarbij behorende documentatie wordt opgenomen in een certificatedossier.
6. Indien de aanvraag een niet eerder toegepaste bewijsvoeringsmethode omvat, dient de aanvrager overeenstemming met de Minister bereikt te hebben, alvorens deze methode toegepast mag worden. De acceptatie door de Minister wordt vastgelegd in een wijze van interpretatie en opgenomen in de certificatiebasis.
7. De aanvrager kan een verzoek indienen om ontheffing van één of meer gestelde eisen in de certificatiebasis. De Minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een dispensatie van eis en opgenomen in de certificatiebasis.
8. De aanvrager kan een verzoek indienen om aan een gestelde eis op andere, maar equivalente wijze te voldoen. De Minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een equivalente eis en opgenomen in de certificatiebasis.
9. De aanvrager heeft voldaan aan het gestelde in het derde lid van artikel 2 indien:
 - a. aan alle eisen in de certificatiebasis voldaan is,
 - b. de aanvrager heeft verklaard dat voldaan is aan de eisen gesteld in de certificatiebasis,
 - c. de lijst van bewijsvoering volledig is, en
 - d. de aanvrager heeft verklaard dat hem geen eigenschappen van zijn product bekend zijn, die de veiligheid in gevaar brengen.

Artikel 4

1. Voor het uitvoeren van testvluchten ter verkrijging van een aanvullend type-certificaat wordt door de aanvrager toestemming gevraagd.
2. De aanvrager van de toestemming als bedoeld in het eerste lid krijgt toestemming van de Minister wanneer de aanvrager voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21A.33 en Part 21A.35 van verordening (EG) nr. 1702/2003.
3. De toestemming voor het uitvoeren van testvluchten als bedoeld in het eerste lid wordt bij een ingrijpende wijziging van het type-ontwerp gegeven in de vorm van een speciaal-BvL.
4. De toestemming voor het uitvoeren van testvluchten als bedoeld in het eerste lid wordt bij een geringe wijziging van het type-ontwerp gegeven in de vorm van een ontheffing op grond van artikel 3.21 van de Wet luchtvaart.



§ 4. Overdracht, schorsing en intrekking van een aanvullend type-certificaat

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

1. De houder van een aanvullend type-certificaat is bij intrekking daarvan verplicht het aanvullend type-certificaat zo spoedig mogelijk aan de Minister te zenden.
2. De intrekking wordt op door de Minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

§ 5. Slotbepalingen

Artikel 8

De Regeling type-certificatie luchtwaardigheid wordt ingetrokken.

Artikel 9

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 10

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid.



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

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



TOELICHTING

Algemeen

De onderhavige regeling maakt onderdeel uit van een aantal aanpassingen in de Nederlandse regelgeving betreffende de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, die zijn ingegeven door de Europese regelgeving op dit gebied. Deze regeling omvat de certificatieprocedures inzake aanvullende typecertificaten betreffende luchtvaartuigen waar de Europese luchtwaardigheidsregelgeving niet op van toepassing is, de zogenoemde niet-EASA luchtvaartuigen. Teneinde gemeenschappelijke regels met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren heeft de Europese Unie bij verordening (EG) nr. 1592/2002¹, onlangs vervangen door verordening (EG) nr. 216/2008², regels gegeven met betrekking tot de luchtwaardigheid. De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft in dat verband een tweetal uitvoeringsverordeningen vastgesteld, te weten: verordening (EG) nr. 1702/2003³ en verordening (EG) nr. 2042/2003⁴. In de wet van 5 juli 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart⁵ zijn een groot aantal artikelen uit hoofdstuk 3 van de Wet luchtvaart in verband met de eerdergenoemde Europese regelgeving gewijzigd. Deze wijzigingen hebben gevolgen gehad voor het Besluit luchtvaartuigen. Daarnaast hebben de twee uitvoeringsverordeningen geleid tot aanpassing van het Besluit luchtvaartuigen. Gelet op de omvang van de vereiste wijzigingen is gekozen voor het integraal herzien en opnieuw vaststellen van het Besluit luchtvaartuigen. Het Besluit luchtvaartuigen 2008 (Stb. 2008, 190) is op 4 juni 2008 in werking getreden.

In het Besluit luchtvaartuigen 2008, waar onderhavige regeling op is gebaseerd, wordt een nadere uitwerking gegeven van de bepalingen in de Wet luchtvaart betreffende de nationaliteit en inschrijving van luchtvaartuigen, aanvullende type-certificaten, bewijzen van luchtwaardigheid, geluidsdocumenten en erkenning van luchtvaarttechnische bedrijven. Het besluit geeft een nadere invulling van de procedurele en administratieve handelingen om de diverse luchtwaardigheidsdocumenten te verkrijgen. In de van toepassing zijnde ministeriële regelingen wordt waar nodig daar nadere uitwerking aan gegeven.

Aangezien type-certificaten waar het betreft EASA-luchtvaartuigen (luchtvaartuigen waar eerdergenoemde verordeningen op van toepassing zijn), niet meer worden afgegeven door de lidstaten, maar door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), komen de bepalingen betreffende type-certificatie in onderhavige regeling niet meer terug. Ook het aanvullend type-certificeren van EASA-luchtvaartuigen vindt plaats door de EASA. Deze regeling bestaat enkel uit bepalingen betreffende aanvullende type-certificaten voor niet-EASA luchtvaartuigen, te weten, niet-militaire staatsluchtvaartuigen en luchtvaartuigen zoals bedoeld in onderdeel a, b en d van bijlage II bij verordening (EG) nr. 216/2008. Dit betreft historische luchtvaartuigen, research luchtvaartuigen en oud-militaire luchtvaartuigen. Voor wat betreft niet-militaire staatsluchtvaartuigen en research luchtvaartuigen is het uitgangspunt dat de niet-gemodificeerde ('kale') toestellen civiele en dus EASA-luchtvaartuigen zijn en dus getypecertificeerd door EASA. In de artikelgewijze toelichting wordt hier nader op ingegaan.

Aangezien voor wat betreft de aanvullende typecertificering van niet-EASA luchtvaartuigen geen procedurele wijzigingen zijn opgetreden in de nationale regelgeving heeft geen toename van de administratieve lasten terzake plaatsgevonden. Onderhavige regeling brengt dan ook geen extra administratieve lasten met zich mee.

¹ 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).

² 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).

³ 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), laatstelijk gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1057/2008 (PbEU L 283).

⁴ 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), laatstelijk gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1056/2008 (PbEU L 283).

⁵ 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 (Stb 2006, 359).



Artikelgewijs

Artikel 1

In deze definitiebepaling is het begrip certificatiebasis omschreven. In de toelichting op artikel 3 wordt een nadere uitleg gegeven. Tevens is de lijst van bewijsvoering gedefinieerd.

Artikel 2

Voor het aanvullend type-certificeren van niet-militaire staatsluchtvaartuigen (bijvoorbeeld politie of douane luchtvaartuigen), oud-militaire luchtvaartuigen, historische luchtvaartuigen, en luchtvaartuigen voor researchdoeleinden, wordt uitgegaan van civiel (EASA-) gecertificeerde luchtvaartuigen. Dat wil zeggen dat het ontwerp van de betreffende luchtvaartuigen is geaccepteerd door EASA middels de afgifte van een type-certificaat dan wel door het land van ontwerp (state of design) middels de afgifte van een type-certificaat of een typegoedkeuring. Middels een aanvullend type-certificaat kan de Minister daarna de voor het specifieke gebruik van het luchtvaartuig noodzakelijke wijzigingen van het betreffende luchtvaartuig goedkeuren. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van onderzoeksapparatuur in of aan luchtvaartuigen die gebruikt zullen worden voor researchdoeleinden. De Minister volgt bij het aanvullend certificeren het proces zoals door EASA wordt gevolgd bij de afgifte van aanvullende typecertificaten betreffende EASA-luchtvaartuigen. Hiertoe worden de relevante paragrafen van Part 21 van verordening (EG) nr. 1702/2003 overeenkomstig van toepassing verklaard, met dien verstande dat in het nationale certificeringsproces, uiteraard niet het Agentschap, maar de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegde autoriteit is.

Artikel 3

De luchtwaardigheidseisen die worden gehanteerd bij de beoordeling van de aanvraag voor afgifte van een aanvullend type-certificaat zijn de eisen zoals van toepassing op het moment van de beoordeling van het ontwerp door EASA of door het land van ontwerp (voor wat betreft historische en oud-militaire luchtvaartuigen) tenzij de Minister een latere versie van deze eisen van toepassing verklaart. Daarnaast worden bij de beoordeling de eventuele speciale condities die de Minister nodig acht voor het keuren van de specifieke onderdelen betrokken. Hierbij kan gedacht worden aan de onderzoeksapparatuur in of aan luchtvaartuigen die gebruikt zullen worden voor researchdoeleinden. Deze eisen worden vastgelegd in de zogenoemde certificatiebasis. Daarin wordt voorts vastgelegd hoe wordt aangetoond dat aan de eisen wordt voldaan en zo nodig welke interpretaties worden gehanteerd, welke alternatieve bewijsvoering wordt geaccepteerd, welke dispensaties worden gegeven en waar op een equivalente wijze invulling van een eis wordt geaccepteerd. Tot slot worden alle andere afspraken tussen aanvrager en Minister ten aanzien van het aanvullende type-certificatieproces opgenomen.

In de tabel in het derde lid zijn de verschillende vormen van bewijsvoering en de daarbij te leveren documenten opgenomen die kunnen worden gebruikt om aan te tonen dat het ontwerp aan de van toepassing zijnde eisen voldoet.

Voor wat betreft niet-Nederlandse aanvragers van een aanvullend type-certificaat kan de Minister aan de autoriteit van het land van de aanvrager verzoeken medewerking te verlenen aan de toetsing van de bewijsvoering of de te leveren bewijsvoering te onderzoeken op relevantie en te accepteren. Als bijvoorbeeld voor een in Nederland geregistreerd research luchtvaartuig nieuwe onderzoeksapparatuur wordt ontworpen in bijvoorbeeld Canada, kan het Canadese bedrijf een aanvullend type-certificaat in Nederland aanvragen. Het land van de aanvrager is dan Canada. De Minister zal in dit geval de Canadese autoriteiten vragen de geleverde bewijsvoering te beoordelen.

De certificatiebasis, de lijst van bewijsvoering en de bijbehorende documentatie vormen tezamen een certificatedossier.

Artikel 4

Om aan te tonen dat een luchtvaartuig of een gewijzigd luchtvaartuig aan de luchtwaardigheidseisen voldoet zal in vele gevallen een aantal testvluchten moeten worden uitgevoerd. Omdat nog niet is aangetoond dat het luchtvaartuig aan de eisen voldoet, kan het luchtvaartuig niet voorzien worden van een standaard-BvL, of is het standaard-BvL van het gewijzigde luchtvaartuig niet geldig. Een specifieke toestemming van de Minister om deze testvluchten uit te voeren is dus noodzakelijk. Voor de afgifte van deze toestemming zal de Minister overtuigd moeten worden dat het ontwerp van het luchtvaartuig, ondanks dat nog niet is aangetoond dat het aan de eisen voldoet, toch voldoende waarborgen in zich heeft om de testvluchten veilig uit te kunnen voeren. Part 21A.33 van verordening (EG) nr. 1702/2003 is in dit verband overeenkomstig van toepassing.

Nieuwe luchtvaartuigen (die nog nooit van een standaard-BvL zijn voorzien) of sterk gewijzigde luchtvaartuigen die meer dan enkele testvluchten moeten uitvoeren, de zogenaamde prototypen,



krijgen toestemming in de vorm van een speciaal-BvL met een aantal beperkingen, die slechts de benodigde testvluchten mogelijk maken. Gering gewijzigde luchtvaartuigen die reeds voorzien zijn van een standaard-BvL en waarmee slechts enkele vluchten moeten worden uitgevoerd, krijgen deze toestemming in de vorm van een ontheffing van het vereiste als genoemd in artikel 3.21 van de Wet luchtvaart. Artikel 3.8 stelt dat het verboden is om te vliegen met een luchtvaartuig dat niet luchtwaardig is, in dit geval waarvan de luchtwaardigheid niet is aangetoond. Ook aan deze ontheffing zullen de nodige beperkingen worden verbonden.

Artikel 5

Indien bij de overdracht van het aanvullend type-certificaat de nieuwe houder is gevestigd in een land dat niet is aangesloten bij EASA, kan de bevoegde autoriteit in dat land aanvullende voorwaarden stellen alvorens de overdracht te accepteren. Dat land wordt dan in het kader van ICAO Annex 8 aangemerkt als het land van ontwerp (state of design). De ontwerperkenning in het derde lid betreft de DOA (Design Organisation Approval), afgegeven door EASA.

Artikelen 6 en 7

Op een door de Minister vast te stellen wijze zal de schorsing of intrekking van het aanvullend type-certificaat kenbaar worden gemaakt. De bedrijven die de betreffende apparatuur hebben ingebouwd en ten aanzien waarvan het aanvullend type-certificaat is afgegeven zullen afhankelijk van de reden van schorsing of intrekking van het aanvullend type-certificaat de betreffende apparatuur al dan niet dienen uit te bouwen. Deze bepalingen zijn enkel van toepassing indien de houder van het aanvullend type-certificaat is gevestigd in Nederland.

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