



Wettelijke

Voorschriften

voor het

Zweefvliegen

DEEL I

REGELGEVING VOOR LUCHTVAARTUIGEN
EN BESTUURDERS DAARVAN

Tekst:

Jan de Jong (GiLC)

*Oefenvragen en
incidentele adviezen*

Jan de Hulster (ACvZ)

Originele vormgeving:

Joeri Bierings (EACzc)

December 2012

Ten geleide aan het begin van het jaar 2013:

Het jaar 2012 zou het jaar worden waarin in Europa begonnen zou worden met de invoering van de EASA regelgeving voor het vliegen in het luchtruim boven alle Europese landen. Deze invoering, die officieel startte op 8 april 2012, brengt voor alle categorieën van Europese piloten en hun opleidingsinstellingen en daarom in het bijzonder ook voor de Nederlandse zweefvliegers en Nederlandse zweefvliegclubs grote veranderingen met zich mee.

De invoering van deze veranderingen kosten veel tijd en om die reden zijn er door EASA ruime overgangperiodes ingevoerd waarin aan alle bestaande Europese piloten en hun opleidingsinstellingen de mogelijkheid geboden wordt zich aan de nieuwe regelingen te conformeren. Voor de bewijzen van bevoegdheid voor het zweefvliegen is de lengte van die overgangperiode vastgesteld op drie jaar zodat vanaf 8 april 2015 in alle Europese landen de EASA regelgeving geldt voor alle aan het zweefvliegen gerelateerde activiteiten. Voor het zweefvliegen van Europese piloten buiten Europa zullen deze piloten nog aan mogelijk extra eisen (conform ICAO) moeten voldoen. De invoering in Nederland is inmiddels uitgesteld tot 8 april 2013 en wordt ook dan nog slechts gedeeltelijk ingevoerd.

Voor de theoretische examens voor het zweefvliegen voor 8 april 2013 geldt in ieder geval dat deze nog op dezelfde manier als in de voorgaande jaren kunnen worden gehouden. Hoe de examinering in de overgangperiode daarna eruit zal gaan zien is op dit moment nog niet bekend.

Omdat er in dit laatste jaar voor de start van de EASA regelgeving inhoudelijk geen wezenlijke veranderingen van de Nederlandse wettelijke voorschriften voor het zweefvliegen (voor zover die in de voorgaande syllabi waren weergegeven) is deel I van de voorliggende syllabus "Wettelijke Voorschriften voor het Zweefvliegen" vrijwel gelijk gehouden aan die van vorig jaar (m.u.v. het vervangen van het Bewijs Aanwijzing Radiostation (BAR) door het door het Agentschap Telecom uitgegeven Radio Station License en het weglaten van het Nederlandse vlieghandboek uit de lijst van verplichte boorddocumenten i.v.m. de recente afschaffing daarvan), is deel II van de syllabus alleen aangevuld met de beschrijving van het op 3 mei 2011 ingevoerde Bijzonder Verkeersgebied (BVG) Eindhoven en is Deel III van de syllabus voorzien van gedeeltelijk nieuwe vragen. Ook nieuw is de invoering van een verticale lijn langs de kantlijn voor die gedeelten van de tekst die volgens de CIV niet behoeven te worden gekend voor het VO-theorie examen Voorschriften,

Bij het slechts beperkt veranderen van deze syllabi voor deze mogelijk laatste examenperiode volgens het oude stelsel moet wel worden opgemerkt dat na 1 januari 2012 in verband met de samenvoeging van de Inspecties VROM (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) en de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) voor de afkorting IVW nu gelezen moet worden de afkorting ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport (LenT)).

Omdat de eisen met betrekking tot de verplichte kennis van de wettelijke voorschriften voor het theoretisch examen voor de bewijzen van bevoegdheid volgens de EASA regels anders zullen zijn dan de eisen van de soortgelijke bewijzen van bevoegdheid van dit moment zullen er nieuwe syllabi moeten worden samengesteld. Deze syllabus zou daarmee zeer wel mogelijk de laatste kunnen zijn in de rij van syllabi "Wettelijke Voorschriften voor het Zweefvliegen" die, na de eerste versie samengesteld in 1998, jaarlijks aan de dan geldende regelgeving werden aangepast.

DEEL I REGELGEVING VOOR LUCHTVAARTUIGEN EN BESTUURDERS DAARVAN

1. De wettelijke regelgeving voor het zweefvliegen in Nederland in vogelvlucht	2
2. Opzet van deze syllabus.....	6
3. Nederlandse luchtvaartpublicaties.....	7
4. Definities.....	8
5. Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (OVV)	12
6. Luchtvaartwet (LVW).....	14
7. Regeling toezicht luchtvaart (RTL).....	15
8. Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.(RVGLT).	16
9. Wet luchtvaart (WLV).....	18
10. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (BBvBL).....	27
11. Besluit luchtvaartuigen 2008 (BL 2008).....	32
12. Regeling onderhoud luchtvaartuigen	37
13. Regeling technische voorschriften voor lieren, sleepauto's en sleepkabels.....	39
14. Regeling onderhoud lieren 2001	41
15. Regeling voorzieningen sleepvliegen.....	42
Bijlagen Deel I:	
I-A: Enkele (ICAO) Chicago Convention en Annex 1 (= Personnel Licensing) artikelen.....	44
I-B: Overzicht van AIC-A's, AIC-B's en MAL's van belang voor zweefvliegers.....	49

1. De wettelijke regelgeving voor het zweefvliegen in Nederland in vogelvlucht

ICAO-afspraken

Vrijwel ieder land in de wereld kent een wet- en regelgeving waarmee het omgaan van de ingezetenen van het land met elkaar en met (al dan niet gemeenschappelijke) zaken van elkaar geregeld wordt. Ieder land is daarbij autonoom en de andere landen respecteren het zelfbeschikkingsrecht van ieder land binnen zijn eigen grenzen. Ook voor het gebruik van het luchtruim boven zijn grondgebied (en eventueel boven een deel van eventueel aangrenzende zeeën van het land) is ieder land autonoom en kan zijn eigen regelgeving daarvoor vaststellen. In het bijzonder kan ieder land zelf bepalen of en op welke manier eventueel internationaal luchtverkeer in zijn luchtruim wordt toegelaten en aan welke regels dat verkeer zich heeft te houden. Omdat ook eigen ingezetenen van het land het luchtruim van andere landen gebruik willen maken ligt het voor de hand dat alle landen gebaat zijn bij (1) soortgelijke regelgevingen voor het luchtruim van ieder land en (2) het toelaten van luchtverkeer uit andere landen op basis van wederkerigheid.

Met de hierboven beschreven gedachte als leidraad kwamen in 1944, kort voor het einde van de tweede wereldoorlog, 52 landen, waaronder Nederland, in Chicago bijeen om een regelgeving voor het internationale luchtverkeer op basis van wederkerigheid in het leven te roepen. Bij deze gelegenheid tekenden de aanwezige landen op 7 december een verdrag, dat de naam (*Chicago Convention on International Civil Aviation*) kreeg en dat bestaat uit 96 artikelen verdeeld over 22 hoofdstukken. In deze artikelen werd o.a. geregeld dat er een internationale organisatie, de *International Civil Aviation Organisation* (ICAO), nu gevestigd in Montreal in Canada, moest komen, die o.a. voor het opstellen en actueel houden van de internationale regelgeving zorg zou dragen. Deze regelgeving bestaande uit z.g. *Standards and Recommended Practices* werd vastgelegd in 18 Annexes (to the Convention), die ieder betrekking hadden op telkens een ander aspect van het internationale luchtverkeer. Deze ICAO Annexes worden regelmatig aangepast. Voor het zweefvliegen belangrijke Annexes zijn o.a.: Annex 1: 'Personnel Licensing', Annex 2: 'Rules of the Air' en Annex en 15: 'Aeronautical Information Services'.

De landen die het verdrag ondertekenden, de *Contracting States*, en dat zijn er op dit moment (in 2012) in totaal 191, verplichtten zich de Standards and Recommended Practices zo goed mogelijk in hun nationale regelgeving over te nemen. Zij verplichtten zich bovendien om in het geval van afwijkingen van de nationale regelgeving van de internationale standaard ICAO van deze afwijking op de hoogte te brengen. Door het volgen van deze procedure bleven alle Contracting States baas in eigen luchtruim en kreeg ICAO geen eigen zeggingschap. Voorbeelden van enkele artikelen van de Convention en enkele van de Standards en Recommended Practices uit Annex 1 zijn weergegeven in Bijlage A-I bij deze syllabus.

JAA-Regelingen

Een soortgelijk streven naar internationale harmonisatie leidde in de negentiger jaren binnen Europa tot een samenwerkingsverband van de luchtvaartautoriteiten in 19 Europese landen dat de naam *Joint Aviation Authorities* (JAA) kreeg. Een eerste resultaat van de JAA waren de *Joint Airworthiness Requirements* (JAR's), die het mogelijk maakten, dat in elk JAA-land dezelfde eisen voor de luchtwaardigheid werden gehanteerd. Een volgend resultaat was het *Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing* (JAR-FCL) document dat werd opgesteld om het mogelijk te maken dat professionele piloten en technici met een JAR-FCL bewijs van bevoegdheid zonder meer overal in de JAA-landen aan de slag zouden kunnen. Ook voor deze gezamenlijk overeengekomen regelingen gold dat deze eerst in de nationale wetgeving moe(s)ten worden verwerkt voordat zij in ieder JAA-land rechtsgeldigheid zouden krijgen. Met de komst van het in 2002 opgerichte *European Aviation Safety Agency* (EASA), waaraan hieronder aandacht zal worden besteed, zijn de regelgevingactiviteiten op luchtvaartgebied van de JAA overgegaan naar de EASA. Wat overgebleven is van de JAA is de JAA trainingsorganisatie voor de luchtvaart (JAA-T).

Het zweefvliegbewijs en de afschaffing daarvan in 2004

De JAR-FCL-regelgeving was expliciet bedoeld voor de professionele luchtvaart waartoe ook al het vliegen met eenmotorige vliegtuigen (en daarmee ook het sportvliegen (of recreatief motorvliegen)) geacht werd te behoren. Bij de voorbereiding van de invoering in Nederland in 1999 van de JAR-FCL-regelgeving meende de toenmalige *Rijksluchtvaartdienst* (RLD) dat uit doelmatigheidsoverwegingen ook voor de recreatieve luchtvaart (recreatief motorvliegen, vliegen met motorzweefvliegtuigen (TMG's), 'micro light aeroplanes' (MLA's), zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen en schermvliegtuigen) het best een soortgelijke regelgeving zou kunnen worden opgezet. Dit leidde in oktober 2001 voor het zweefvliegen tot de invoering in de Nederlandse luchtvaartwetgeving van een, als voorlopig bedoeld, zweefvliegbrevet met de naam *Recreational Pilot Licence voor Gliders* (RPL(G)), waarvoor de regels, in afwachting van een definitievere regelgeving, vrijwel gelijk waren aan die voor het sinds 1958 in de *Regeling Toezicht Luchtvaart* (RTL) omschreven *zweefvliegbewijs* (ZVB).

1. De wettelijke regelgeving voor het zweefvliegen in Nederland in vogelvlucht

Ook in de drie jaar na 2001 lukte het niet tot een definitieve nieuwe regelgeving voor een JAR-FCL-achtig bewijs van bevoegdheid voor het zweefvliegen te komen. In het kader van het toenmalige kabinetsbeleid ter vermindering van het aantal regels voor de burger werd het ingevoerde RPL(G), conform de daarbij aangekondigde tijdelijke geldigheid, in het najaar van 2004 afgeschaft tegelijk met de verplichting om in Nederland in het bezit te zijn van een bewijs van bevoegdheid voor het vliegen met zweefvliegtuigen. In plaats daarvan werd als eis aan de bestuurders van zweefvliegtuigen (zie Hfdst.10, p.26) gesteld dat zij:

- (1) minimaal 16 jaar oud moeten zijn (of 14 jaar onder aanvullende voorwaarden) en
- (2) moeten kunnen aantonen: (a) over voldoende bekwaamheid te bezitten om op veilige manier deel te kunnen nemen aan het luchtverkeer en (b) dat er voor hen een WA-verzekering is afgesloten die het gebruik van het zweefvliegtuig dekt.

Het KNVvL-GPL

Om te voorzien in de impasse veroorzaakt door de afschaffing van het RPL(G) ging de KNVvL per 01-10-2004 over op het uitgeven van het *KNVvL-Glider Pilot License* (KNVvL-GPL) onder praktisch dezelfde voorwaarden als eerder golden voor een RPL(G). De Nederlandse zweefvliegclubs verenigd in de Afdeling Zweefvliegen van de KNVvL besloten in begin 2006 om in het Afdelingsreglement de regel op te nemen om aan hun vliegbedrijven alleen personen te laten deelnemen, die

- (1) in het bezit zijn van een geldige Medische Verklaring uitgegeven door de KNVvL (of door een door de KNVvL bevoegd verklaarde instantie) en
- (2) in het bezit zijn van een geldig KNVvL-GPL dan wel vliegen onder toezicht van een persoon met een geldige instructiebevoegdheid aangetekend in zijn KNVvL-GPL.

Het KNVvL-GPL heeft geen juridische basis in de Nederlandse luchtvaart wet- en regelgeving en wordt om die reden in deze syllabus over wettelijke voorschriften niet behandeld.

De EASA-regelgeving

Op 15 juli 2002 werd met de Verordening (EC) No 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschap, de zgn. *Basic Regulation*, de basis gelegd voor de instelling van een Europees instituut, het European Aviation Safety Agency (EASA), dat als hoofdtaak kreeg een gemeenschappelijke regelgeving op het gebied van de burgerlijke luchtvaart voor de Europese Unie op te stellen. In dat verband werd EASA (met inachtneming van *Essential Requirements* (ERs: Essentiële Eisen), die analoog aan de Standards en Recommended Practices van ICAO zijn weergegeven in de Annexes bij de Basic Regulation) o.a. belast met:

- (a) het implementeren van en het toezicht houden op de naleving van veiligheidsregels in de EU,
- (b) het uitgeven van typecertificaten van vliegtuigen en onderdelen daarvan,
- (c) het goedkeuren van onderhoudsorganisaties voor luchtvaartproducten,
- (d) het autoriseren van niet-EU luchtvaartoperators en
- (e) het uitvoeren van veiligheidsanalyses en –onderzoeken.

Op 28 september 2003 begon EASA, dat direct onder de Europese Commissie ressorteert en gevestigd werd in Keulen, met haar werkzaamheden.

Op 20 februari 2008 werd met de Verordening (EC) No 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschap, een nieuwe *Basic Regulation* uitgevaardigd, die in de plaats kwam van de eerdere Verordening (EC) No 1592/2002 en die de taken van EASA bovenop de eerdere taken (opnieuw met inachtneming van in Annexes weergegeven *Essential Requirements*) uitbreidde met

- (f) het ten behoeve van de Europese Commissie ontwikkelen van *Implementing Rules* (IR's) voor
 - (i) luchtvaartproducten en –hulpmiddelen,
 - (ii) personen en organisaties betrokken bij het opereren met luchtvaartuigen en
 - (iii) personen en producten betrokken bij de opleiding en de medische keuringen
- (g) het ontwikkelen van specificaties (*Certification Specifications*) voor het uitgeven van certificaten.

Anders dan in het geval van ICAO- en JAA-regelingen hoeven EASA-regelingen niet meer in de Nederlandse wet- en regelgeving te worden verwerkt omdat zij als Europese regelingen van af hun invoeringsdatum bindend zijn in alle landen in de Europese Unie. Wel moet om dubbele regelgeving te voorkomen de bestaande Nederlandse wetgeving ervoor worden aangepast. De EASA-regelingen zijn dus meteen onderdeel van de wettelijke voorschriften voor de luchtvaart in Nederland

Voor de uitvoering van de EASA-regelingen werd door ieder land een bevoegde autoriteit voor de burgerluchtvaart aangewezen. In Nederland werd dat de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) die op 1 januari 2012 fuseerde met de Inspectie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) tot de *Inspectie Leefomgeving en Transport* (ILT).

1. De wettelijke regelgeving voor het zweefvliegen in Nederland in vogelvlucht

Eind 2012 is de EASA-regelgeving m.b.t. luchtvaartuigen in een ver gevorderd stadium gerealiseerd. Op het gebied van de bewijzen van bevoegdheid wordt gerekend op implementatie van de EASA-regels in 2014.

De Nederlandse (luchtvaart-) wetgeving

De voor het grootste deel door internationale luchtvaartverdragen bepaalde, Nederlandse luchtvaartwetgeving heeft een opbouw die niet afwijkt van de gebruikelijke opbouw van de Nederlandse wet- en regelgeving. De basis voor alle regelgeving in Nederland wordt gevormd door de *wetten*¹ die uit naam van de Koningin uitgevaardigd worden door de verantwoordelijke Ministers en goedgekeurd moeten worden door de Tweede en de Eerste Kamer. Wetten bepalen de hoofdlijnen en geven vaak ook aan welke bevoegdheden welke Ministers hebben om de regelgeving nader uit te werken. Dat laatste gebeurt vaak in *algemene maatregelen van bestuur* (amvb's). Deze en andere (uitvoering-) *besluiten* worden opgesteld op de departementen, van advies voorzien door de Raad van State en, na in de Ministerraad besproken te zijn, als *Koninklijk Besluit*, net zoals de wetten (en wijzigingswetten) gepubliceerd in het Staatsblad. Detailuitwerkingen worden opgenomen in *ministeriele regelingen* en *beschikkingen* en gepubliceerd in de Staatscourant². Men noemt deze constructie een *gelede normstelling*.

De oudste Nederlandse wet voor de luchtvaart is de *Luchtvaartwet* (LVW) met als bekende (en vroeger belangrijke) uitvoeringsbesluit de *Regeling Toezicht Luchtvaart* (RTL). Eveneens gebaseerd op de Luchtvaartwet was het op 1 november 2009 vervallen *Besluit inrichting en gebruik van niet aangewezen luchtvaartterreinen* (BIGNAL). De daarin opgenomen regels voor de (nu met de naam *luchthavens* (airports) aangeduide) luchtvaartterreinen, waar zweefvliegtuigen mogen starten en landen zijn overgenomen in de nieuwe *Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen*. (RVGLT).

De belangrijkste Nederlandse wet voor de luchtvaart is de jongere *Wet Luchtvaart* (WLV), waaraan als voornaamste amvb's het *Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart* (BBvBL), het *Besluit luchtvaartuigen 2008* (BL) en het *Luchtverkeersreglement* (LVR) gekoppeld zijn. De inhoud van de Luchtvaartwet wordt stapsgewijs overgeheveld naar die *Wet Luchtvaart*. Uiteindelijk zal de Wet Luchtvaart de Luchtvaartwet volledig gaan vervangen.

Een niet specifieke luchtvaartwet, die belangrijk is voor beoefenaren van de luchtvaart, is de uit 2004 daterende *Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid* (OVV), die betrekking heeft op het zelfstandige bestuursorgaan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) dat o.a. luchtvaartincidenten onderzoekt

1. De Luchtvaartwet [LVW]:

Op dit moment (december 2012) bevat de Luchtvaartwet, naast enkele basisdefinities en -regels voor de luchtvaart en het luchtvervoer voornamelijk, tamelijk uitgebreid, de regels voor de beveiliging van het luchtvaarterrein en het luchtverkeer dat gebruik maakt van het luchtvaarterrein en heel summier regels die van toepassing zijn op militaire vorderingen in buitengewone omstandigheden en strafbepalingen in geval van overtredingen.

2. De Regeling Toezicht Luchtvaart [RTL]:

De *Regeling Toezicht Luchtvaart*, beter bekend als de RTL, gaf vroeger als voornaamste op de Luchtvaartwet gebaseerde amvb de regels waaraan (1) de aan de luchtvaart deelnemende personen en (2) de luchtvaartuigen moesten voldoen. Deze regels werden overgeheveld naar de nieuwe amvb's: het 'Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart' en het 'Besluit Luchtvaartuigen' (en EASA!). De RTL bevat thans (december 2011) vrijwel uitsluitend nog regels voor aanvragen van ontheffingen.

3. De Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen [RVGLT]:

De nieuwe (sinds 01-11-2009) *Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen*.(RVGLT) bevat de detailregelingen voor de inrichting en het gebruik van luchthavens (o.a. door zweefvliegtuigen).

4. De Wet Luchtvaart (voorheen Wet Luchtverkeer) [WLV]:

Op dit moment (december 2011) bevat de Wet Luchtvaart zowel een aantal algemene bepalingen voor de eisen aan personen en luchtvaartuigen die deelnemen het luchtverkeer, als ook, in veel detail, de regels voor de organisatie, taken en bevoegdheden van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)..

¹ Een begrijpelijke uiteenzetting hoe wet- en regelgeving tot stand komt kan worden gevonden op de website van de overheid: <http://www.overheid.nl/zowerktdeoverheid/watdoetdeoverheid/hoekomteenwettotstand/>

² De meeste van deze wetten en algemene maatregelen van bestuur (amvb's) kunnen in *bijgewerkte vorm*, samen met eventueel gewenste wettechnische informatie (over o.a. wijzigingen, data van ingang en de regelingen die er op gebaseerd zijn,) gratis worden gedownload vanaf de website <http://wetten.overheid.nl/>. Downloaden van wetten en amvb's in *originele vorm* kan van de website <http://opmaat.sdu.nl/> waarvoor een abonnement is vereist. Veel bibliotheken van overheidsinstellingen en bedrijven hebben een dergelijk abonnement.

1. De wettelijke regelgeving voor het zweefvliegen in Nederland in vogelvlucht

5. Het Besluit Bewijzen van Bevoegdheid voor de Luchtvaart [BBvBL]:

Het op de Wet Luchtvaart gebaseerde *Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart* werd in 1999 opgesteld met het doel de door de Europese *Joint Aviation Authorities* (JAA) opgestelde uniforme Europese regels voor de bewijzen van bevoegdheid voor de commerciële en de privé-luchtvaart in de Nederlandse wetgeving te implementeren. Omdat de EASA regelgeving voor de bewijzen van bevoegdheid op dit moment (december 2012) nog even op zich laat wachten zijn de in dit Besluit weergegeven JAR-FCL-regelingen voor de bewijzen van bevoegdheid nog steeds geldig.

6. Het Besluit Luchtvaartuigen 2008³ [BL 2008]:

Het Besluit Luchtvaartuigen 2008 bevat, als opvolger van het Besluit Luchtvaartuigen de wel al door de invoering van het EASA regime gegenereerde nieuwe regelingen voor bewijzen van inschrijving, typecertificaten, bewijzen van luchtwaardigheid en geluidscertificaten alsook de regels voor erkenningen van bij de productie en onderhoud van luchtvaartuigen betrokken personen en bedrijven.

7. Het Luchtverkeersreglement [LVR]:

Het *Luchtverkeersreglement* bevat, naast regelingen op het gebied van de luchtverkeersdienstverlening, ook de implementatie in de Nederlandse wetgeving van de onder de verzamelnaam *luchtverkeersregels* bekende internationale (ICAO) vliegvoorschriften..

8. De Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid [OVV]

De Onderzoeksraad voor veiligheid onderzoekt alle voorvallen, waarbij de veiligheid van personen en zaken in het geding was. Het melden van dergelijke voorvallen door beoefenaren van de luchtvaart is daarvoor van groot belang. In deze syllabus wordt daaraan als eerste aandacht besteed.

De structuur van de EASA regelgeving.

De EASA regelgeving is Europese regelgeving die geldt voor alle inwoners van de landen van de Europese Unie, die daarbij als een grote staat (in de zin van ICAO) wordt beschouwd

Het hoogste niveau van de EASA regelgeving bestaat uit de, met de Nederlandse wetten te vergelijken, Verordeningen (Eng: Regulations) uitgevaardigd door het Europese Parlement en de Raad van Ministers, of door de Europese Commissie. De voor het zweefvliegen belangrijkste verordeningen tot nu zijn.:

1. **Regulation (EC) 216/2008** of the European Parliament and the Council of 20 February 2008 on: Common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC
2. **Regulation(EC) 748/2012** of the European Parliament and the Council of 3 Aug 2012 on: Implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products
3. **Regulation (EC) 2042/2003** of the Commission of 20 November 2003 on: The continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products and on the approval of organizations
4. **Regulation (EC) 1178/2011** of the Commission of 3 November 2011 on: Technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew

Bij iedere verordening werden telkens z.g. *Annexes* toegevoegd die de *Essentiële Eisen* (*Essential Requirements* (ER's) bevatten die het resultaat specificeren dat de verordening beoogt. Gegeven de ER's is het de taak van EASA om voor de Europese Commissie *Uitvoeringsvoorschriften* (*Implementation Requirements* (IR's)) vast te stellen die er voor moeten zorgen dat het beoogde resultaat wordt bereikt.

Tot de taak van EASA behoort o.a. :

- a. het assisteren van de Europese Commissie op het gebied van regelgeving voor de luchtvaart
- b. het centraal uitgeven van typecertificaten voor luchtvaartproducten en geluidscertificaten:
- c. het verlenen van technische assistentie door het uitgeven van specificaties van de interpretatie van de voorwaarden voor certificatie (*Certification Specifications* (CS's) in de vorm van o.a *Airworthiness Codes* (AC's): de directe technische interpretaties van ER's voor luchtwaardigheid, en *Acceptable Means of Compliance* (AMC's):de technische interpretatie van het voldoen aan de regels
- d. het verlenen van technische assistentie door het uitgeven van *Guidance Material* (GM's).

Tot de EASA-taak van de Nationale Aviation Authorities (NAA.s) (in Nederland ILT\Luchtvaart) behoren

- a. de keuringsactiviteiten voor certificatie van luchtvaartproducten
- b. de technische onderzoeken van blijvende luchtwaardigheid
- c. het toezicht op houders van erkenningen

³ Het 'Besluit Luchtvaartuigen 2008' is een in 2008, mede naar aanleiding van de EASA regelgeving uitgevaardigd, nieuw besluit dat in de plaats komt van het in 2004 tot 'Besluit Luchtvaartuigen' omgedoopte "Besluit Luchtwaardigheid". dat dateert uit 1999.

2. Opzet van deze syllabus

Opzet van deze syllabus

Bij het opstellen van deze syllabus is er in eerste instantie voor gekozen de letterlijke teksten⁴ op te nemen van voor zweefvliegers relevante artikelen uit de hiervoor genoemde wetten en belangrijke amvb's:

de Rijkswet Onderzoeksraad voor de veiligheid [OVV],

de Luchtvaartwet [LVW],

de Wet Luchtvaart [WLV]

en de voor zweefvliegers belangrijke amvb's en koninklijke besluiten:

de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen [RVGLT],

het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart [BBvBL],

het Besluit luchtvaartuigen 2008 [BL 2008],

het Luchtverkeersreglement [LVR]

en enkele ministeriele regelingen die daarvan de uitwerkingen zijn.

De voor het zweefvliegen en de zweefvlieger belangrijkste regelingen zijn [voorzien van een **alleen in deze syllabus gehanteerde** tweeletterige code om het verwijzen ernaar in de tekst eenvoudiger te maken] weergegeven in onderstaande lijst (met tussen de haakjes de ingangsdatum van de laatste wijzigingen):

Ba: Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid (dd 12-10-2005),

Ra: Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid (dd 30-08-2012)

Bc: Beschikking verlening vrijstelling luchtvervoersvergunning sportvliegers (dd 07-09-1981)

Rd: Regeling vluchttuitvoering (dd 01-10-2011)

Be: Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart (dd 15-10-2008)

Re: Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart (dd 04-01-2007)

Rg: Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor de luchtvaart 2001(14-08-2012)

Rh: Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001(dd 14-08-2012)

Ri: Examenreglement voor luchtvaardenden 2004 (dd 12-03-2009)

Rj: Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004 (dd 12-03-2009)

Rk: Regeling geneeskundige instanties, geneeskundigen en medische verklaringen voor de luchtvaart (d.d. 02-09-2006)

RI: Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen (dd 14-08-2012)

Rm:Regeling standaard-BvL (vervallen dd 01-10-2011)

Rn :Regeling verlenging bewijzen van luchtwaardigheid (vervallen dd 01-10-2011)

Ro: Regeling onderhoud luchtvaartuigen 2001 (dd 22-11-2012)

Rp: Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 (01-10-2012)

Rq: Regeling geluidscertificaten en geluidsverklaringen luchtvaart (dd 11-09-2008)

Rr: Regeling technische voorschriften voor lieren, sleepauto's en sleepkabels (dd 08-03-2011)

Rs: Regeling onderhoud lieren 2001 (dd 11-09-2008)

Rt: Regeling voorzieningen sleepvliegen (eerder: Regeling slepen) (dd 13-12-2001)

Ru: Regeling slepen (dd 01-01-1995)

Rv: Regeling grondtekens en markeringen (ingetrokken dd 20-01-2010)

Rw:Regeling seinen luchtvaart (dd 27-05-2004)

Rx::Regeling luchtverkeersdienstverlening (dd.10-03-2011)

Ry: Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties (dd 15-11-2012)

Rz: Regeling historische luchtvaart (dd 22-11-2012)g26

De geselecteerde artikelen worden in deze syllabus gepresenteerd in secties genoemd naar de wetten, amvb's en regelingen waaruit de selectie afkomstig is. Daaraan voorafgaand worden, direct na deze inleiding, in de Secties 3 en 4 eerst nog de voor de iedere zweefvlieger belangrijke onderwerpen luchtvaartpublicaties en luchtvaartdefinities behandeld. In de laatste sectie van deze syllabus: Sectie 18 "Het Nederlandse Luchtruim (Amsterdam FIR)", wordt uitgebreid stil gestaan bij één van de belangrijkste onderwerpen voor de overland vliegende zweefvlieger, de luchtruimstructuur. Om de syllabus handzaam te houden werd de syllabus in drie delen gesplitst, waarbij het tweede en het derde deel, respectievelijk, de uitleg van de luchtruimstructuur en een groot aantal oefenvragen bevatten.

⁴ Geselecteerd werden (tenzij expliciet anders aangegeven) de op dit moment (december 2012) geldende letterlijke teksten. Deze werden met behoud van hun betekenis in enkele gevallen aangepast met betrekking tot de nummering en de daarmee samenhangende verwijzingen. In een aantal andere gevallen werd in plaats van een verwijzing naar een artikel gekozen voor een verwijzing naar een korte inhoud van het artikel.

3 Nederlandse Luchtvaartpublicaties

Nederlandse luchtvaart publicaties (op grond van ICAO Annex 15)⁵

In ICAO *Annex 15: Aeronautical Information Services* worden richtlijnen gegeven voor de uniforme presentatie door de luchtvaartdiensten van de aangesloten landen van de luchtvaartinlichtingen die voor het internationale luchtverkeer van belang kunnen zijn. In Nederland worden deze inlichtingen uitgegeven door LVNL (*Luchtverkeersleiding Nederland*) in samenwerking met ILT/Luchtvaart (*Inspectie Leefomgeving en Transport/Luchtvaart*) en wel door middel van de volgende publicaties:

1. **AIP-Netherlands** (*Aeronautical Information Publication Netherlands Integrated Package IFR/VFR*)⁶

Deze, continu aan veranderingen aangepaste, (tegenwoordig elektronische) publicatie bevat volgens de ICAO-indeling alle luchtvaartinlichtingen (in de Engelse taal) die voor het internationale en nationale (IFR en VFR) luchtverkeer van belang kunnen worden geacht en die een permanent karakter hebben. De (door ICAO gestandaardiseerde hoofdingeling) is als volgt: [*zie Bijl.C-II-1 voor de verdere detaillering*]
Deel 1: General (GEN 0 t/m GEN 4) : nationale voorschriften en eisen, tabellen, diensten, tarieven.
Deel 2: En Route (ENR 0 t/m ENR 6): algemene regels en procedures, beschrijving van FIR's, CTA's, TMA's, verboden en/of anderszins bijzondere gebieden en diverse bijbehorende kaarten.
Deel 3: Aerodromes (AD 0 t/m AD 3) : alle beschikbare informatie over luchthavens en (incl. lokale regels en vliegprocedures) van vliegvelden en landingsterreinen van helikopters bij ziekenhuizen.
2. **AIP SUP's** (*AIP Supplements*)

Tijdelijke veranderingen van de AIP, die mogelijk van langere duur kunnen zijn, met uitvoerige informatie
3. **AIRAC's** (*Aeronautical Information Regulation and Control publications*)

Mededelingen vooraf van omstandigheden of veranderingen, die, op of vanaf een latere bekende datum, van invloed kunnen zijn op de operationele procedures voor het nationale en internationale luchtverkeer en vanaf die datum ook vermeld zullen worden in de AIP-Netherlands
4. **NOTAM's** (*NOTices to Air Men*)

Internationale publicaties verspreid via alle mogelijke telecommunicatiemiddelen die inlichtingen bevatten over het inwerking stellen, de conditie of veranderingen van voor het luchtverkeer belangrijke faciliteiten, services, procedures in Nederland NOTAM's worden dagelijks uitgegeven. Maandelijks wordt een overzicht van de geldende NOTAM's (NOTAM Summary) gepubliceerd. In de NOTAM's kunnen ook maatregelen of wijzigingen van incidentele aard die van internationaal belang zijn worden opgenomen.
5. **AIC's** (*Aeronautical Information Circulars*)

Publicaties met mededelingen of informatie voor deelnemers aan het luchtverkeer, die niet in aanmerking komen om te worden verspreid per NOTAM of vermeld te worden in de AIP-Netherlands en betrekking kunnen hebben op vliegveiligheid, gebruik van navigatiehulpmiddelen en of technische of administratieve zaken. De AIC-s kunnen worden beschouwd als het publicatiebord van ILT\Luchtvaart (vroeger IVW\DL en daarvoor de RLD) en de LVNL. Men onderscheidt daarbij

 - a) **AIC-A's** (in de Engelse taal) voor mededelingen van internationaal belang,
 - b) **AIC-B's** (in het Engels en Nederlands) voor mededelingen van nationaal belang,

Tot 1 juli 1997 hadden de AIC-B's de naam **MAL's** (*Mededelingen aan Nederlandse Luchtvaardenden en Eigenaren van Luchtvaartuigen*). Een aantal van deze MAL's zijn nog steeds van toepassing.
6. Voor aanwijzingen met betrekking tot de luchtwaardigheid en het onderhoud van luchtvaartuigen werd door de IVW/DL (en eerder de RLD) gebruik gemaakt van een tweetal speciale publicaties:
 - a) **BLA's** (*Bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen*), en
 - b) **OAL's** (*Onderhoudsaanwijzingen voor Luchtvaartuigen*).

Sinds 1 januari 2005 worden voor hetzelfde doel door IVW/DL nog uitsluitend

 - c) **AD's** (*Airworthiness Directives*)

gedistribueerd die uitgegeven worden door of de goedkeuring hebben van EASA. (*Zie AIC-B 07/05*).

⁵ Sinds mei 2005 zijn de hier weergegeven publicaties ook te raadplegen op (en down te loaden van) het internetadres: <http://www.ais-netherlands.nl/aim/> of ook via het adres <http://www.luchtruim.zweefportaal.nl/asnl.htm>

⁶ Tot 15 januari 2009 werd naast de AIP-Netherlands ook een nederlandstalige **VFG Netherlands** (*Visual Flight Guide Netherlands*) of **VFG Nederland** of **VFR-Gids Nederland** door LVNL uitgegeven. Deze niet meer gecontinueerde uitgave bevatte alle luchtvaartinlichtingen die voor het internationale en nationale *VFR-luchtverkeer* van belang konden worden geacht en die een permanent karakter hadden. Vanaf 15 januari 2009 is de luchtvaartinformatie in de VFG Nederland niet langer geldig en moest de VFG Nederland worden vernietigd. De luchtvaartinformatie voor VFR-vluchten blijft beschikbaar in de AIP Netherlands (Integrated Package).

4 Definities

<i>luchtvaart</i>	het gebruik van luchtvaartuigen; [LVW]
<i>luchtvaartuig</i> [aircraft]	toestel, dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak; [WLV-1.1 & ICAO Annex 1]
<i>vliegtuig (1)</i> (vleugel-)vliegtuig (2) [aeroplane]	luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting; [LVW-1.1]. gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels; [BBvBL & ICAO Annex 1]
<i>zweefvliegtuig (1)</i> [glider]	een luchtvaartuig zwaarder dan lucht en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden, voornamelijk ten gevolge van reactiekrachten op vlakken welke bij eenzelfde vliegtoestand niet van stand behoeven te veranderen; [ICAO Annex 1]
<i>motorzweefvliegtuig</i>	een vliegtuig dat bij uitgeschakelde motor de eigenschappen heeft van een zweefvliegtuig [LVR]
<i>TMG</i>	motorzweefvliegtuig met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en een niet intrekbare propeller dat in staat is om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen (Touring Motor Glider); [BBvBL,art.1]]
<i>MLA</i>	land-, amfibie- of watervliegtuig met niet meer dan twee zitplaatsen, een overtreksnelheid die niet hoger is dan 35.1 knopen gekalibreerde luchtsnelheid en een maximum startmassa afhankelijk van type; [BBvBL,art.1]]
<i>zweeftoestel</i>	luchtvaartuig niet zijnde een TMG, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor; [BBvBL,art.1]
<i>zeilvliegtuig</i>	zweeftoestel met starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder; [BBvBL,art.1]
<i>schermvliegtuig</i>	zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder; [BBVB]
<i>zweefvliegtuig (2)</i>	zweeftoestel met vaste vleugel; [BBvB: art.1]
<i>luchthaven</i> (airport)	een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen met inbegrip van: 1°. de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond, 2°. de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer, of 3°. bedrijfsmatige activiteiten die samenhangen met de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer [RBML:Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens]
<i>vlucht</i>	de verplaatsing van een luchtvaartuig gedurende het tijdstip dat het in beweging komt met de bedoeling op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing; [WLV]
<i>kunsvlucht</i>	een vlucht, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, welke een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale snelheidsverandering van het luchtvaartuig medebrengen; [RTL]
<i>gezagvoerder</i>	degene aan boord van het luchtvaartuig die de leiding heeft bij en verantwoordelijk is voor de veilige uitvoering van de vlucht; [WLV]
<i>eerste bestuurder</i>	een lid van de stuurhutpersoneel, dat de leiding heeft bij de besturing van een luchtvaartuig; [RTL]
<i>voorval</i>	een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid, waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed, zonder dat sprake is van een ongeval of ernstig incident, als bedoeld in artikel 3, onderdelen a en k, van richtlijn nr. 94/56/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 november 1994, houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PbEG L 319); [WLV]

4 Definities

<i>JAA / JAA-land</i>	<i>Joint Aviation Authorities / land waarvan de burgerluchtvaartautoriteit de JAA-overeenkomst van 11 september 1990 heeft getekend; [BBvBL]</i>
<i>ATPL</i>	<i>Airline Transport Pilot Licence: bewijs van bevoegdheid voor verkeersvlieger;</i>
<i>CPL</i>	<i>Commercial Pilot Licence: bewijs van bevoegdheid voor beroepsvlieger;</i>
<i>FB</i>	<i>Free Balloons: categorie vrije ballonnen;</i>
<i>FI</i>	<i>Flight Instructor: bevoegdverklaring vlieginstructeur;</i>
<i>IR</i>	<i>Instrument Rating: bevoegdverklaring instrumentvliegen;</i>
<i>JAR</i>	<i>Joint Aviation Requirements</i>
<i>JAR-FCL</i>	<i>Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing; [BBvBL]</i>
<i>JAR-FCL 1</i>	regeling inzake bewijzen van bevoegdheid voor bestuurders van vliegtuigen, opgesteld door de JAA;
<i>JAR-FCL 2</i>	regeling inzake bewijzen van bevoegdheid voor bestuurders van helikopters, opgesteld door de JAA;
<i>JAR-FCL 3</i>	regeling inzake medische eisen voor bemanningen van luchtvaartuigen, opgesteld door de JAA;
<i>JAR-FCL 4</i>	regeling inzake bewijzen van bevoegdheid voor boordwerktuigkundigen van vliegtuigen, opgesteld door de JAA;
<i>LPE</i>	<i>Language Proficiency Endorsement: taalvaardigheidsaantekening;</i>
<i>PPL</i>	<i>Private Pilot Licence: bewijs van bevoegdheid voor privévlieger ; [BBvBL]</i>
<i>RPL</i>	<i>Recreational Pilot Licence: bewijs van bevoegdheid voor recreatief vlieger; [BBvBL]</i>
<i>RT</i>	bevoegdverklaring radiotelefonie; [BBvBL]
<i>RFI</i>	<i>Recreational Flight Instructor: bevoegdverklaring recreatief vlieginstructeur; [BBvBL]</i>
<i>RFE</i>	<i>Recreational Flight Examiner: examiner recreatief vliegen (); [Rh]</i>
<i>RFIE</i>	<i>Recreational Flight Instructor Examiner: examiner voor de bevoegdverklaring tot recreatief vlieginstructeur; [Rh]</i>
<i>certificaat van vrijgave</i>	verklaring dat de voortstuwingsinrichting, de propeller of het onderdeel aan de van toepassing zijnde eisen voldoet (Authorised Release Certificate; JAA Form One)
<i>certificaat van vrijgave voor gebruik</i>	verklaring dat het onderhoud in overeenstemming met de van toepassing zijnde eisen is uitgevoerd (Certificate of Release to Service)
<i>EASA</i>	<i>European Aviation Safety Agency het Europees agentschap, ingesteld bij de Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europese Parlement en de Raad 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);</i>
<i>AML</i>	<i>Aircraft Maintenance License: bewijs van bevoegdheid voor onderhoudstechnicus;</i>
<i>AOC</i>	<i>Air Operator's Certificat:de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan een onderneming of groep van ondernemingen afgegeven document waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat bewijs gespecificeerde luchtvaartactiviteiten ;</i>
<i>ARC</i>	<i>Airworthiness Review Certificate: certificaat van de beoordeling van de luchtwaardigheid dat periodiek wordt afgegeven door Onze Minister of door een CAMO en dat deel uitmaakt van een geldig BvL (EASA Form 15)</i>
<i>blijvende luchtwaardigheid:</i>	<i>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;</i>

4 Definities

<i>EASA-luchtvaartuig</i>	luchtvaartuig waarop verordening (EG) nr. 1592/2002, verordening (EG) nr. 1702/2003 en verordening (EG) nr. 2042/2003, van toepassing zijn;
<i>EASA-beperkt BvL</i>	bewijs van luchtwaardigheid voor een EASA-luchtvaartuig, dat aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO-verdrag voldoet, maar niet aan de essentiële eisen inzake luchtwaardigheid opgenomen in de bijlage I bij Verordening (EG) nr 1592/2002
<i>EASA-standaard BvL</i>	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;
<i>ICAO-standaard BvL export-BvL</i>	bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in het ICAO-verdrag; bewijs waarin de status van het luchtvaartuig betreffende de luchtwaardigheid wordt aangegeven, getoetst volgens de eisen van het importerende land;
<i>speciaal-BvL</i>	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;
<i>vliegvergunning</i>	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;
<i>CAMO</i>	<i>Continuous Airworthiness Management Organisation</i> : ingevolge verordening (EG) nr 1702/2003 erkende management organisatie voor blijvende luchtwaardigheid
<i>MOA</i>	<i>Maintenance Organisation Approval</i> : erkenning voor het onderhoud van vliegtuigen, helikopters en luchtschepen of onderdelen daarvan, als bedoeld in verordening (EG) nr. 2042/2003, Part 145;
<i>POA</i>	<i>Production Organisation Approval</i> : erkenning voor het vervaardigen van producten en onderdelen als bedoeld in Part 21, section A, subpart G;
<i>Part 21</i>	<i>Bijlage bij verordening (EG) nr. 1702/2003</i> : betreffende certificatieprocedures voor EASA-luchtvaartuigen, aanverwante producten en onderdelen;
<i>Part 66</i>	<i>Bijlage III bij verordening (EG) nr. 2042/2003</i> : betreffende trainings- en examen-eisen voor onderhoudspersoneel;
<i>Part 145</i>	<i>Bijlage II bij verordening (EG) nr. 2042/2003</i> : betreffende erkende onderhouds-bedrijven;
<i>Part 147</i>	<i>Bijlage IV bij verordening (EG) nr. 2042/2003</i> : betreffende erkende trainings- en examineringsinstanties;
<i>Part M</i>	<i>Bijlage I bij verordening (EG) nr. 2042/2003</i> : betreffende de blijvende luchtwaardigheid van EASA-luchtvaartuigen;
<i>staat van ontwerp</i> :	ICAO-lidstaat die rechtsmacht heeft over de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van een luchtvaartuig, zoals gedefinieerd in ICAO Annex 8;
<i>type-certificaat</i>	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;
<i>type-ontwerp</i>	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, luchtwaardigheids- beperkingen 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;
<i>(aanvullend) geluidscertificaat</i>	certificaat als bedoeld in artikel 3.19a, tweede lid, van de Wet Luchtvaart;
<i>(aanvullende) geluidsverklaring</i>	verklaring als bedoeld in artikel 3.19c, eerste lid, van de Wet Luchtvaart
<i>verklaring van conformiteit</i>	<i>Statement of Conformity</i> : verklaring dat het luchtvaartuig of het onderdeel aan het goedgekeurde ontwerp voldoet;
<i>LVNL</i>	de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening bedoeld in art 5.22; [WLV] [= Luchtverkeersleiding Nederland (ATC the Netherlands)]
<i>Amsterdam FIR</i>	<i>vluchtinformatie-gebied Amsterdam</i> = het luchtruim boven het gebied begrensd door de rijksgrenzen en de kortste lijnen tussen vijf posities met gegeven coördinaten; [WLV] (Voor de coördinaten zie VFG-Gids Sectie ENR 2.1-1)
<i>luchtverkeersdienst- verlening (ATS)</i>	het geven van luchtverkeersleiding, alsmede het verstrekken van advies of inlichtingen tijdens de vlucht en het verzorgen van alarmering; [WLV]

4 Definities

<i>ACC Amsterdam</i>	<i>Area Control Centre Amsterdam</i> : verlener van luchtverkeersdiensten belast met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten, vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten en adviesdiensten voor het luchtverkeer; [Rx,art1]
<i>AOCS Nieuw Milligen</i>	<i>Air Operations Control Station Nieuw Milligen</i> : dienstonderdeel van het Ministerie van Defensie, belast met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten; [Rx,art1]
<i>UAC Maastricht</i>	<i>Upper Area Control Centre Maastricht</i> : verlener van luchtverkeersdiensten voor de hogere luchtruimte, belast met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten;
<i>klaring</i>	machtiging aan de gezagvoerder van een luchtvaartuig om een vlucht aan te vangen of te vervolgen onder door een luchtverkeersleidingdienst gestelde voorwaarden; [WLV]
<i>gecontroleerde vlucht</i>	een vlucht waarvoor een klaring is vereist; [LVR]
<i>gecontroleerde luchthaven</i>	een luchthaven, waar luchtverkeersleiding wordt gegeven aan luchthavenverkeer; [LVR]
<i>(uniforme) daglichtperiode (UDP)</i>	het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52° 00' N en 05° 00' O op zeeniveau. (Deze, voor elke dag van het jaar verschillende, tijdstippen worden door de LVNL vastgesteld en gepubliceerd in de AIP); [LVR]
<i>wolkenbasis</i>	de hoogte boven grond of water van de basis van de laagste wolken beneden 6000m (20000 voet) die meer dan de helft van de hemel bedekt; [LVR]
<i>grondzicht</i>	het zicht op een luchthaven, zoals bepaald door een bevoegde waarnemer of met daartoe bestemde apparatuur; [LVR]
<i>vliegzicht</i>	het zicht recht vooruit waargenomen vanuit de stuurhut van een luchtvaartuig tijdens de vlucht; [LVR]
<i>zichtweersomstandigheden</i>	weersomstandigheden, die zijn uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan - of beter dan - voorgeschreven minimum waarden; [LVR]
<i>VFR-vlucht</i>	vlucht waarbij naast de in het LVR vastgestelde algemene vliegvoorschriften tevens de in het LVR vastgestelde zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn; [LVR]
<i>IFR-vlucht</i>	vlucht waarbij naast de in het LVR vastgestelde algemene vliegvoorschriften tevens de in het LVR vastgestelde instrumentvliegvoorschriften van toepassing zijn; [LVR]
<i>bijzondere VFR-vlucht</i>	een VFR-vlucht, die overeenkomstig een klaring van een luchtverkeersleidingdienst wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidinggebied, onder weersomstandigheden die slechter zijn dan zichtweersomstandigheden; [LVR]
<i>vlieghoogte</i>	de hoogte van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig uitgedrukt in: 1. hoogte boven het aardoppervlak (<i>Height</i>) 2. hoogte boven gemiddeld zeeniveau (<i>Altitude</i>) 3. vluchtniveau (<i>Flight Level</i>); [LVR]
<i>vluchtniveau (FL)</i>	een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1013.2 hectopascals, dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen; [LVR]
<i>ACAS</i>	<i>Airborne Collision Avoidance System</i> , een systeem aan boord van een luchtvaartuig, werkend met signalen van transponders en onafhankelijk van installaties op de grond, dat de gezagvoerder advies geeft over mogelijk conflicterende luchtvaartuigen die zijn uitgerust met een transponder; [LVR]
<i>RA</i>	<i>Resolution Advisory</i> , een door ACAS aan de gezagvoerder gegeven advies om zodanig te manoeuvreren dat een botsing wordt voorkomen; [LVR]
<i>transponder</i>	een radarbeantwoordingssysteem met informatie over de identiteit en eventueel de hoogte van het luchtvaartuig; [LVR]

[.] : locatie van de definitie

5. Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid

Hoofdstuk 2. De raad

§ 1. Instelling en taak

Art. 2

1. Er is een Onderzoeksraad voor veiligheid.
2. De raad is gevestigd te 's-Gravenhage.
3. De raad bezit rechtspersoonlijkheid.

Art. 3

De raad heeft, met het uitsluitende doel toekomstige voorvallen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken, tot taak te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van individuele of categorieën voorvallen en van de omvang van hun gevolgen zijn en daaraan zo nodig aanbevelingen te verbinden.

Art. 4⁷

1. De raad is bevoegd een onderzoek in te stellen naar:
 - a. voorvallen op, boven of onder het grondgebied van Nederland met inbegrip van Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie;
 - e. voorvallen waarbij een Nederlands luchtvaartuig is betrokken boven volle zee of in het buitenland;
2. De bevoegdheid tot onderzoek strekt zich tevens uit tot:
 - a. de wijze waarop in Nederland is omgegaan met de gevolgen van voorvallen in het buitenland waarvan de gevolgen zich uitstrekken tot het grondgebied van Nederland met inbegrip van Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie;
3. De raad is overigens bevoegd een onderzoek in te stellen naar voorvallen en het omgaan met de gevolgen van voorvallen, voor zover het betreft voorvallen waarbij betrokken is een zaak of een persoon, in gebruik bij onderscheidenlijk in de uitoefening van een functie ten behoeve van:
 - a. Onze Minister van Defensie;
 - b. een buitenlandse krijgsmacht, indien het voorval plaatsvond op of boven het grondgebied van het Koninkrijk, met inbegrip van de territoriale zee en het bij het grondgebied horende continentaal plat,

Art. 5

1. Bij algemene maatregel van rijksbestuur of algemene maatregel van bestuur wordt bepaald ten aanzien van welke voorvallen de raad verplicht is een onderzoek in te stellen.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur of algemene maatregel van bestuur worden ten aanzien van nader aan te wijzen voorvallen waarbij ook een andere staat of een ander land betrokken is, regels gesteld over de inrichting van het onderzoek, over het samenwerken met die andere staat of dat andere land bij de uitvoering van het onderzoek en de rol van de raad in deze gevallen alsmede de bij een dergelijk onderzoek in acht te nemen internationale verplichtingen.

§ 2. Inrichting en samenstelling

Art. 6

1. De raad kent vijf leden, de voorzitter daaronder begrepen.
2. Voorts maken buitengewone leden deel uit van de raad.
3. De raad doet aan zijn beraadslagingen ten aanzien van individuele of categorieën voorvallen daarvoor in aanmerking komende buitengewone leden deelnemen.

Hoofdstuk 3. Melding

Art. 28

1. Bij algemene maatregel van rijksbestuur of algemene maatregel van bestuur kunnen personen of instanties worden aangewezen die verplicht zijn tot het melden van bij die aanwijzing aangeduide voorvallen. Daarbij kunnen tevens nadere voorschriften omtrent de meldingen worden gegeven.
2. Bij algemene maatregel van rijksbestuur of algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de raad meldingen doorgeeft aan Onze Minister wie het aangaat.

Art. 29

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het melden door Nederland van daarbij aangewezen voorvallen en het verstrekken van andere informatie terzake aan een buitenlandse staat of aan een internationale organisatie.

⁷ De term *rijkswet* wordt in het Koninkrijk der Nederlanden gebruikt voor een wet die geldt voor het gehele koninkrijk.

5. Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid

Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid [Ra]

§ 1. Begripsomschrijving

Art 1.

In dit besluit wordt verstaan onder:

- d. *luchtvaartongeval*: een gebeurtenis die samenhangt met het gebruik van een luchtvaartuig en plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, en waarbij:
 - 1°. een persoon dodelijk of ernstig letsel heeft opgelopen als gevolg van het zich in het luchtvaartuig bevinden, direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief de onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt of directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de reactoren, behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden, of
 - 2°. het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt, waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vluchtkenmerken en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de stroomlijnkappen of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid, of
 - 3°. het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is;
- e. *luchtvaartincident*: een gebeurtenis, geen luchtvaartongeval zijnde, die samenhangt met het functioneren van een luchtvaartuig en afbreuk doet of zou kunnen doen aan een veilige vluchtuitering;
- f. *ernstig luchtvaartincident*: luchtvaartincident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden;

§ 4. Meldingsplichten⁸

Art 9

1. Tot het melden aan de raad van voorvallen, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de rijkswet, zijn gehouden:
 - a. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident op of boven Nederlands grondgebied met inbegrip van de territoriale zee: de gezagvoerder en de exploitant van een luchtvaartuig dat betrokken is bij het ongeval of het ernstige luchtvaartincident, en de betrokken luchtverkeersdienst;
 - b. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident op of in de nabijheid van een in Nederland gelegen luchthaven: naast de personen, genoemd onder a, de betrokken havenmeester;
 - c. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident met een Nederlands luchtvaartuig boven volle zee of in het buitenland: de gezagvoerder en de exploitant van het luchtvaartuig;

⁸Volgens AIC-B 02/10 geldt:

Een ernstig incident of een ongeval dient **zo spoedig mogelijk telefonisch**

TELEFOONNUMMER: 0800 MELDOVV of 0800 6353 688 (24 uur/dag bereikbaar)

gemeld te worden bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid door:

- a) de eigenaar, bemanningslid of exploitant van het luchtvaartuig;
- b) personen betrokken bij het onderhoud, het ontwerp of de vervaardiging van het luchtvaartuig of de opleiding van de bemanning;
- c) personen betrokken bij het verlenen luchtverkeersleidings-, vluchtinformatie of luchthavendiensten die diensten voor het luchtvaartuig hebben geleverd
- d) betrokken personeelsleden van ILT (nationale burgerluchtvaartautoriteit) of van EASA.

In geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident met een Nederlands luchtvaartuig boven volle zee of in het buitenland dient de melding te worden verricht door de gezagvoerder én de eigenaar van het luchtvaartuig. Voor meldingen vanuit het buitenland is de Onderzoeksraad bereikbaar onder nummer +31 70 333 7072 (24 uur/dag bereikbaar)

6. Luchtvaartwet [LVW]

Art 9. [Bewijzen van bevoegdheid]

Ten aanzien van het in luchtwaardige toestand houden van Nederlandse luchtvaartuigen worden de bewijzen van bevoegdheid afgegeven, geschorst of ingetrokken door Onze Minister en wel, voor wat burgerluchtvaartuigen betreft, naar regelen, gesteld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Voorts kan Onze Minister bewijzen van gelijkstelling van buitenlandse bewijzen van bevoegdheid afgeven, schorsen en intrekken, naar regelen, gesteld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

Art 14. [Opstijgen en landen van luchtvaartuigen] (Vervallen per 01-11-2009)⁹

1. Het is verboden binnen Nederland:

- (a) met een luchtvaartuig op te stijgen of een luchtvaartuig te doen opstijgen anders dan op een luchtvaartterrein.
- (b) met een luchtvaartuig te landen of een luchtvaartuig te doen landen anders dan op een luchtvaartterrein.
- (c) een niet als luchtvaartterrein aangewezen terrein in te richten voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet:

- (a) in de gevallen, aangegeven bij algemene maatregel van bestuur;
- (b) indien en voor zover Onze Minister ontheffing heeft verleend.

Art 16. [Luchtvervoer]

Voor zover bij internationale overeenkomst niet anders is bepaald mag vervoer met luchtvaartuigen in, naar of uit Nederland, of met Nederland als tussenstation, slechts geschieden door luchtvaartmaatschappijen aan wie daartoe door Onze Minister vergunning is verleend.

Art 16d [Ontheffing verplichting vergunning]

1. Onze Minister kan ontheffing verlenen van de in artikel 16 vervatte verplichting. Van de beschikking ter zake wordt mededeling in de Staatscourant gedaan.
2. Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffingen kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
3. Onze Minister kan een ontheffing schorsen of intrekken wegens niet inachtneming van de aan de ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen.

Art 17. [Luchtvaartvertoningen, luchtvaartwedstrijden]

1. Het is verboden luchtvaartvertoningen of luchtvaartwedstrijden te houden zonder vergunning van Onze Minister.
2. Het is verboden boven Nederland deel te nemen aan een vertoning of wedstrijd als bedoeld in het eerste lid, waarvoor geen vergunning is verleend.
3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gegeven waaraan bij het aanvragen van een vergunning tot het houden van een luchtvaartvertoning of een luchtvaartwedstrijd en bij het houden van zodanige vertoning of wedstrijd moet worden voldaan.

Beschikking verlening vrijstelling luchtvervoersvergunning sportvliegers [i.v.m. Art 16] [Bc]

Art. 1 [Inhoud van vrijstelling]

Aan de gezagvoerder van een vrije gas- of hete luchtballon, een zweefvliegtuig, een motorzweefvliegtuig of een vliegtuig, dat wordt gebruikt voor het uitvoeren van een niet commerciële vlucht, wordt vrijstelling verleend van de in het eerste lid van artikel 16 van de Luchtvaartwet vervatte verplichting tot het hebben van een vergunning voor het vervoer van personen.

Art. 2 {Voorwaarden voor vrijstelling}

De gezagvoerder, die van de in het vorige artikel bedoelde vrijstelling gebruik maakt, moet de volgende voorwaarden in acht nemen:

- a. de maximaal toegelaten totaal massa van het gebruikte luchtvaartuig mag niet hoger zijn dan 2000 kg;
- b. het doel van de vluchten moet van recreatieve aard zijn;
- c. voor de vluchten mag geen werving plaatsvinden.

⁹ Dit bekende artikel is met de invoering van de wet RBML (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens) per 01-11-2009 vervangen door Art 8.1.a van de Wet Luchtvaart (WLV) (zie p.26 (en p.17) van deze syllabus))

7. **Regeling Toezicht Luchtvaart [RTL]**

Het vervallen RTL Art(tikel) 98 [Journaal en verplichte bescheiden tijdens de vlucht] is nu verwoord in:

Regeling Vluchtuitvoering [Rd]

Art. 4 [Journaal]

De gezagvoerder van een vliegtuig of helikopter zorgt ervoor dat tijdens of dadelijk na afloop van de vlucht een journaal wordt gehouden. Het journaal vermeldt ten minste:

- a. de datum, de plaats en het tijdstip van aanvang en einde van de vlucht;
- b. de duur van de vlucht;
- c. de aard van de vlucht;
- d. de naam en taak van elk lid van het boordpersoneel;
- e. technische storingen, opgelopen schade en verrichte herstellingen die tijdens de vlucht zijn voorgekomen, respectievelijk zijn uitgevoerd;
- f. ongevallen, bijzondere voorvallen en overschrijding van de gestelde gebruiksgrenzen die zich hebben voorgedaan

Art. 5 [Mee te voeren bescheiden]

De door de gezagvoerder mee te voeren documenten¹⁰, bedoeld in artikel 4.8 van de wet (= WLTV), zijn:

- a. het bewijs van inschrijving, bedoeld in artikel 3.5 van de wet;
- b. het bewijs van luchtwaardigheid, bedoeld in artikel 3.8 van de wet, behoudens in gevallen als bedoeld in artikel 3.21 van de wet;
- c. het vlieghandboek¹¹;
- d. het bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling, bedoeld in artikel 2.1 van de wet;
- e. het journaal, bedoeld in artikel 4;
- f. indien van toepassing: het geluidscertificaat of de geluidsverklaring, bedoeld in artikel 3.19a van de wet;
- g. indien het luchtvaartuig is uitgerust met vast ingebouwde radioapparatuur de vergunning voor het gebruik van frequentieruimte, bedoeld in artikel 3.3 van de Telecommunicatie wet;
- h. bij een internationale vlucht een exemplaar van het laatste voor het betrokken luchtvaartuig opgestelde certificaat, bedoeld in artikel 9 van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen;

Het vervallen RTL Art(ikel) 99 [Melden van ongevallen] is nu verwoord in:

Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart [Be]

Art. 1 [Verplichte melding aan Onze Minister]

1. Natuurlijke personen en rechtspersonen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van richtlijn nr. 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (PbEU L 167) zijn verplicht tot het melden van voorvallen aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten zijn verplicht tot het melden van voorvallen aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat voor zover deze voorvallen betrekking hebben op het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.

Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart [Re]

Art.2 [Melding aan het ABL]

- 1, Een verplichte melder meldt voorvallen aan het ABL (= Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen);
2. Een verplichte melder meldt in ieder geval de voorvallen, die zijn opgenomen in de bijlagen I en II behorend bij deze regeling en de respectievelijke aanhangsels bij die bijlagen.

¹⁰ Aan de lijst van mee te voeren documenten dient op grond van Europese regelgeving (Regulation (EC) No 785/2004, dd 21 April 2004 'on insurance requirements for air carriers and aircraft operators') **het (WA-)verzekeringsbewijs** te worden toegevoegd. Omdat dit Europese regelgeving betreft was deze eis niet in Art.98 van de RTL vermeld.

¹¹ Omdat het door ILT (vroeger IVW) uitgegeven (NL-)vlieghandboek Nederlandse luchtvaartuigen eind november 2012 is afgeschaft is voor EASA-luchtvaartuigen hier met vlieghandboek bedoeld het door de fabrikant uitgegeven en door EASA goedgekeurde vlieghandboek. Voor niet-EASA-(z.g..AnnexII)-luchtvaartuigen gelden speciale regelingen

8. Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen [RVGLT]

§ 2. Algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften

.Artikel 20

1. Een luchthaven is zodanig gelegen dat:
 - a. het landen en opstijgen kan geschieden, zonder dat daarbij behoeft te worden gevlogen boven gebieden met aaneengesloten woonbebouwing of kunstwerken, met inbegrip van industrie- en havengebieden;
 - b. in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven voldoende geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding;
 - c. de luchthaven bereikbaar is voor voertuigen van hulpdiensten.
2. Op of in de onmiddellijke nabijheid van een luchthaven die wordt gebruikt door gemotoriseerde luchtvaartuigen zijn voldoende en deugdelijke reddings- en brandblusmiddelen aanwezig voor het redden van mensenlevens en de bestrijding van branden van luchtvaartuigen alsmede voldoende en terzake kundige personen voor de bediening van deze middelen.
3. Op een luchthaven is een windzak aanwezig die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft.
4. De windzak is op een zodanige plaats opgesteld, dat deze door de gezagvoerder, zowel vanuit de lucht als vanaf de grond, goed kan worden waargenomen.
5. De windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind.
6. De baan van de luchthaven is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van het luchtvaartuig kan dragen.
7. Indien het oppervlak van een start- of landingsplaats van een luchthaven bestaat uit een gewas dan mag de hoogte van het gewas geen belemmering zijn voor het starten en landen.
8. De baan, taxibaan of landingsplaats zijn gemarkeerd met een doelmatige markering.
9. In het geval een openbare weg of spoorweg in de nabijheid van een luchthaven aanwezig is, dan geldt deze als een obstakel van 5 respectievelijk 5,5 meter boven die weg of spoorweg.
10. De leden 1, 6, 7 en 9 zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

§ 8.(Gebruik door) Zweefvliegtuigen.

Artikel 29

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een zweefvliegtuig en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. de lengte van de luchthaven is ten minste gelijk aan de lengte van de lierkabel;
 - b. de breedte van de luchthaven is ten minste 150 meter of ten minste 100 meter indien aan één of weerszijden van de luchthaven een stuk grond is gelegen met een totale breedte van ten minste 50 meter dat als veiligheidsstrook kan dienen;
 - c. de luchthaven en de veiligheidsstrook zijn vrij van obstakels en oneffenheden welke gevaar kunnen opleveren bij een afgebroken start of noodlanding;
 - d. de opstelplaats van de lier is gelegen op een afstand van ten minste 25 meter binnen de grens van de luchthaven;
 - e. de startplaats heeft een lengte van ten minste 150 meter en een breedte van ten minste 50 meter;
 - f. de opstelplaats voor een zweefvliegtuig is niet gelegen op de startplaats;
 - g. de landingsplaats heeft een lengte van ten minste 75 meter en indien gelijktijdig met meerdere zweefvliegtuigen wordt geland, per zweefvliegtuig een breedte van ten minste twee maal de spanwijdte van het betreffende zweefvliegtuig;
 - h. de landingsplaats is niet gelegen op de lierbaan, startplaats of opstelplaats;
 - i. indien binnen een gebied met een straal van 2000 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven of door het vlak dat aansluit op het horizontale vlak en dat in hoogte oploopt met een helling van 1:10 (hoogte : afstand) tot een hoogte van 80 meter, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;
 - j. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de start- of landingsplaats geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de start- of landingsplaats als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte : afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel i.

8. Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen [RVGLT]

2. Indien een luchthaven als bedoeld in het eerste lid mede wordt gebruikt door een TMG of zelfstartend zweefvliegtuig, dan is ten behoeve van het gebruik door de TMG of het zelfstartend zweefvliegtuig een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 300 meter die gelegen is in een strook met een lengte van ten minste 660 meter en een breedte van ten minste 30 meter.
3. Indien een luchthaven als bedoeld in het eerste lid mede wordt gebruikt door een vliegtuig dat wordt gebruikt ten behoeve van het slepen van een zweefvliegtuig, dan is ten behoeve van het gebruik van een dergelijk vliegtuig een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 600 meter en een breedte van ten minste 30 meter die gelegen is in een strook met een lengte van ten minste 660 meter.
4. Een luchthaven als bedoeld in het tweede en derde lid is zodanig gelegen dat in het verlengde van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:20 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 900 meter van de baan.
5. Een luchthaven als bedoeld in het tweede en derde lid is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:5 (hoogte:afstand) en aansluit op het vlak, bedoeld in het vierde lid.
6. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zweefvliegtuig.

Artikel 30

1. Het gebruik van een luchthaven door een zweefvliegtuig voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. gedurende het opstijgen en landen zijn er geen onbevoegde personen aanwezig op de lierbaan, de startplaats en de landingsplaats;
 - b. de lierkabel wordt binnen de grenzen van de luchthaven in een rechte lijn uitgebracht;
 - c. het opstijgen of doen opstijgen van een zweefvliegtuig door middel van een lier vindt alleen plaats indien de vallende lierkabel niet buiten de grens van de luchthaven of de veiligheidstrook, bedoeld in artikel 29, eerste lid, onderdeel b, kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken;
 - d. het afwerpen van de sleepkabel door een sleepvliegtuig vindt alleen plaats als de sleepkabel niet buiten de grens van de luchthaven kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken;
 - e. behoudens in geval van de koppeling van een zweefvliegtuig aan een sleepvliegtuig, is het gelijktijdig landen of starten van een zweefvliegtuig, een TMG of een sleepvliegtuig niet toegestaan.
2. Artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 4, is niet van toepassing op een luchthaven als bedoeld in het eerste lid.
3. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zweefvliegtuig met dien verstande dat:
 - a. de lierhoogte niet de ondergrens van de ter plaatse geldende TMA overschrijdt;
 - b. de lierhoogte niet de ter plaatse geldende minimum vlieghoogte overschrijdt, tenzij een NOTAM is uitgegeven met vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer, waar men op locatie bereikbaar is.
4. Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik wordt door een zweefvliegtuig niet gebruikt:
 - a. binnen een afstand van 6 zeemijlen van de grens van de CTR van de luchthaven, Schiphol, Maastricht, Rotterdam, Eelde, De Kooij of Eindhoven, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - b. binnen een afstand van 3 zeemijlen van de grens van de CTR van een andere luchthaven dan genoemd in onderdeel a, tenzij de ontheffing houder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - c. binnen een afstand van 3 zeemijl van de grens van een luchthaven waarboven geen CTR is ingesteld, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert

9. Wet Luchtvaart [WLV]

HFDST 1: ALGEMENE BEPALINGEN

Art 1.2 [Toepassing van de wet

1. Deze wet is
 - a. van toepassing op het luchtverkeer, de luchtverkeersbeveiliging, luchtvaarnavigatiediensten, de luchtvaartuigen, het vervoer en de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam;
 - b. van toepassing op Nederlandse luchtvaartuigen, alsmede het vervoer en de vluchtuitvoering met Nederlandse luchtvaartuigen buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam;
 - c. met betrekking tot het bepaalde bij of krachtens hoofdstuk 2, 3, en 4 en de artikelen 11.1, 11.2, 11.2a, 11.3 tot en met 11.14 van toepassing binnen de delen van het vluchtinformatiegebied Curaçao en het vluchtinformatiegebied San Juan, bedoeld in artikel 1 van de Luchtvaartwet BES, dat zich boven het territorium van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba bevindt dan wel die delen waarvoor de Minister de verantwoordelijkheid voor het verzorgen van luchtverkeersdiensten heeft aanvaard;
 - d. met betrekking tot het bepaalde bij of krachtens hoofdstuk 11 van toepassing op de verleners van luchtvaarnavigatiediensten die bij of krachtens deze wet zijn gecertificeerd. [WLV: art.1.2:1]
2. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat, op nader in die algemene maatregel aan te geven categorieën van personeel of op bepaalde soorten van luchtvaartuigen, op bepaalde soorten van vervoer of op bepaalde vormen van vluchtuitvoering, indien toepassing van deze wet in redelijkheid niet kan worden gevergd en de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar wordt gebracht, geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn:
 - de artikelen 2.1 tot en met 2.10 of één of meer van deze artikelen¹²,
 - hoofdstuk 3,
 - hoofdstuk 4,
 - titel 5.1, met uitzondering van de artikelen 5.14b tot en met 5.14d, of 5.2,
 - titel 6.5 of titel 6.6,
 - hoofdstuk 9, of
 - hoofdstuk 10. . [WLV: art.1.2:2]

HFDST 2: PERSONEEL

Titel 2.1. Bewijzen van Bevoegdheid

Art 2.1 [Verplichting tot het hebben van een bewijs van bevoegdheid + medische verklaring]

1. Het is verboden een luchtvaartuig te bedienen, luchtverkeersdiensten te verlenen of een grondstation of een mobiel station in de luchtvaartmobile band¹³, waarvoor een vergunning is vereist als bedoeld in artikel 3.3 van de Telecommunicatiewet, te bedienen zonder het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid of geldige bewijs van gelijkstelling. [WLV: art.2.1:1]
2. Voor het bedienen van een Nederlands burgerluchtvaartuig, het verlenen van luchtverkeersdiensten of het bedienen van een grondstation of een mobiel station als bedoeld in het eerste lid is het bezit vereist van hetzij:
 - a. een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling,
 - b. een bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling, afgegeven door de bevoegde autoriteit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 2.8 aangewezen staat of door een door hem aangewezen internationale organisatie. Betrokkene dient in geval van toepassing van onderdeel a tevens in het bezit te zijn van een geldige medische verklaring, bedoeld in artikel 2.4, afgegeven door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat dan wel door de bevoegde autoriteit van een door hem aangewezen staat, hetzij
 - c. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in artikel 5 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties. [WLV: art.2.1:2].

..

¹² Dit artikel maakte het mogelijk per 1 oktober 2004 de bestaande verplichting af te schaffen van het hebben van een bewijs van bevoegdheid voor het vliegen met zweefstoestellen binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam

¹³ Voor het zweefvliegen kunnen de volgende frequenties zonder bewijs van bevoegdheid worden gebruikt:

122.475 MHz, 122,500 MHz, 123.350 MHz, 123.375 MHz, 123.500 MHz, 129.975 MHz en 130125 MHz

9. Wet Luchtvaart [WLV]

2.2 [Afgifte bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen]

Artikel 2.2

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op aanvraag een bewijs van bevoegdheid af, wanneer degene, die het bewijs van bevoegdheid heeft aangevraagd
 - a. beschikt over een geldige medische verklaring;
 - b. beschikt over voldoende kennis, bedrevenheid en ervaring met betrekking tot het bewijs van bevoegdheid dat hij heeft aangevraagd; en
 - c. daartoe voldoende onderricht heeft genoten aan een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat of door de bevoegde autoriteit van een door hem aangewezen staat:
 - 1°. erkende, gekwalificeerde of geregistreerde opleidingsinstelling, of
 - 2°. gecertificeerde opleidingsinstelling indien degene die het bewijs van bevoegdheid heeft aangevraagd een bewijs van bevoegdheid voor het verlenen van luchtverkeersdiensten heeft aangevraagd. : [WLV: art.2.2:1]
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op aanvraag op het bewijs van bevoegdheid een of meer bevoegdverklaringen weer. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing behoudens ter zake van de medische verklaring. : [WLV: art.2.2:2]
3. Bij algemene maatregel van bestuur wordt aangegeven welke bewijzen van bevoegdheid Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan afgeven en welke bevoegdverklaringen Onze Minister van Verkeer en Waterstaat daarop kan weergeven; in die algemene maatregel worden voor elk bewijs van bevoegdheid en voor elke algemene bevoegdverklaring de bevoegdheden en eventueel aan de bevoegdverklaring te verbinden beperkingen aangegeven. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kan worden aangegeven welke bijzondere bevoegdverklaringen en voor welke termijn Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op het bewijs van bevoegdheid kan weergeven en welke beperkingen daaraan kunnen worden verbonden : [WLV: art.2.2:3]
4. Bij ministeriële regeling kan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het model en de uitvoering van het document, waarop een bewijs van bevoegdheid en een of meer bevoegdverklaringen worden weergegeven, eisen vaststellen. : [WLV: art.2.2:4]

Art 2.3 [Bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen]

1. Een bewijs van bevoegdheid wordt afgegeven voor onbepaalde tijd dan wel voor een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen termijn, welke termijn voor de verschillende bewijzen van bevoegdheid verschillend kan zijn. [WLV: art.2.3:1]
2. Indien een bewijs van bevoegdheid voor onbepaalde tijd is verleend, is dit bewijs slechts geldig indien daarop tenminste één geldige bevoegdverklaring is weergegeven en voor de bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen termijn waarvoor die bevoegdverklaring is afgegeven. [WLV: art.2.3:2]
3. Indien een bewijs van bevoegdheid voor bepaalde tijd is verleend, verlengt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op aanvraag het bewijs van bevoegdheid, indien de houder daarvan beschikt over voldoende kennis, bedrevenheid en ervaring met betrekking tot dat bewijs van bevoegdheid; het bewijs van bevoegdheid wordt voor de krachtens het eerste lid vastgestelde termijn verlengd. [WLV: art.2.3:3]
4. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op aanvraag een bevoegdverklaring af en verlengt deze, indien de houder daarvan beschikt over voldoende bedrevenheid en ervaring met betrekking tot die bevoegdverklaring. De bevoegdverklaring wordt voor de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde termijn verlengd. [WLV: art.2.3:4]

Art. 2.4 [Afgifte medische Verklaring]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op aanvraag de medische verklaring, bedoeld in artikel 2.2, af, indien betrokkene voldoet aan de eisen van medische geschiktheid om de werkzaamheden te verrichten, waarvoor betrokkene een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring heeft aangevraagd of is verleend. [WLV: art.2.4:1]
7. De medische verklaring is ongeldig gedurende de periode dat de gezondheidstoestand van de houder zodanig is, dat deze niet meer in staat is de werkzaamheden, waarvoor hem een bewijs van bevoegdheid is verleend, te verrichten. [WLV: art.2.4:7]

9. Wet Luchtvaart [WLV]

Art 2.8 [Erkenning buitenlandse bewijzen van bevoegdheid]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan op grond van internationale overeenkomsten of besluiten van volkenrechtelijke organisaties bewijzen van bevoegdheid of bewijzen van gelijkstelling, die op grond van eisen, welke gelijkwaardig zijn aan de krachtens artikel 2.3, zesde lid, onderdeel c, gestelde eisen, [= de eisen in gevolge de Wet Luchtvaart, waaraan de aanvrager van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring of van de verlenging daarvan moet voldoen alsmede de wijze, waarop hij kan doen blijken, dat hij aan die eisen voldoet;] , zijn afgegeven door
 - a. de bevoegde autoriteit van een door hem bij ministeriële regeling aangewezen staat, of
 - b. een door hem bij ministeriële regeling aangewezen internationale organisatieerkennen als geldig bewijs van bevoegdheid of geldig bewijs van gelijkstelling. Aan de erkenning kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden. [WLV: art.2.8:1]

Art.2.10 [Bijhouden logboek]

1. De houder van een bewijs van bevoegdheid, dat de bevoegdheid geeft een luchtvaartuig te bedienen, en de leerling-vlieger dienen onder door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat te stellen regelen een logboek bij te houden. [WLV: art.2.10:1]
2. Het is verboden
 - a. in het logboek onjuiste gegevens of onjuiste aantekeningen op te nemen, te doen opnemen of toe te laten dat zij daarin worden opgenomen;
 - b. het logboek te beschadigen of te vernietigen, te doen beschadigen of vernietigen dan wel toe te laten, dat het wordt beschadigd of vernietigd. [WLV: art.2.10:2]

Titel 2.2: Algemene gezondheidstoestand: Verbod gebruik alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen

Art. 2.11 [Algemene gezondheidstoestand]

1. Het is de houder van een bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling verboden werkzaamheden, tot het verrichten waarvan dat bewijs de bevoegdheid geeft, te verrichten wanneer de houder daardoor in verband met zijn lichamelijke of geestelijke gesteldheid de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengt of in gevaar kan brengen. [WLV: art.2.11]

Art 2.12 [Verbod gebruik alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen]

1. Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten, terwijl hij verkeert onder zodanige invloed van een stof, waarvan hij weet of redelijkerwijze moet weten, dat het gebruik daarvan, al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof, de vaardigheid voor het verrichten van die werkzaamheden kan verminderen, dat hij niet in staat moet worden geacht die werkzaamheden naar behoren te verrichten. [WLV: art.2.12:1]
2. Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten, indien hij **binnen de tien daaraan voorafgaande uren** alcoholhoudende drank heeft gebruikt; [WLV: art.2.12:2]
3. Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten na zodanig gebruik van alcoholhoudende drank, dat:
 - (a) het alcoholgehalte van zijn adem bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan negentig microgram (90 µg) per liter uitgeademde lucht, dan wel
 - (b) het alcoholgehalte van zijn bloed bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan eenvijfde milligram (0.2 mg) alcohol per milliliter bloed. [WLV: art.2.12:3]
4. Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten gedurende de tijd waarvoor een rijverbod geldt bedoeld in artikel 162, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 geldt.. [WLV: art.2.12:4]
5. Het is verboden een lid van het boordpersoneel van wie men weet of redelijker wijze moet weten, dat deze verkeert in een toestand als hierboven bedoeld in de punten 1, 2, en 4 werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te doen verrichten. [WLV: art.2.12:5]
6. Het derde, vierde en vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing op eenieder die luchtverkeersdiensten verleent of een grondstation of een mobiel station als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, bedient.

9. Wet Luchtvaart [WLV]

HFDST 3: LUCHTVAARTUIGEN

Title 3.1 Nationaliteitskenmerken en registratiekenmerken van luchtvaartuigen

Art 3.1 [Nationaliteitskenmerken]

1. Het is verboden een luchtvaartuig te gebruiken, dat niet is voorzien van een geldig nationaliteits- en inschrijvingskenmerk en een geldig bewijs van inschrijving. [WLV: art.3.1:1]
2. Het is verboden:
 - a. op een luchtvaartuig een ander dan het in het eerste lid bedoelde kenmerk aan te brengen, of
 - b. een luchtvaartuig te gebruiken dan wel te doen of te laten gebruiken, dat is voorzien van een ander dan het in het eerste lid bedoelde kenmerk, met het oogmerk het te doen voorkomen, dat het luchtvaartuig is voorzien van een geldig kenmerk. [WLV: art.3.1:2].

Art 3.2 [Nationaliteitskenmerken]

- 1 De houder van een Nederlands luchtvaartuig voorziet het luchtvaartuig van:
 - a. een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie vastgesteld nationaliteitskenmerk en een voor dat luchtvaartuig vastgesteld inschrijvingskenmerk;
 - b. een bewijs van inschrijving in het register, bedoeld in artikel 3.3. [WLV: art.3.2:1]
- 2, De kenmerken, bedoeld in het eerste lid, bestaan voor burgerluchtvaartuigen uit letters of cijfers of een combinatie van beide; zij worden op bij ministeriële regeling nader aan te geven plaats, wijze en uitvoering op het desbetreffende luchtvaartuig aangebracht. [WLV: art.3.2:2]
- 4 Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan voor luchtvaartuigen, die naar zijn oordeel van historische waarde zijn, kenmerken toestaan, die van het eerste lid, onderdeel a, afwijken. [WLV: art.3.2:4]

Art 3.3 [Register luchtvaartuigen]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie houdt een register bij van Nederlandse burgerluchtvaartuigen respectievelijk Nederlandse militaire luchtvaartuigen. Het register voor burgerluchtvaartuigen is openbaar. [WLV: art.3.3:1]
2. In het register voor burgerluchtvaartuigen worden op aanvraag op naam van de aanvrager burgerluchtvaartuigen ingeschreven, wanneer zowel de aanvrager als de in te schrijven burgerluchtvaartuigen voldoen aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde eisen. De inschrijving geschiedt voor onbepaalde tijd. [WLV: art.3.3:2]

Art 3.5 [Bewijs van inschrijving van luchtvaartuigen]

- 1 Ten bewijze van inschrijving in het register, bedoeld in artikel 3.3, verstrekt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie met betrekking tot het ingeschreven luchtvaartuig een bewijs van inschrijving. Onze Minister wie het aangaat kan een inschrijvingsbewijs wijzigen. Het bewijs wordt verstrekt voor onbepaalde tijd. [WLV: art.3.5:1]

Titel 3.2 Luchtwaardigheids- en geluidseisen

§ 3.2.1 Type-certificaat, bewijs van luchtwaardigheid, geluidscertificaat, geluidsverklaring

Art 3.8 [Luchtwaardigheid en bewijs van luchtwaardigheid]

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig, dat:
 - a. niet luchtwaardig is, of
 - b. niet voorzien is van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. [WLV: art.3.8:1]
2. Voor het uitvoeren van een vlucht met een *Nederlands* luchtvaartuig is een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie afgegeven bewijs van luchtwaardigheid vereist. [WLV: art.3.8:2]

9. Wet Luchtvaart [WLV]

Art 3.13 [Afgifte bewijs van luchtwaardigheid]

1. Bij algemene maatregel van bestuur wordt aangegeven welke bewijzen van luchtwaardigheid Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan afgeven, alsmede de verplichtingen en de bevoegdheden, welke aan ieder bewijs verbonden zijn. [WLV: art.3.15:2].
2. Van overeenkomstige toepassing op niet-militaire staatsluchtvaartuigen zijn:
 - a. de Verordening (EG) 1592/2002 van het Europese Parlement en de Raad 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 (PbEU L 240),
 - b. de 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
 - c. de 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 vornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315). [WLV: art.3.15:2]
3. In de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het eerste lid, kan worden aangegeven in welke gevallen aan de houder van een luchtvaartuig, waarvoor EASA geen type-certificaat of aanvullend type-certificaat heeft afgegeven, Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een type-certificaat, aanvullend type-certificaat dan wel een bewijs van luchtwaardigheid kan afgeven of wijzigen. [WLV: art.3.15:2]
4. Aan een bewijs van luchtwaardigheid kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden. Het is verboden in strijd met die voorschriften of beperkingen te handelen. [WLV: art.3.13: 4]
5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan met betrekking tot een luchtvaartuig, dat naar zijn oordeel van historische waarde is n niet voldoet aan de eisen van EASA, een bewijs van luchtwaardigheid afgeven, mits het betrokken luchtvaartuig voldoet aan de bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig gestelde eisen. [WLV: art.3.13: 5]

Art 3.15 [Termijn van geldigheid van een bewijs van luchtwaardigheid]

1. Het bewijs van luchtwaardigheid voor burgerluchtvaartuigen wordt afgegeven voor onbepaalde tijd dan wel voor een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen termijn, welke voor de verschillende bewijzen van luchtwaardigheid verschillend kan zijn. [WLV: art.3.15:1]
2. Op aanvraag van de houder verlengt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat het bewijs van luchtwaardigheid voor een burgerluchtvaartuig, indien wordt voldaan aan de bij of krachtens artikel 3.13 gestelde eisen. [WLV: art.3.15:2].

Art 3.17 [Schorsen en/of intrekken van een bewijs van luchtwaardigheid]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan een bewijs van luchtwaardigheid voor een burgerluchtvaartuig schorsen, wanneer:
 - a. een ernstig vermoeden rijst dat het betrokken luchtvaartuig niet lichtwaardig is;
 - b. het desbetreffende luchtvaartuig niet meer in het register, bedoeld in artikel 3.3, is ingeschreven;
 - c. de houder van het betrokken luchtvaartuig dat luchtvaartuig niet overeenkomstig bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen onderhoudt of laat onderhouden, of
 - d. de houder van het luchtvaartuig anderszins het bij of krachtens dit hoofdstuk bepaalde niet nakomt.
3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat trekt een bewijs van luchtwaardigheid voor een burgerluchtvaartuig ambtshalve in, wanneer:
 - a. het type-certificaat met betrekking tot dat luchtvaartuig is ingetrokken;
 - b. ter verkrijging van het bewijs van luchtwaardigheid onjuiste gegevens zijn verstrekt, of
 - c. het betrokken luchtvaartuig onherstelbaar is beschadigd. [WLV: art.3.17:2].
4. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan een bewijs van luchtwaardigheid voor een burgerluchtvaartuig intrekken, wanneer:
 - a. het betrokken luchtvaartuig anders dan wegens onherstelbare beschadiging niet luchtwaardig is, of
 - b. het bewijs van luchtwaardigheid gedurende ten minste drie maanden is geschorst. [WLV: art.3.17:3].

9. Wet Luchtvaart [WLV]

Art 3.19a [Geluidscertificaat en voorlopig geluidscertificaat]

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren met een burgerluchtvaartuig, dat:
 - a. niet voldoet aan de voor dat luchtvaartuig geldende geluidseisen, of
 - b. niet is voorzien van een geldig voor dat luchtvaartuig afgegeven geluidscertificaat of van een passende verklaring in een ander document dat door de staat van registratie is goedgekeurd voor zover dit voor dat luchtvaartuig vereist is. [WLV: art.3.19a:1:1]
2. Voor het uitvoeren van een vlucht met een Nederlands burgerluchtvaartuig dat is voorzien van een voortstuwingsinrichting is vereist een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven (voorlopig) geluidscertificaat, (voorlopige) geluidsverklaring of (voorlopige) aanvullende geluidsverklaring. [WLV: art.3.19a:2]
4. Een geluidscertificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. Vooruitlopend op de afgifte van een geluidscertificaat kan een voorlopig geluidscertificaat worden afgegeven.
5. Aan een geluidscertificaat dan wel een voorlopig geluidscertificaat kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden in verband met het onderhoud of het gebruik van het luchtvaartuig. Het is verboden in strijd met die voorschriften of beperkingen te handelen. [WLV: art.3.15:2]
6. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan met betrekking tot een luchtvaartuig, dat naar zijn oordeel van historische waarde is, geluidseisen stellen die afwijken van de door EASA vastgestelde geluidseisen. [WLV: art.3.15:2]

Art 3.19c [Geluidsverklaring en voorlopige geluidsverklaring]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op aanvraag aan de houder van een burgerluchtvaartuig dat is voorzien van een voortstuwingsinrichting, waarvoor geen geluidseisen gelden, en dat in Nederland is ingeschreven, een geluidsverklaring af. Op deze verklaring wordt vermeld dat voor het betrokken luchtvaartuig geen geluidseisen gelden. [WLV: art.3.15:2]
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan op aanvraag aan de houder van een burgerluchtvaartuig een geluidsverklaring afgeven omtrent geluidsniveaus bepaald op andere wijze dan ingevolge de geldende eisen. Op deze verklaring wordt vermeld dat voor het betreffende luchtvaartuig een geluidscertificaat is afgegeven alsmede de wijze waarop van de voorschriften ingevolge de geldende eisen is afgeweken. [WLV: art.3.15:2]
3. De geluidsverklaring wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. Vooruitlopend op de afgifte van een geluidsverklaring respectievelijk een aanvullende geluidsverklaring, als bedoeld in de voorgaande leden, kan een voorlopige geluidsverklaring respectievelijk een voorlopige aanvullende geluidsverklaring worden afgegeven. [WLV: art.3.15:2]
4. Aan een (voorlopige) geluidsverklaring en een (voorlopige) aanvullende geluidsverklaring kunnen voorschriften of beperkingen met betrekking tot het onderhoud of het gebruik van het luchtvaartuig worden verbonden. Het is verboden in strijd met die voorschriften of beperkingen te handelen. [WLV: art.3.15:2]

Art 3.22 [Verplichtingen houder m.b.t. bewijs van luchtwaardigheid en geluidscertificaat/-verklaring]

1. De houder van een Nederlands burgerluchtvaartuig, waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven:
 - a. ziet er op toe, dat het luchtvaartuig zijn luchtwaardigheid behoudt, en
 - b. onderhoudt of laat het luchtvaartuig onderhouden overeenkomstig bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde regels. [WLV: art.3.22:1]
 2. De houder van een Nederlands burgerluchtvaartuig dat is voorzien van een voortstuwingsinrichting ziet er op toe dat:
 - a. het luchtvaartuig blijft voldoen aan de geldende geluidseisen, en
 - b. het luchtvaartuig in de configuratie blijft waarvoor het geluidscertificaat of de geluidsverklaring is verleend. [WLV: art.3.15:2]
 4. De houder van een Nederlands burgerluchtvaartuig, waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven, volgt de door EASA en door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat gegeven aanwijzingen met betrekking tot de luchtwaardigheid op. [WLV: art.3.15:4]
-

9. Wet Luchtvaart [WLV]

§ 3.2.2 Erkenningen

Art 3.25 [Erkenningen bedrijven en personen]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat verleent voor het verrichten van werkzaamheden verband houdende met de luchtwaardigheid of de geluidsproductie van burgerluchtvaartuigen of onderdelen daarvan op aanvraag aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon een erkenning, wanneer die erkenning niet door EASA moet worden verleend en de desbetreffende natuurlijke persoon of rechtspersoon een bedrijf voert, dat voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur met betrekking tot die erkenning gestelde eisen. Aan de erkenning kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden. [WLV: art.3.25:1]
2. Bij algemene maatregel van bestuur wordt aangegeven welke erkenningen Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan verlenen, alsmede de bevoegdheden, welke aan iedere erkenning verbonden zijn. [WLV: art.3.25:2]
3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gegeven met betrekking tot het verrichten van werkzaamheden verband houdende met de luchtwaardigheid van burgerluchtvaartuigen of onderdelen daarvan door een natuurlijke persoon of rechtspersoon zonder erkenning als bedoeld in het eerste lid. [WLV: art.3.25:3]
4. Het is behoudens het derde lid verboden de werkzaamheden, bedoeld in het eerste lid, te verrichten zonder een daartoe strekkende erkenning. [WLV: art.3.25:4]

§ 3.2.3 Diverse bepalingen

Art 3.30 [Onderhoud aan burgerluchtvaartuigen]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan op aanvraag bewijzen van bevoegdheid afgeven:
 - a. voor het zonder toezicht verrichten van onderhoud aan burgerluchtvaartuigen
 - b. waarmee de houder in aanmerking komt om door een erkend onderhoudsbedrijf gemachtigd te worden om namens dat bedrijf werkzaamheden te mogen vrijgeven. [WLV: art.3.15:2]
2. Behoudens artikel 3.25 is het verboden zonder toezicht onderhoud aan burgerluchtvaartuigen te verrichten indien het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid ontbreekt. [WLV: art.3.30:2]

Art 3.31 [Regels voor lieren en slepen]

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gegeven met betrekking tot startinrichtingen voor luchtvaartuigen zonder voortstuwingsinrichting. [WLV: art.3.31]

HFDST 4: VLUCHTUITVOERING

Art. 4.1 [Vluchten tegen vergoeding]

1. Voor zover bij internationale overeenkomst of besluit van een volkenrechtelijke organisatie niet anders is bepaald, is het verboden met luchtvaartuigen vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder een daartoe door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven AOC.

Art 4.8 [Meevoeren boorddocumenten]

De gezagvoerder van een burgerluchtvaartuig is verplicht de bij de regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat genoemde documenten mee te voeren

9. Wet Luchtvaart [WLV]

HFDST 5: LUCHTVERKEER, LUCHTVERKEERSBEVEILIGING, LUCHTVERKEERSBEVEILIGINGS-ORGANISATIE

Art 5.1 [Toepassing van Nederlandse regelingen]

Het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5.3 tot en met 5.9 is van toepassing op:

- a. deelnemers aan het luchtverkeer binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam, en
- b. Nederlandse luchtvaartuigen, waar deze zich ook bevinden, tenzij dit onverenigbaar is met de daar ter plaatse geldende regels of de regels die in overeenstemming met internationale afspraken worden gehanteerd door de ter plaatse voor de luchtverkeersdienstverlening verantwoordelijke Staat

Art 5.2 [Nederlandse luchtvaartuigen in buitenlands luchtruim]

Buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam houdt de gezagvoerder van een Nederlands luchtvaartuig zich aan de daar ter plaatse geldende regels. Indien in overeenstemming met internationale afspraken andere regels worden gehanteerd door de ter plaatse voor de luchtverkeersdienstverlening verantwoordelijke Staat, houdt de gezagvoerder zich aan deze regels.

Art 5.3 [Kapstok artikel]

Het is verboden op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen dan wel luchtverkeersleiding te geven dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht.

Art 5.4 [Minimale hoogte]¹⁴

Het is verboden boven gebieden met aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenmenigten, aan het luchtverkeer deel te nemen op een zodanige hoogte dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen, tenzij zulks noodzakelijk is:

- a. om op te stijgen van of te landen op een luchthaven;
- b. voor de uitvoering van naderings- en vertrekprocedures, alsmede van luchtverkeerspatronen.

Art 5.5.1 [Regels voor deelnemers aan het luchtverkeer]

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van het luchtruim, ter bevordering van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer of ter bescherming van personen of zaken aan boord van het luchtvaartuig of op het aardoppervlak regels worden gesteld aan deelnemers aan het luchtverkeer.

Art 5.6 [Aanwijzing gezagvoerder]

Het is verboden een vlucht uit te voeren zonder dat een gezagvoerder is aangewezen.

Art 5.7 [Taak gezagvoerder]

1. De gezagvoerder bevindt zich aan boord van het luchtvaartuig.
2. De gezagvoerder is, ongeacht of hij daadwerkelijk de stuurorganen bedient of niet, ervoor verantwoordelijk dat de uitvoering van de vlucht geschiedt in overeenstemming met de bij of krachtens deze wet gestelde regels. Van de regels bedoeld in de eerste volzin mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie bij ministeriële regeling aan te wijzen onbemande luchtvaartuigen.

Art 5.8 [Verplichting gezagvoerder voor de vlucht]

Voor de aanvang van iedere vlucht, neemt de gezagvoerder kennis van alle gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn.

¹⁴ Naast deze eis gesteld aan de minimale hoogte geldt ook nog het gestelde in art.45 van het Luchtverkeersreglement.

9. Wet Luchtvaart [WLV]

Art 5.9 [Vluchten met vliegplan]

1. Voor de aanvang van iedere vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven wordt door of namens de gezagvoerder een vliegplan ingediend overeenkomstig de bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in onderdeel c van het [hier in deze syllabus niet gereproduceerde] tweede lid van artikel 5.5 [dat o.a handelt over de regels voor radio communicatie in de vlucht] hiervoor gestelde regels. Het vliegplan bevat de gegevens en inlichtingen omtrent de voorgenomen vlucht.
2. Alvorens een vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven aan te vangen, of een gedeelte daarvan uit te voeren moet een desbetreffende klaring zijn gevraagd en verkregen.
3. De gezagvoerder komt de door de luchtverkeersleidingsdienst gegeven voorwaarden van de klaring na. Van de voorwaarden bedoeld in de eerste volzin mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken. Een afwijking wordt zo spoedig mogelijk gemeld aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Art 5.10 [Beperken of verbieden van het uitoefenen van burgerluchtverkeer]

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend beperken of verbieden boven Nederland of gedeelten daarvan:
 - a. om redenen van openbare orde en veiligheid;
 - b. om andere dringende redenen, waarbij het uitoefenen van de luchtvaart en omstandigheden of gebeurtenissen op het aardoppervlak elkaar kunnen beïnvloeden;
2. Onze Minister van Defensie kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer beperken of verbieden om reden van militaire noodzaak.
3. Op voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, worden bij algemene maatregel van bestuur regels gesteld met betrekking tot het uitoefenen van het burgerluchtverkeer boven gebieden aangewezen overeenkomstig artikel 1.2, tweede lid, onder b, van de Wet milieubeheer.
4. Van de regelingen krachtens het eerste en tweede lid wordt mededeling gedaan via de luchtvaartpublicaties bedoeld in artikel 5.23, eerste lid, onder d, en voor zover nodig via de verlener van luchtverkeersdiensten aan de betrokken gezagvoerder.

Art 5.12 [Luchtverkeersdienstverlening]

1. Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.

Art 5.13 [Luchtverkeersdienstverlening in de Amsterdam FIR]

1. Binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam kan luchtverkeersdienstverlening worden verleend door:
 - a. de LVNL;
 - b. Onze Minister van Defensie.

Art 5.16 [Verlenen van luchtverkeersdienstverlening]

1. Het is verboden luchtverkeersdienstverlening te geven zonder een daartoe door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling en zonder daartoe verkregen opdracht van een op grond van deze wet aangewezen instantie.

HFDST 8: LUCHTHAVENS

Art 8.1a

1. Het is verboden met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven.

Art 8a.50

1. De verbodsbepaling bedoeld in artikel 8.1a, eerste lid, is niet van toepassing op bij algemene maatregel van bestuur te bepalen luchtvaartuigen. (Hiertoe behoren o.a. volgens art 20 g,h en i van de *Regeling burgerluchthavens*: valschermen, zweeftoestellen en ballonnen voor zover het de landing betreft)

10. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart [BBvBL]

De invoering van de amvb "Bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor de luchtvaart" in 1999 en de invloed ervan op het bewijs van bevoegdheid voor het zweefvliegen

De amvb 'Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart', waarvan de belangrijkste artikelen hierna de revue zullen passeren, kwam gereed op 28 juli 1999 en was het resultaat van het project 'Herinrichting brevet- en examenstelsel' dat door de RLD in 1998 was opgestart met als doel de binnen de JAA afgesproken, in het JAR-FCL document opgenomen, uniforme Europese regels voor de opleiding en de examens voor bewijzen van bevoegdheid voor de commerciële en privé-luchtvaart, in de Nederlandse wetgeving te implementeren. De hierdoor veroorzaakte noodzaak om een nieuwe amvb te moeten concipiëren werd door de RLD aangegrepen om ook een nieuwe, zeer sterk op het JAR-FCL regelingenstelsel gelijkende, nationale regelgeving op te zetten voor de recreatieve luchtvaart. De kern van deze regelgeving bestond uit de introductie van een nationaal Recreatief Vliegbewijs (Recreational Pilot License) of RPL met bijzondere (= klasse-) bevoegdverklaringen voor alle typen recreatieve luchtvaartuigen.

Tot de belangrijkste verschillen tussen de nieuwe, op de JAR-FCL lijkende regelingen voor het recreatieve vliegbewijs (RPL) en de voorheen (alleen voor zweefvlieg- en ballonvaartbewijzen) geldende, in Hoofdstuk III van de RTL opgenomen regelgeving, behoren o.a. de (al in de Wet Luchtvaart verwoorde) uitgangspunten:

- de geldigheid van het bewijs van bevoegdheid (met bevoegdverklaringen) is, anders dan tot 1999 gebruikelijk, onafhankelijk van de termijn van geldigheid van de medische keuring. Om te mogen vliegen is naast een geldig *bewijs van bevoegdheid* tevens een geldige *medische verklaring* vereist;
- de termijn van geldigheid van een *bewijs van bevoegdheid* is onbeperkt, de *bijzondere* (klasse-) *bevoegdverklaringen* op het bewijs van bevoegdheid hebben hun eigen termijnen van geldigheid;
- voor het verkrijgen van een bevoegdverklaring moet een *in detail omschreven opleiding* daarvoor met succes gevolgd zijn bij een *gekwalificeerde of geregistreerde opleidingsinstelling*;
- het theorie-examen bestaat uit vragen uit een centrale vragenverzameling en wordt afgenomen door een *examineringinstantie*;
- het praktijkexamen wordt afgenomen door, door de Minister *geautoriseerde examinatoren*;
- *toelating tot de examens* is nodig en wordt verleend door de Minister of de opleidingsinstelling;
- voor het *verlengen van een bevoegdverklaring* is ervaring alleen niet voldoende, het met succes afleggen van een vaardigheidstest (prof-check) in de meeste gevallen wel;
- een bevoegdverklaring *kan worden verlengd door een RFE* (Recreational Flight Examiner) of RFIE (voor de bevoegdverklaring RFI) die daartoe een aantekening maakt op het RPL-document.

Recreatieve vliegbewijzen (RPL's) zouden worden afgegeven voor *categorieën* van luchtvaartuigen (aangegeven door de hoofdletters A, H, G, FB, AS OA), die zelf weer een indeling in *klassen* (waarvoor *bijzondere* (klasse-) *bevoegdverklaringen* worden afgegeven) kennen zoals hieronder aangegeven:

A: Vliegtuigen (Aeroplanes) onderverdeeld in: (1) Single Engine Piston Aeroplanes (SEP)
(2) Touring Motor Gliders (TMG)
(3) Micro Light Aeroplanes (=ULV's) (MLA)

H: Helicopters;

G: Zweefstoestellen (Gliders) onderverdeeld in: (1) Gliders (Zweefvliegtuigen)
(2) Hanggliders (Zeilvliegtuigen)
(3) Paragliders (Schermzweefvliegtuigen)

FB: Vrije ballonnen (Free Balloons); AS: Luchtschepen (Air Ships);

OA: Andere categorieën (Other Aircraft).

Bij gebrek aan een detailinvulling voor de regelgeving voor het zweefvliegen werd in 1999 bepaald dat nog twee jaar lang de oude RTL-regelgeving voor het zweefvliegbewijs zou blijven gelden, terwijl voor het vliegen met motorzweefvliegtuigen al wel een RPL(A)-TMG-regelgeving werd geïntroduceerd. Na die twee jaar werd (in oktober 2001) voor het zweefvliegen een speciale, in deze syllabus te bespreken, tijdelijke RPL(G)-regelgeving ingevoerd, die in principe bestond uit de oude RTL-regelgeving met wat JAR-FCL-kenmerken zoals een aparte medische verklaring en een onbeperkt geldig RPL(G) met tijdsbeperkte bevoegdverklaringen. De opleiding en examinering (door leden van een door de Minister benoemde Examencommissie) bleven bij het oude. Op 1 oktober 2004 werd deze RPL(G)-regelgeving, zoals hierna te bespreken, samen met de noodzaak van het hebben van een door de Nederlandse Staat uitgegeven (of erkend) bewijs van bevoegdheid om in het Nederlandse luchtruim te kunnen zweefvliegen of ballonvaren, afgeschaft.

10. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart [BBvBL]

Hoofdstuk 1. Definities

Art 1a

Dit besluit berust tevens op artikel 2.9, tweede en vierde lid, van de wet.

Hoofdstuk 2. Luchtvaardigen, boordwerktuigkundigen en onderhoudstechnici

Art 2 [Bewijzen van bevoegdheid] [BBvBL: art.2:1]

Onze Minister kan de volgende bewijzen van bevoegdheid afgeven:

- a. RPL [Recreational Pilot Licence], dat de bevoegdheid geeft, niet tegen vergoeding, op te treden als bestuurder van een luchtvaartuig, dat gecertificeerd is of luchtwaardig is bevonden voor maximaal 4 inzittenden, tijdens vluchten zonder baat, onder de volgende beperkingen:
 - 1 alleen tijdens VFR-vluchten;
 - 2 alleen tijdens de daglichtperiode als bedoeld in art.1, onderdeel d, van het Luchtverkeersreglement,
 - 3 niet met passagiers, tenzij de houder ten minste tien uur ervaring heeft als gezagvoerder van een luchtvaartuig van dezelfde categorie of met dezelfde bijzondere bevoegdverklaring en de houder in de voorafgaande negentig dagen ten minste drie starts en drie landingen heeft uitgevoerd als gezagvoerder van een luchtvaartuig van dezelfde categorie en met dezelfde bijzondere bevoegdverklaring;
- b. PPL [Private Pilot Licence], als bedoeld in JAR-FCL 1 en 2, subdeel C¹⁵, met de bevoegdheden [op te treden als eerste of tweede bestuurder van een vliegtuig (helikopter) tijdens vluchten zonder financiële tegenprestatie] onder de voorwaarden genoemd in JAR-FCL 1.110 en JAR-FCL 2.110;
- c. CPL [Commercial Pilot Licence], als bedoeld in JAR-FCL 1 en 2, subdeel D, met de bevoegdheden [(1) alle bevoegdheden uit te oefenen van een houder van een PPL, (2) op te treden in de hoedanigheid van eerste of tweede bestuurder van een vliegtuig (helikopter) betrokken bij vluchtuitvoeringen, die geen deel uitmaken van commercieel vervoer door de lucht, en (3) op te treden in de hoedanigheid van tweede bestuurder bij commercieel vervoer door de lucht] onder de voorwaarden, bedoeld in JAR-FCL 1.150 en JAR-FCL 2.150;
- d. ATPL [Airline Transport Pilot Licence], als bedoeld in JAR-FCL 1 en 2, subdeel G, met de bevoegdheden [van een ATPL gebaseerd op een CPL :(1)het uitoefenen van alle bevoegdheden van een PPL, een CPL en een IR,alsmede op te treden in de hoedanigheid van eerste bestuurder bij vervoer door de lucht] onder de voorwaarden, bedoeld in JAR-FCL 1.275 en JAR-FCL 2.275;
- e. CFEL [Cockpit Flight Engineer Licence],dat de bevoegdheid geeft op te treden als boordwerktuigkundige van een luchtvaartuig;
- f. AML [Aircraft Maintenance Licence], dat, voorzien van één of meer bijzondere bevoegdverklaringen de bevoegdheid geeft tot het onderhouden van luchtvaartuigen en het toezicht daarop, alsmede het vrijgeven voor gebruik van die luchtvaartuigen na dat onderhoud;
- g. Part-66-AML [Aircraft Maintenance Licence], dat, voorzien van één of meer bijzondere bevoegdverklaringen (1) de bevoegdheid geeft tot het onderhouden van luchtvaartuigen en het toezicht daarop, alsmede het vrijgeven voor gebruik van die luchtvaartuigen na dat onderhoud, binnen de grenzen gesteld in Part-M; en (2) in combinatie met een daartoe strekkende bevoegdverklaring van de houder van een MOA of een MOA-F de bevoegdheid geeft tot het afgeven van certificaten van vrijgave voor gebruik van luchtvaartuigen namens de houder van die erkenning na onderhoud aan die luchtvaartuigen;

Artikel 2a [RPL(G)]

[Vervallen per 01-10-2004]¹⁶

1. Onze Minister kan tot 1 oktober 2004 de volgende bewijzen van bevoegdheid afgeven:

- a. RPL(G), dat de bevoegdheid geeft niet tegen vergoeding op te treden als bestuurder van een zweefvliegtuig tijdens vluchten zonder baat;
- b. RPL(FB), dat de bevoegdheid geeft niet tegen vergoeding op te treden als bestuurder van een vrije ballon, die luchtwaardig is bevonden voor maximaal vier inzittenden tijdens vluchten zonder baat.

3. De in het eerste lid bedoelde bewijzen van bevoegdheid verliezen hun geldigheid uiterlijk op 1-1-2005.

¹⁵ Zie: http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/brevetten_en_opleidingen/wet_en_regelgeving/

¹⁶ Omdat geen alternatief voor een RPL(G) werd geboden, impliceerde het vervallen van dit artikel dat de Nederlandse Staat anders dan van haar verwacht in Art 32 van de Chicago Convention on International Civil Aviation ('d.i. het ICAO-verdrag (zie Bijl. E)) na 1 oktober 2004 geen bewijs van bevoegdheid meer uitgeeft voor het zweefvliegen

10. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart [BBvBL]

Art. 3 [Algemene bevoegdverklaringen] [BBvBL: art.3]

1. Aan houders van een RPL kan, onder de krachtens artikel 2.2 van de wet [Wet Luchtvaart] genoemde bijzondere bevoegdverklaringen, al dan niet onder beperkingen naar soort vlucht of ervaring, één of meer van de volgende algemene bevoegdverklaringen worden afgegeven:
 - a. RT, dat de bevoegdheid geeft om radiocontact met de luchtverkeersdienst, als bedoeld in artikel 1, onderdeel q, van het Luchtverkeersreglement, of met bestuurders van andere luchtvaartuigen te onderhouden;
 - b. RFI, dat de bevoegdheid geeft om vliegonderricht te geven voor de afgifte van een:
 1. RPL, of
 2. bijzondere bevoegdverklaring in een RPL; [BBvBL: art.3.1]
3. De bevoegdheden die voortvloeien uit een RT zijn steeds beperkt tot het overeenkomende bewijs van bevoegdheid van de houder. [BBvBL: art.3:3]
4. De bevoegdheden die voortvloeien uit een algemene bevoegdverklaring, met uitzondering van de RT, zijn steeds beperkt tot die categorie luchtvaartuigen waarvoor de bevoegdverklaring is afgegeven. [BBvBL: art.3:4]

Art. 4 [Geldigheidsduur algemene bevoegdverklaringen] [BBvBL: art.4]

1. De in artikel 3, eerste en tweede lid, onderdeel a, genoemde bevoegdverklaring [= RT] wordt voor onbepaalde duur afgegeven. [BBvBL: art.4.1]
4. De in artikel 3, eerste lid, onderdeel b [=RFI] [, tweede lid, onderdeel c, en zesde lid,] genoemde bevoegdverklaringen worden voor de duur van ten hoogste twee jaar afgegeven.
5. De geldigheidsduur, bedoeld in het tweede, derde en vierde lid, wordt, indien de bevoegdverklaring niet is afgegeven per de eerste dag van de maand van afgifte, berekend vanaf de eerste dag van de maand, volgend op de maand van afgifte.

Art. 5 [Bijzondere bevoegdverklaringen] [BBvBL: art.5]

1. Onze Minister stelt bijzondere bevoegdverklaringen naar type, klasse of werkzaamheden vast en de duur waarvoor zij worden afgegeven.
2. Onze Minister kan beperkingen vaststellen waaronder bijzondere bevoegdverklaringen worden afgegeven.

Art. 6.[Minimum leeftijd] [BBvBL: art.6]

1. De leeftijd, welke moet zijn bereikt om voor een bewijs van bevoegdheid in aanmerking te komen, bedraagt voor:
 - a. RPL: 16 jaar; b. CPL(FB): 17 jaar; c. CFEL: 18 jaar; d. AML: 18 jaar.,e. Part-66-AML: 18 jaar.
2. De leeftijd, welke moet zijn bereikt om voor een instructeursbevoegdverklaring in aanmerking te komen, bedraagt 18 jaar.

Art. 8 [Medische verklaring bij afgifte] [BBvBL: art.8:1]

1. Met inachtneming van de artikelen 2, 3 en 6 wordt het bewijs van bevoegdheid of de bevoegdverklaring op aanvraag afgegeven aan een ieder die:
 - a. voldoet aan de bij ministeriële regeling vast te stellen vereisten inzake kennis, bedrevenheid, ervaring en opleiding, en,
 - b. met uitzondering van de bewijzen van bevoegdheid, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen f en g, en de daarbij behorende bevoegdverklaringen, in het bezit is van een geldige medische verklaring.

Art. 9 [Verlengingen] [BBvBL: art.9]

De bevoegdverklaringen, genoemd in artikel 3 en 5, worden verlengd indien de houder van het bewijs van bevoegdheid op bij ministeriële regeling te bepalen wijze heeft aangetoond, dat hij zijn kennis, bedrevenheid en ervaring heeft behouden.

10. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart [BBvBL]

Art.10 [Vernieuwen document] [BBvBL: art.10:1,2]]

1. Het document waarop het bewijs van bevoegdheid en de bevoegdverklaring zijn weergegeven, wordt afgegeven voor een periode van ten hoogste vijf jaar. [BBvBL: art.10:1]
2. Onze Minister vernieuwt een document als bedoeld in 3 hiervoor na afgifte of wederafgifte van een bevoegdverklaring en wanneer de ruimte, bestemd om verlengingen van bevoegdverklaringen aan te tekenen, geheel is ingevuld, en stelt nadere regels met betrekking tot de eisen voor wederafgifte van een bevoegdverklaring.

Art. 11:1 [Vrijstelling van het hebben van een bewijs van bevoegdheid] [BBvBL: art.11:1]]

1. Artikel 2.1, eerste en tweede lid, van de wet [Wet Luchtvaart] is niet van toepassing op:
 - a. het bedienen van een modelvliegtuig, waarvan de totale massa ten hoogste 25 kg bedraagt;
 - b. het bedienen van een ballon, die op zeeniveau in de internationale standaard-atmosfeer in geheel gevulde toestand een diameter van ten hoogste 2.00 m of een inhoud van ten hoogste 4.00 kubieke m heeft, alsmede aan elkaar gekoppelde ballonnen waarvan de gezamenlijke diameter en inhoud deze waarden niet te boven gaan;
 - c. het bedienen van een toestel, zwaarder dan lucht, en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting, dat door middel van een ankerkabel of lijn is verbonden met het aardoppervlak (kabelvlieger);
 - d. bedienen van een luchtschip, dat op zeeniveau in de internationale standaard atmosfeer in geheel gevulde toestand een grootste afmeting heeft van 5.00 m of een inhoud van ten hoogste 4.00 kubieke m;
 - e. het bedienen van een toestel, zwaarder dan lucht in de vorm van een scherm met harnas, dat met een lijn of lijnen is bevestigd aan een voertuig of vaartuig, waardoor het in de lucht kan worden gehouden (valschermszweeftoestel);
 - f. het bedienen van een zeilvliegtuig, onder door Onze Minister bij ministeriële regeling te stellen voorschriften en beperkingen;
 - g. het bedienen van een schermvliegtuig onder door Onze Minister bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden;
 - h. het bedienen van een ballon, die tijdens het in de lucht houden permanent is bevestigd aan het aardoppervlak (kabelballon);
 - i. het bedienen van een valscherms als bedoeld in artikel 1, onderdeel a van de Regeling valschermspringen;
 - j. het bedienen van een luchtvaartuig onder toezicht van een instructeur, die houder is van een voor de bediening van dat luchtvaartuig en die vlucht afgegeven bewijs van bevoegdheid, waarop weergegeven de nodige bevoegdverklaringen op een zodanige wijze dat de instructeur onmiddellijk kan ingrijpen;
 - k. het uitvoeren van een solovlucht onder toezicht van een instructeur, die houder is van een voor de bediening van dat luchtvaartuig en die vlucht afgegeven bewijs van bevoegdheid, waarop weergegeven de nodige bevoegdverklaringen, door een bestuurder, die geen houder is van een bewijs van bevoegdheid, indien de bestuurder:
 1. beschikt over voldoende kennis voor de uit te voeren solovlucht;
 2. beschikt over een geldige medische verklaring klasse 1 of 2; en
 3. beschikt over een schriftelijke soloverklaring van de instructeur;
 - l. **het bedienen van een zweefvliegtuig;** [vanaf 1-10-2004]
 - m. **het bedienen van een vrije ballon**, niet tegen vergoeding, die luchtwaardig is bevonden voor maximaal vier inzittenden, tijdens vluchten zonder baat onder de in artikel 2, eerste lid, onder a, ten 1° en 2° bedoelde beperkingen; [vanaf 1-10-2004]

Art 11:2 [Voorwaarde voor zweefvliegen zonder bewijs van bevoegdheid] [vanaf 1-10-2004]¹⁷

2. Het eerste lid, onderdelen b tot en met m, is van toepassing indien de bestuurder:
 - a. de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt, met dien verstande, dat de bestuurder van een zweeftoestel die een solovlucht uitvoert binnen zichtafstand van het luchthaven tot een maximum van 5 kilometer rondom het luchthaven, de leeftijd van 14 jaar heeft bereikt,
 - b. kan aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer, en
 - c. kan aantonen dat een verzekering is gesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid jegens derden als gevolg van het gebruik van het luchtvaartuig. [BBvBvdL:art.11.2]

¹⁷ Dit artikel bevat alle voorwaarden waaraan iemand moet voldoen om te mogen zweefvliegen in de FIR Amsterdam

10. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart [BBvBL]

Art 14 [Examens]] [BBvBL: art.14:1,2]]

1. Als bewijs, dat wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot de nodige kennis en bedrevenheid voor een bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 2 of een bevoegdverklaring als bedoeld in artikel 3 of 5, wordt met goed gevolg een examen afgelegd. [BBvBL: art.14:1]
2. Het examen kan bestaan uit een theorie- en een praktijkgedeelte. [BBvBL: art.14:2]
Onze Minister kan nadere regels geven met betrekking tot het examen. [BBvBL: art.14:4]

Art 15 [Examens en examinatoren] [BBvBL: art.15]

Met betrekking tot het examen geldt:

1. Onze Minister stelt het resultaat van het theorie-en praktijkexamen vast. . [BBvBL: art.15:1]
2. Onze Minister stelt nadere regels met betrekking tot de autorisatie van examinatoren. [BBvBL: art.15:2]

Art 15a [Examencommissie voor RPL(G)]

[Vervallen per 01-10-2004]

1. *De examens ter verkrijging van de bewijzen van bevoegdheid, bedoeld in artikel 2a, eerste lid, onder a, en van de daarbij behorende bevoegdverklaringen worden afgelegd voor een door Onze Minister daartoe in te stellen examencommissie.*
2. *Onze Minister benoemt de leden van de examencommissie telkens voor ten hoogste twee jaren. Bij die benoeming wijst hij tevens uit de leden de voorzitter en de plaatsvervangende voorzitter aan.*

Art 16 [Examenreglement] [BBvBL: art.16]

1. Onze Minister stelt een examenreglement vast.[BBvBL: art. 16.1]

Hoofdstuk 3. Luchtverkeersleiders, vluchtinformatieverstrekkers en luchthaveninformatieverstrekkers

Hoofdstuk 4. Medische verklaring

Paragraaf 1. Keuring

Art 30 [Medische verklaring] [BBvBL: art.30]

1. Ten behoeve van een door Onze Minister, al dan niet onder beperkingen, af te geven medische verklaring wordt degene, die zulk een verklaring heeft aangevraagd, gekeurd door een geneeskundige of door een geneeskundige instantie. [BBvBL: art.30:1]

Art 31 [Geldigheidsduur medische verklaringen] [BBvBL: art.31]

1. De geldigheidsduur van de medische verklaringen, die niet zijn genoemd in het tweede lid [, waar de medische verklaringen voor personen betrokken bij de verkeersleiding zijn beschreven], zijn opgenomen in JAR-FCL 3.105:

Medische verklaringen klasse 1: gedurende 12 maanden,

[behalve dat voor kandidaten die (i) zich als één vlieger bezighouden met commerciële luchtvervoersoperaties waarbij passagiers worden vervoerd en die hun 40e verjaardag achter de rug hebben, of 60 jaar of ouder zijn de geldigheidsduur zal worden verminderd tot 6 maanden.]

Deze toename in frequentie na de 40e verjaardag is niet van toepassing op boordwerktuigkundigen.

Medische verklaringen¹⁸ klasse 2: gedurende 60 maanden tot de leeftijd van 40 jaar is bereikt,¹⁹ daarna 24 maanden tot 50 jaar is bereikt en daarna 12 maanden.

4. Onze Minister stelt nadere regels voor de verlenging van een medische verklaring. [BBvBL: art.31:4]

¹⁸ deze termijnen gelden tevens voor houders van een PPL(A)-TMG

¹⁹ met dien verstande dat een medische verklaring afgegeven voor het dertigste levensjaar van de houder slechts geldt tot zijn twee en dertigste jaar.

11. Besluit luchtvaartuigen 2008 [BL 2008]

Hoofdstuk 1. Definities en toepassingsgebied

Art. 2 [Toepassingsgebied]

Dit besluit en hoofdstuk 3 [Luchtvaartuigen] van de wet [Wet Luchtvaart] 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 (valschermszweeftoestel),
- f. ballonnen, die tijdens het in de lucht houden permanent zijn bevestigd aan het aardoppervlak (kabelballon),
- g. valscherms 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. amateurbouwluftvaartuigen ingeschreven in andere lidstaten van de European Civil Aviation Conference.

Hoofdstuk 2. Nationaliteit en inschrijving van luchtvaartuigen

Art. 2 [Nederlandse register van burgervliegtuigen]

1. In het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen worden luchtvaartuigen ingeschreven:
 - a. die zijn vervaardigd in een lidstaat van de Europese Unie of in een van de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en die niet zijn uitgevoerd, of ten aanzien waarvan, bij het in het vrije verkeer brengen, de vereiste douaneformaliteiten zijn vervuld, en
 - b. ten aanzien waarvan het beheer met het oog op een voortdurende luchtwaardigheid, door de aanvrager, dan wel door diens vertegenwoordiger vanuit een vestiging in Nederland wordt gevoerd.

Art.4 [Regels voor procedures m.b.t. inschrijving]

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot:

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

Hoofdstuk 3. Aanvullende type-certificaten

Art. 5 [Aanvullend typecertificaat]

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. 216/2008.

Art. 6 [Regels voor afgifte aanvullend type-certificaat]

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.

11. Besluit luchtvaartuigen 2008 [BL 2008]

Hoofdstuk 4. Bewijzen van luchtwaardigheid

Artikel 7 [Bewijzen van Luchtwaardigheid]

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 [ICAO-Standaard-BvL]

1. Onze minister geeft op aanvraag van de houder van een niet-militair staatsluchtvaartuig, dan wel 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 [Speciaal BvL]

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 [Export BvL]

1. Onze minister geeft op aanvraag van de houder van een nieuw luchtvaartuig een *export-BvL* af, indien:
 - a. een houder van een POA, dan wel door degene die een akkoordverklaring als bedoeld in Part 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 21, section A, subpart F, heeft verkregen,

11. Besluit luchtvaartuigen 2008 [BL 2008]

- 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, eng. 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 [Geldigheidstermijnen]

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 [Onderhoud]

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 [Administratieve procedures]

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, geluidsverklaringen en aanvullende geluidsverklaringen

Artikel 14 [Geluidscertificaat]

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:

11. Besluit luchtvaartuigen 2008 [BL 2008]

- 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 [Geluidsverklaring en aanvullende geluidsverklaring]

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 [Administratieve procedures]

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 [Erkenningen]

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.

11. Besluit luchtvaartuigen 2008 [BL 2008]

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 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 amateurbouwvliegtuigen 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.

Art 2 [Onderhoudsprogramma]

1. De houder van een luchtvaartuig is er voor verantwoordelijk dat een bij dat luchtvaartuig behorend onderhoudsprogramma wordt opgesteld, bijgehouden en bij uitvoering van onderhoud wordt gebruikt.
2. Een onderhoudsprogramma omvat tenminste de volgende aspecten: inspectieperiodes, inspectiestaten, bedrijfsgegevens, de van toepassing zijnde aanwijzingen van de minister en aanvullende onderhoudsinformatie.
3. Onderhoudsprogramma's worden opgesteld en bijgehouden volgens de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig.
7. Aanwijzingen van de minister in de vorm van onderhoudsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen worden tijdig verwerkt in het onderhoudsprogramma.

Art 5. [Beheer onderhoudsprogramma]

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

Art 7. [Uitvoering onderhoud]

1. Met betrekking tot het onderhoud van een luchtvaartuig is de houder verplicht ervoor te zorgen, dat de minister op zijn verzoek wordt ingelicht omtrent het tijdstip, waarop met het onderhoud dan wel met bepaalde daartoe behorende werkzaamheden zal worden aangevangen.
2. Het onderhoud van een micro light aeroplane mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de houder van het vliegtuig.
3. Het onderhoud van een amateurbouwluchtvaartuig mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de houder van het luchtvaartuig, met uitzondering van het onderhoud aan de verplichte instrumenten, radio's en transponders.
4. Met uitzondering van het gestelde in het tweede en derde lid geldt dat klein onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus of door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder en dat groot onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder.
7. Aan het bepaalde in het zesde lid wordt voldaan, indien het onderhoud wordt verricht door een houder van een daartoe strekkende erkenning.

Art 8. [Onderhoud in het buitenland]

1. Luchtvaartuigen en onderdelen daarvan mogen buiten Nederland worden onderhouden door onderhoudsbedrijven, erkend of geaccepteerd overeenkomstig de geldende JAA-procedures.

Art.9. [Certificaat van vrijgave voor gebruik en onderhoudsverklaring]

1. Alvorens na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig of onderdeel daarvan weer in gebruik wordt genomen, wordt een *certificaat van vrijgave* of een *certificaat van vrijgave voor gebruik* opgesteld:
 - a. waarin de bevindingen en de verrichte werkzaamheden bij het onderhoud worden vastgelegd;
 - b. waarin verklaard wordt dat bij het onderhoud is gehandeld overeenkomstig de krachtens deze regeling gegeven aanwijzingen, en
 - c. dat is ondertekend door de persoon, de onderhoudstechnicus, of door de erkenninghouder, dan wel door het certificeringspersoneel van die erkenninghouder door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens artikel 7 van deze regeling zijn verricht.
2. Alvorens na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig weer in gebruik wordt genomen, wordt onder verantwoording van de houder van het luchtvaartuig, een verklaring, verder aangeduid met *onderhoudsverklaring*, opgesteld waarin is opgenomen wanneer het eerstvolgende geplande onderhoud dient te worden uitgevoerd. Als een onderhoudsverklaring wordt gezien:
 - c. het Journaal, de kolom `uren "over" tot eerstvolgende onderhoudsbeurt' tezamen met een vermelding van de datum waarop het eerstvolgende onderhoud dat middels kalendertijd wordt bepaald in de kolom `opmerkingen'.
3. Zowel de inhoud als de vorm van de onder het eerste en tweede lid bedoelde certificaten en verklaringen zijn in overeenstemming met nadere aanwijzingen, voor zover die door de minister zijn gegeven.

12 Regeling onderhoud luchtvaartuigen

Art 10 [Technische administratie luchtvaartuig en onderdelen]

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL verplicht een technische administratie te voeren ten aanzien van het luchtvaartuig en van de volgende onderdelen daarvan:
 - a. voortstuwingsinrichtingen;
 - b. luchtschroeven;
 - c. uitwisselbare en tijdgelimiteerde onderdelen.
- 2-[3]. In de technische administratie van een luchtvaartuig [en van onderdelen van luchtvaartuigen] zijn de onderhoudsverklaringen, de certificaten van vrijgave of de certificaten van vrijgave voor gebruik alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het luchtvaartuig [aan het onderdeel] verrichte werkzaamheden, opgenomen. Deze documenten bevatten, met vermelding van de data, ten minste de gegevens met betrekking tot:
 - [a] de inschrijvingskenmerken van het luchtvaartuig, waarin het onderdeel ingebouwd is, of is geweest;
 - a.[b] het aantal vliegreuren, of cycli, zodanig dat hieruit blijkt hoe lang het luchtvaartuig heeft gevlogen [het onderdeel in bedrijf geweest is] sinds de bouw en sinds het laatste periodieke onderhoud;
 - b.[c] de technische storingen, de opgelopen schade en de proefvluchten, en
 - c.[d] het onderhoud dat het luchtvaartuig [het onderdeel] heeft ondergaan.
4. De gegevens worden beveiligd vastgelegd en mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar worden gemaakt. De gegevens zijn volledig, duidelijk leesbaar en begrijpelijk.
5. De technische administratie van luchtvaartuigen en van de onderdelen van luchtvaartuigen wordt gevoerd op aanwijzingen van de minister in daartoe bestemde boeken, op daartoe bestemde formulieren of in het daarvoor bestemde techlog systeem.
6. Op de boeken, formulieren en andere bescheiden moeten ten minste de benaming, de typeaanduiding, het serienummer en de naam van de fabrikant van het luchtvaartuig of het onderdeel worden vermeld.
7. Volgboeken en volgkaarten, die ter voortzetting van de reeks aantekeningen worden gebruikt, moeten zijn voorzien van een volgnummer. De bladzijden van de boeken moeten doorlopend genummerd zijn.

Art 11 [Termijnen voor het bewaren van de technische administratie]

1. Tenzij de minister een andere termijn heeft vastgesteld, wordt de technische administratie onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig gedurende de hieronder aangegeven termijnen bewaard:
 - a. m.b.t het onderhoud anders dan revisie, wijzigingen of belangrijke herstellingen: twee jaar;
 - b. m.b.t. revisies: zo lang, dat de aantekeningen van voorlaatste en laatste revisie beschikbaar zijn;
 - c. m.b.t. tot wijzigingen en belangrijke herstellingen: tot één jaar is verstreken, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald;
 - d. m.b.t onderdelen met beperkte levensduur: totdat één jaar is verstreken na de vervanging van het betreffende onderdeel.
2. De in het vorige lid, onder a, b en d gestelde verplichtingen blijven slechts één jaar van kracht, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald.

Art 12 [Ter beschikking stellen en melding van defecten en gebreken]

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven bewijs van luchtwaardigheid verplicht op een door de minister gedaan verzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking te stellen op een nader door de minister te bepalen tijdstip en plaats, waarbij zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van de houder.

Art 12 [Melding van defecten en gebreken]

De houder van een luchtvaartuig dient de bekende en vermoede gebreken van het luchtvaartuig alsmede defecten en beschadigingen, die zijn opgetreden of ontdekt in installaties of onderdelen van het luchtvaartuig en de luchtwaardigheid nadelig beïnvloeden, schriftelijk en zo snel mogelijk maar ten minste binnen 72 uur na de waarneming aan de minister te melden.

Art 14 [Wijzigingen van luchtvaartuigen]

1. Wijzigingen van luchtvaartuigen behoeven de instemming van de minister.

13 Regeling technische voorschriften voor lieren, sleepauto's en sleepkabels

HOOFDSTUK 2. LIEREN

Art 2 [Algemeen]

1. Een lier omvat in ieder geval:
 - (a) een liermechanisme, bestaande uit een krachtbron, een kabeltrommel en daartussen een overbrengingsmechanisme;
 - (b) een inrichting voor het doorsnijden of kappen van de kabel, hierna te noemen "kapinrichting";
 - (c) een inrichting voor het geleiden van de kabel naar de kabeltrommel, hierna te noemen "kabelgeleiding";
 - (d) instrumenten voor controle van de goede werking van het sleepproces en de goede werking van de krachtbron;
 - (e) afscherpende delen, welke het bedieningspersoneel beschermen tegen mogelijke gevaren, die aan het verblijf op of nabij de lier zijn verbonden;
 - (f) een inrichting, waarmede verhinderd wordt, dat de lier tijdens het gebruik zodanig van stand verandert, dat daardoor de veiligheid in gevaar wordt gebracht;
 - (g) een zwaailicht.

Art 3 [Liermechanisme]

1. Het remvermogen van de krachtbron bedraagt voor het lieren van een zweefvliegtuig met een zitplaats ten minste 44 kW en voor het lieren van een zweefvliegtuig met twee zitplaatsen tenminste 66 kW.
2. Bij een windsnelheid van 0 m/sec moet met elk type zweefvliegtuig, waarvoor de lier bestemd is, een kabelsnelheid kunnen worden bereikt van ten minste 1,2 maal de minimale vliegsnelheid van het zweefvliegtuig.
3. De kabeltrommel moet door middel van een rem snel tot stilstand gebracht kunnen worden.

Art 4 [Kapinrichting]

1. De kapinrichting is zodanig uitgevoerd dat in ieder geval:
 - a. de kabel onder alle omstandigheden snel geheel kan worden doorgesneden;
 - b. de kabel na het doorsnijden niet verward of geklemd kan raken tussen delen van de lier;
 - c. het bedieningspersoneel geen gevaar loopt tijdens het doorsnijden van de kabel.
2. De lierman moet vanaf zijn standplaats onmiddellijk en duidelijk kunnen waarnemen of de kapinrichting al dan niet geblokkeerd is.

Art 5 [Snijproeven]

1. De geschiktheid van de kapinrichting voor de te gebruiken lierkabel wordt aangetoond door middel van vijf achtereenvolgende snijproeven.
2. Bij elke snijproef wordt een proefstuk geheel doorsneden.
4. Het proefstuk bestaat uit drie tegen elkaar liggende kabels, elk met een diameter gelijk aan:
 - a. 4 mm, indien de diameter van de te gebruiken sleepkabel 4 mm of minder bedraagt; of
 - b. de diameter van de te gebruiken sleepkabel, indien deze meer dan 4 mm bedraagt.
4. Het materiaal van het proefstuk is gelijk / gelijkwaardig aan het materiaal waaruit de kabel is vervaardigd.
5. De kapinrichting is geschikt indien er na afloop van de proeven geen blijvende vervorming te zien is van enig onderdeel en de snijdende delen geen noemenswaardige slijtage vertonen.
6. Indien de stand van de kapinrichting tijdens het bedrijf van de lier kan veranderen, wordt de goede werking van de kapinrichting en de bedieningsinrichting in alle te verwachten standen aangetoond.

Art 6 [Kabelgeleiding]

1. De kabelgeleiding moet zodanig zijn geconstrueerd, dat
 - (a) de kabel niet in aanraking kan komen met delen van de lier die daar niet voor bestemd zijn;
 - (b) de kabel niet beklemd kan raken;
 - (c) de kabel zich bij een doelmatige opstelling van de lier met het vrije uiteinde onbelemmerd kan bewegen binnen de ruimte van de viervlakshoek, bedoeld in de bijlage bij deze regeling.
2. De draaiende delen van de kabelgeleiding draaien onder alle omstandigheden gemakkelijk en zonder slingering.
7. Het regelmatig verdelen van de kabel op de kabeltrommel op de kabeltrommel tijdens het lieren geschiedt zodanige wijze dat de lierman hiermee geen bemoeienis heeft.

Art 9 [Veiligheidsmaatregelen]

1. De standplaats van de lierman is afgescheiden van de gevaarlijke delen van het liermechanisme, de kabelgeleiding en de kapinrichting en is beschermd tegen een over de lier vallende sleepkabel.
2. Alle draaiende delen van de lier alsmede de messen van de kapinrichting zijn afgeschermd tegen aanraking door het bedieningspersoneel.

13 Regeling technische voorschriften voor lieren, sleepauto's en sleepkabels

Art 11 [Zwaailicht]

1. Lieren zijn uitgerust met een geel zwaailicht, dat in werking is wanneer een kabeltrommel ingeschakeld is
2. Het licht is op een afstand van ten minste 1500 meter zichtbaar.

HOOFDSTUK 4. SLEEPKABELS

Art 18 [Algemeen]

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn uitsluitend van toepassing op sleepkabels die gebruikt worden voor de opstijging van een zweefvliegtuig met behulp van een lier of een sleepauto.
2. De sleepkabel die wordt gebruikt voor de opstijging met behulp van een lier omvat:
 - (a) een kabel van zodanige lengte dat bij een windsnelheid van 0 m/s het zweefvliegtuig bij normaal bedrijf een hoogte van ten minste 250 m kan bereiken;
 - (b) een breukstuk van de voorgeschreven nominale sterkte;
 - (c) een ring ter bevestiging van de kabel aan het zweefvliegtuig.
3. De sleepkabel die wordt gebruikt voor de opstijging met behulp van een sleepauto omvat naast de in het vorige lid genoemde onderdelen een duidelijk als zodanig gekenmerkte ring ter bevestiging van de kabel aan de sleepauto.
4. Alle onderdelen van de sleepkabel, met uitzondering van het breukstuk, zijn in staat een trekkracht op te nemen die ten minste 1,5 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt.
5. De ringen en de in artikel 19, eerste lid, bedoelde breukstukhouder, zijn in staat om zonder blijvende vervorming een trekkracht op te nemen die 1,5 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt.
6. Delen van sleepkabels die de in het vierde of vijfde lid vereiste sterkte niet meer bezitten, worden vervangen.
7. Afzonderlijke stukken van sleepkabels worden aan elkaar verbonden door middel van splitsen of ten minste twee klemmen. In enig deel met een lengte van 100 meter van een sleepkabel bevinden zich niet meer dan twee van deze verbindingen
8. Alle verbindingselementen van de sleepkabel zijn voldoende bedrijfszeker, zodat deze tijdens het slepen niet kunnen losraken.

Art 19 [Breukstuk] ²⁰

1. Het breukstuk en de houder waarin dit is opgenomen zijn deugdelijk en van een door de Minister van Infrastructuur en Milieu toegelaten type .
3. Het breukstuk waarvan de nominale sterkte in het vlieghandboek is vermeld, is met een of meer kleuren en een ingeslagen merk duidelijk gekenmerkt.

Art 20 [Bevestigingsring]

De ring, waarmee de kabel aan het zweefvliegtuig, respectievelijk de sleepauto wordt bevestigd, voldoet aan de volgende eisen

- (a) de ring past goed om de haak, waaraan hij bevestigd wordt;
- (b) indien de ring om de haak geslagen is, kan de haak zonder enige moeilijkheden ontkoppeld worden;
- (c) de ring komt onmiddellijk na het ontkoppelen zonder enige moeilijkheid los van de haak.

Art 21 [Kabelvalscherf]

Indien een kabelvalscherf wordt gebruikt om de valsnelheid van de sleepkabel te verkleinen, voldoet dit aan de volgende eisen:

- (a) het scherm is zodanig uitgevoerd dat het zich niet kan openen tijdens de opstijging;
- (b) het scherm bezit voldoende sterkte bezit om de daarop uitgeoefende krachten te kunnen opnemen;
- (c) de middellijn van het scherm in geopende toestand is niet groter is dan 200 cm.
- (d) de afstand tussen de ontkoppelhaak van het zweefvliegtuig en enig deel van het scherm bedraagt tenminste 30 m, indien de sleepkabel aan het zweefvliegtuig is bevestigd en de kabel zich in gestrekte toestand bevindt.

²⁰ In AIC-B 07/06 is de volgende lijst van goedgekeurde breukstukken weergegeven:

<i>Kleur</i>	<i>Merk</i>	<i>Sterkte</i>	
Zwart	1 / TD10	10000 N	(1000 kg)
Bruin	2 / TD85	8500 N	(850 kg)
Rood	3./ TD75	7500 N	(750 kg)
Blauw	4 / TD60	6000 N	(600 kg)
Wit	5 / TD50	5000 N	(500 kg)
Geel	6 / TD40	4000 N	(400 kg)
Groen	7 / TD30	3000 N	(300 kg)

14 Regeling onderhoud lieren 2001

Art. 1 [Liertechnicus]

In deze regeling wordt verstaan onder liertechnicus: een persoon die bevoegd is een lier te onderhouden.

Art. 2 [Uitvoering onderhoud]

De eigenaar of houder van een lier is verplicht ervoor te zorgen dat het onderhoud, de revisie en de herstelling van de lier zodanig wordt uitgevoerd dat de deugdelijkheid van de lier is gewaarborgd, met inachtneming van het gestelde in deze regeling.

Art. 3 [Verplichtingen eigenaar]

De eigenaar of houder is verplicht:

- a. een onderhoudsprogramma op te stellen en ervoor te zorgen dat het onderhoud wordt uitgevoerd volgens het onderhoudsprogramma. In dit onderhoudsprogramma zijn ten minste opgenomen:
 1. de uit te voeren onderhoudswerkzaamheden, waaronder de dagelijkse inspectie;
 2. de tijds- of bedrijfsurenintervallen waarop deze werkzaamheden worden uitgevoerd;
 3. aanwijzingen betreffende revisie en herstelling van aanzienlijke schade.Het onderhoudsprogramma is opgesteld volgens de aanwijzingen van de fabrikant van de lier, voor zover deze beschikbaar zijn;
- b. het onderhoudsprogramma te laten uitvoeren door of onder toezicht van een liertechnicus; de dagelijkse inspectie kan worden uitgevoerd door een houder van een geldig RPL(G)²¹ met de bevoegdverklaring RFI(G) of een door de liertechnicus schriftelijk daartoe gemachtigde houder van een geldig RPL(G);
- c. ervoor te zorgen dat de verrichte werkzaamheden aan de lier en de bevindingen daarbij, schriftelijk worden vastgelegd en ondertekend door een liertechnicus; voor de dagelijkse inspectie kan dit de houder van een geldig RPL(G) met de bevoegdverklaring RFI(G) zijn, of een door de liertechnicus schriftelijk daartoe gemachtigde houder van een geldig RPL(G).

Art. 4 [Aanwijzing liertechnicus]

1. De liertechnicus wordt aangewezen door de eigenaar of houder van de lier.

Art. 5 [Aanvullende aanwijzingen]

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan nadere aanwijzingen geven betreffende het onderhoud van lieren.

²¹ Het voorkomen van een verwijzing naar het niet meer bestaande RPL(G) is het gevolg van het feit, dat het deze verwijzing over het hoofd gezien is bij de aanpassing van de teksten van de "lagere" regelingen aan het afschaffen van het RPL(G) op 01-10-2004

15 Regeling voorzieningen sleepvliegen

Art 2 [Kunstvluchten en vervoer van personen en goederen]

1. Tijdens vluchten, waarbij een sleep wordt gesleept, mogen geen kunstvluchten worden uitgevoerd en mogen geen andere personen of goederen worden vervoerd, dan voor het uitvoeren van de vlucht noodzakelijk is.
2. In afwijking van hetgeen in het vorige lid en in het vlieghandboek van het sleepvliegtuig is bepaald, mag tijdens vluchten waarbij een éénpersoons zweefvliegtuig wordt gesleept, een persoon die houder is van een vliegbewijs worden vervoerd, aan wie onderricht in het sleepvliegen wordt gegeven, mits de gezagvoerder van het sleepvliegtuig als examiner voor de bevoegdverklaring 'sleepvliegen'²² in een vliegbewijs is benoemd. Indien het slepen geschiedt met een sleepvliegtuig waarmede tweepersoons zweefvliegtuigen bij een beperkte startmassa mogen worden gesleept, is de beperking van maximaal toegelaten startmassa bij het slepen van éénpersoons zweefvliegtuigen niet van toepassing.

Art 4 [Sleepkabels]

1. De sleepkabel voor het slepen van een zweefvliegtuig moet omvatten:
 - a. een kabel, vervaardigd van nylon of van materiaal met overeenkomstige eigenschappen en van een zodanige lengte, dat aan de krachtens artikel 5 van het Besluit Luchtwaardigheid gestelde eisen ten aanzien van bestuurbaarheid en stabiliteit van het sleepvliegtuig wordt voldaan;
 - b. een breukstuk als bedoeld in artikel 5, aangebracht zo dicht mogelijk bij de sleephaak van het zweefvliegtuig en van een nominale sterkte als vermeld in het vlieghandboek van het zweefvliegtuig, welke de maximaal toegelaten waarde als vermeld in de sleepbijlage van het vlieghandboek van het sleepvliegtuig niet mag overschrijden;
 - c. gladde ringen, passend om de sleephaken van het zweefvliegtuig en het sleepvliegtuig. Deze ringen mogen het ontkoppelen niet belemmeren.
4. Alle onderdelen van de sleepkabel, met uitzondering van het breukstuk, moeten een trekkracht kunnen opnemen, welke tenminste 1,5 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt en zonder blijvende vervorming een trekkracht kunnen opnemen, welke tenminste 1,15 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt.
5. Alle verbindingselementen moeten zodanig zijn geconstrueerd, dat zij tijdens het slepen niet kunnen losraken.

Art 5 [Breukstukken]

1. Het breukstuk en de houder waarin het moet zijn opgenomen, moeten deugdelijk en van een door de minister toegelaten type zijn. De deugdelijkheid van de breukstukken kan worden aangetoond door 5 exemplaren van de betrokken productieserie als volgt te beproeven:
 - a. het breukstuk mag niet een meetbare, blijvende vormverandering hebben ondergaan, nadat het breukstuk gedurende 5 minuten is belast met een trekkracht van 0,85 maal de nominale sterkte;
 - b. de breuksterkte van het breukstuk mag niet groter zijn dan 1,07 maal en niet kleiner dan 0,93 maal de nominale sterkte.
2. Het breukstuk, waarvan de nominale sterkte in de sleepbijlage van het vlieghandboek is vermeld, moet met een of meer kleuren en een ingeslagen merk duidelijk zijn gemerkt.

Art 6 [Gebruik van buitenlandse vliegtuigen]

De gezagvoerder van een buitenlands geregistreerd sleepvliegtuig is verplicht een verklaring van de minister mee te voeren waaruit blijkt dat het slepen met bedoeld vliegtuig is toegestaan. Aan deze toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden.

²² Voor het voorkomen van een verwijzing naar een bevoegdverklaring 'sleepvliegen', die net als het RPL(G) in 2004 werd afgeschaft geldt een soortgelijke opmerking als eerder weergegeven in voetnoot 21 op de pagina hiervoor.

BIJLAGEN DEEL I

Bijlage I-A : Enkele (ICAO) Chicago Convention en Annex 1 (= Personnel Licensing) artikelen

Chicago Convention on International Civil Aviation Articles

Art 1: Sovereignty

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Art 2: Territory

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Art 3: Civil and state aircraft

- (a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.
- (b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.
- (c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.
- (d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

Art 4: Misuse of civil aviation

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

Art 5: Right of non-scheduled flight

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights. Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

Art. 12: Rules of the air

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable

Art. 28 :Air navigation facilities and standard systems

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

- (a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;
- (b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;
- (c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

Bijlage I-A : Enkele (ICAO) Chicago Convention en Annex 1 (= Personnel Licensing) artikelen

Art. 29: Documents carried in aircraft

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- (a) Its certificate of registration;
- (b) Its certificate of airworthiness;
- (c) The appropriate licenses for each member of the crew;
- (d) Its journey log book;
- (e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
- (f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
- (g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Art.31: Certificates of airworthiness

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

Art.32: Licenses of personnel

- (a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.
- (b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Art.33: Recognition of certificates and licenses

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

Art. 37:Adoption of international standards and procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- (a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- (b) Characteristics of airports and landing areas;
- (c) Rules of the air and air traffic control practices;
- (d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- (e) Airworthiness of aircraft;
- (f) Registration and identification of aircraft;
- (g) Collection and exchange of meteorological information;
- (h) Log books;
- (i) Aeronautical maps and charts;
- (j) Customs and immigration procedures;
- (k) Aircraft in distress and investigation of accidents;and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Art. 38: Departures from international standards and procedures(first part)

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standards or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard.

Bijlage I-A : Enkele (ICAO) Chicago Convention en Annex 1 (= Personnel Licensing) artikelen

Annex 1 : Personnel Licensing : International Standards and Recommended Practices

1.1 Definitions

When the following terms are used in the Standards and Recommended Practices for Personnel Licensing, they have the following meanings:

Licensing Authority. The Authority designated by a Contracting State as responsible for the licensing of personnel.

Note.— In the provisions of this Annex, the Licensing Authority is deemed to have been given the following responsibilities by the Contracting State: (a) assessment of an applicant's qualifications to hold a licence or rating;

(b) issue and endorsement of licences and ratings; (c) designation and authorization of approved persons; (d) approval of training courses; (e) approval of the use of synthetic flight trainers and authorization for their use in gaining the experience or in demonstrating the skill required for the issue of a licence or rating; and (f) validation of licences issued by other Contracting States.

Medical Assessment. The evidence issued by a Contracting State that the licence holder meets specific requirements of medical fitness. It is issued following an evaluation by the Licensing Authority of the report submitted by the designated medical examiner who conducted the examination of the applicant for the licence.

Rendering (a licence) valid. The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own licence, in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of its own licence.

1.2 General rules concerning licences

1.2.1 Authority to act as a flight crew member

A person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.

Note.— Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crew members carry their appropriate licences on board every aircraft engaged in international air navigation.

1.2.2 Method of rendering a licence valid

1.2.2.1 When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence.

Note.— This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the authorities of that State.

1.2.2.2 **Recommendation.**— *A pilot licence issued by a Contracting State should be rendered valid by other Contracting States for use in private flights.*

Note.— Contracting States which, without formality, render valid a licence issued by another Contracting State for use in private flights are encouraged to notify this facility in their Aeronautical Information Publications.

1.2.5 Validity of licences

1.2.5.1 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.

1.2.5.1.1 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence

Bijlage I-A : Enkele (ICAO) Chicago Convention en Annex 1 (= Personnel Licensing) artikelen

2.9 Glider pilot licence

2.9.1 Requirements for the issue of the licence

2.9.1.1 Age

The applicant shall be not less than 16 years of age.

2.9.1.2 Knowledge

The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a glider pilot licence, in at least the following subjects:

Air law

- a) rules and regulations relevant to the holder of a glider pilot licence; rules of the air; appropriate air traffic services practices and procedures;

Aircraft general knowledge

- b) principles of operation of glider systems and instruments;
- c) operating limitations of gliders; relevant operational information from the flight manual or other appropriate document;

Flight performance and planning

- d) effects of loading and mass distribution on flight characteristics; mass and balance considerations;
- e) use and practical application of launching, landing and other performance data; f) pre-flight and en-route flight planning appropriate to operations under VFR; appropriate air traffic services procedures; altimeter setting procedures; operations in areas of high-density traffic;

Human performance

- g) human performance relevant to the glider pilot;

Note.— *Guidance material to design training programmes on human performance can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

Meteorology

- h) application of elementary aeronautical meteorology; use of, and procedures for obtaining, meteorological information; altimetry;

Navigation

- i) practical aspects of air navigation and dead-reckoning techniques; use of aeronautical charts;

Operational procedures

- j) use of aeronautical documentation such as AIP, NOTAM, aeronautical codes and abbreviations;
- k) different launch methods and associated procedures;
- l) appropriate precautionary and emergency procedures, including action to be taken to avoid hazardous weather and wake turbulence and other operating hazards;

Principles of flight

- m) principles of flight relating to gliders.

2.9.1.2.1 Recommendation.— *The applicant should have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges to be granted to the holder of a glider pilot licence, in radiotelephony procedures and phraseology as appropriate to VFR operations and on action to be taken in case of communication failure.*

2.9.1.3 Experience

2.9.1.3.1 The applicant shall have completed not less than six hours of flight time as a pilot of gliders including two hours' solo flight time during which not less than 20 launches and landings have been performed.

2.9.1.3.1.1 When the applicant has flight time as a pilot of aeroplanes, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.9.1.3.1 can be reduced accordingly.

2.9.1.3.2 The applicant shall have gained, under appropriate supervision, operational experience in gliders in at least the following areas:

- a) pre-flight operations, including glider assembly and inspection;
- b) techniques and procedures for the launching method used, including appropriate airspeed limitations, emergency procedures and signals used;
- c) traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- d) control of the glider by external visual reference;
- e) flight throughout the flight envelope;
- f) recognition of, and recovery from, incipient and full stalls and spiral dives;
- g) normal and cross-wind launches, approaches and landings;
- h) cross-country flying using visual reference and dead reckoning;
- i) emergency procedures

Bijlage I-A : Enkele (ICAO) Chicago Convention en Annex 1 (= Personnel Licensing) artikelen

2.9.1.4 Skill

The applicant shall have demonstrated the ability to perform as pilot-in-command of a glider, the procedures and manoeuvres described in 2.9.1.3.2 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of a glider pilot licence, and to:

- a) operate the glider within its limitations;
- b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- c) exercise good judgement and airmanship;
- d) apply aeronautical knowledge; and
- e) maintain control of the glider at all times in a manner such that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

2.9.1.5 Medical fitness

The applicant shall hold a current Class 2 Medical Assessment.

2.9.2 Privileges of the holder of the license and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.9.2.1 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6 and 2.1, the privileges of the holder of a glider pilot license shall be to act as pilot-in-command of any glider provided the license holder has operational experience in the launching method used.

2.9.2.2 **Recommendation.**— *If passengers are to be carried, the license holder should have completed not less than 10 hours of flight time as a pilot of gliders.*

Bijlage I-B: Overzicht van AIC-A's, AIC-B's en MAL's van belang voor zweefvliegers

AIC-A's:

- 01/12 Aeronautical Information Circulars Series A in force
- 06/11 Importance of the correct use of the mode-S transponder regarding collision avoidance
- 05/10 Transponder free zones for gliders

AIC-B's:

- 01/12 Geldige MAL's en AIC-B's
- 04/11 Vergunning voor het gebruik van frequentieruimte en radio station licence aan boord van vliegtuigen
- 02/10 Het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart
- 07/06 Breukstukken
- 05/05 Nieuwe situatie luchtruim Niederrhein, Volkel, de Peel en Eindhoven
- 03/03 VFR-vluchten in Nederland²³
- 01/01 Alcoholwetgeving en controles in de Nederlandse luchtvaart
- 06/99 De betekenis van de manoeuvreersnelheid v_A

MAL's: [nu aangeduid als AIC-B's]

- 18/93 Zijwindlandingen met lichte vliegtuigen
- 04/93 Inbouwen en opbergen van voorwerpen in luchtvaartuigen
- 103/92 Het gebruik van veiligheidstuig in de kleine luchtvaart
- 83/92 Maximale graslengte bij lierstarts van zweefvliegtuigen²⁴
- 76/92 Het ongewild meenemen van een lierkabel tijdens de start²⁵
- 60/92 De betekenis van de manoeuvreersnelheid v_A

²³ Officieel is deze AIC-B vervallen

²⁴ Officieel is deze MAL vervallen

²⁵ Officieel is deze MAL vervallen

AANTEKENINGEN