

# Vergunningverlening personenvervoer historische luchtvaartuigen

## Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht

8 april 2002/DL/OV/02.550498  
Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
Gelezen het verzoek van de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht d.d. 7 maart 2002;  
Gelet op artikel 16b van de Luchtvaartwet en het terzake vastgestelde beleid (Nota Beleid Historische Luchtvaart, Kamerstukken II 1997-1998, 25 207, nr.6);  
Gelet op de algemene voorwaarden die worden toegepast met betrekking tot historische luchtvaartuigen, bij de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid (artikel 3.13 lid 5 Wet Luchtvaart), bij het verlenen van een ontheffing van een vervoersvergunning (artikel 16 d Luchtvaartwet) en de op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen (artikel 98 lid 1 sub c Regeling Toezicht Luchtvaart);

Besluit:

### Artikel 1

Aan de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht wordt, met inachtneming van onderstaande voorwaarden en beperkingen, tot **1 april 2003** vergunning verleend voor het vervoer van personen in het kader van de historische luchtvaart, met het historische luchtvaartuig voorzien van de kenmerken PH-IIB, PH-MLM, PH-LSK, PH-TBR (Harvards), PH-GAZ, PH-GAU, PH-KNR, PH-PPW (Piper Super Cubs), PH-GRB, PH-HOI (Fokkers S-11), PH-NGK (Auster), PH-PBB (Stinson Sentinel), PH-OUQ (Spitfire MK-IX), PH-KHV (Beachcraft D18S) en PH-DHC (Havilland Beaver).

### Artikel 2

Een luchtvaartuig is van historische waarde indien het type of model, zoals vermeld in het oorspronkelijke typecertificaat uitgegeven in het land

van productie, voldoet aan de volgende criteria:

- het oorspronkelijke type certificaat of type bewijs van luchtwaardigheid voor het type of model luchtvaartuig is ten minste 40 jaar geleden afgegeven;
- het luchtvaartuig is ten minste 30 jaar oud;
- het type of model heeft voor Nederland een toegevoegde historische waarde gelet op de rol die het heeft gespeeld in de historie van Nederland, Nederlandse bedrijven, overheidsdiensten of instellingen dan wel bij de bevrijding van het Koninkrijk der Nederlanden tijdens de tweede wereldoorlog, en
- het luchtvaartuig verkeert in originele staat tenzij de minister heeft ingestemd met bepaalde aanpassingen of deze voorschrijft in verband met de vliegveiligheid.

Het in sub c genoemde criteria is niet van toepassing op luchtvaartuigen, voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid van een burger luchtvaartautoriteit, die op 16 maart 1998 in Nederland waren gestationeerd.

### Artikel 3

Het vervoer met een luchtvaartuig van historische waarde wordt onderscheiden in 3 categorieën: categorie 1, particulier vervoer, categorie 2, niet-commercieel vervoer, en categorie 3, commercieel vervoer. Particulier vervoer (categorie 1) is vervoer door een particulier houder. Niet-commercieel vervoer (categorie 2) is vervoer door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie. Voor zowel categorie 1 als categorie 2 geldt dat het vervoer betreft zonder bedrijfskarakter of winstoogmerk. Uitsluitend de vervoerskosten kunnen geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, worden doorberekend. Onder vervoerskosten wordt verstaan: kosten van verzekering, brandstof, onderhouds- en reparatiekosten alsmede landingsgelden. Commercieel vervoer (categorie 3) is vervoer anders dan particulier of niet-commercieel vervoer.

### Artikel 4

– categorie 1 en 2

Een luchtvaartuig dient voor het vervoer als bedoeld in de categorieën 1 en 2 te voldoen aan de oorspronkelijke certificatiebasis, waaronder wordt begrepen het geheel van luchtwaardigheidseisen die ten tijde van het ontwerpen van het luchtvaartuig door het land van ontwerp werden gesteld. Meermotorige luchtvaartuigen dienen tevens te voldoen aan klimprestaties met één motor uitgeschakeld, overeenkomend met het veiligheidsniveau bedoeld in CAR 4b t/m amendement 6, artikelen 120(c) en (d).

– categorie 3, ten hoogste drie passagiers

Een luchtvaartuig dat is gecertificeerd voor vervoer van ten hoogste drie passagiers dient voor het vervoer als bedoeld in categorie 3 te voldoen aan de oorspronkelijke certificatiebasis, waaronder wordt begrepen het geheel van luchtwaardigheidseisen die ten tijde van het ontwerpen van het luchtvaartuig door het land van ontwerp werden gesteld.

Meermotorige luchtvaartuigen dienen tevens te voldoen aan de klimprestaties met één motor uitgeschakeld, bedoeld in CAR 4b t/m amendement 6, artikelen 120(c) en (d).

– categorie 3, meer dan drie passagiers

Een luchtvaartuig dat is gecertificeerd voor vervoer van meer dan drie passagiers dient voor het vervoer als bedoeld in categorie 3 ten minste te voldoen aan het luchtwaardigheidsniveau van CAR 4b (Airplane Airworthiness; Transport categories) t/m amendement 6, effective date 12 augustus 1957.

### Voortgezette luchtwaardigheid

Voor de beoordeling van de luchtwaardigheid is van belang de voortgezette luchtwaardigheid. Voortgezette luchtwaardigheid houdt in dat er een actieve type-certificaat-houder moet zijn ten behoeve van het waarborgen van de continue luchtwaardigheid en informatieverstrekking hierover.

Wanneer deze voortgezette luchtwaardigheid niet meer kan worden aangetoond, mogen niet meer dan drie passagiers met het luchtvaartuig worden vervoerd.

Noot 1: Onder CAR 4b wordt verstaan de Amerikaanse Civil Aviation Requirements (Airplanes Airworthiness; Transport categories) tot en met amendement 6, effective date 12 augustus 1957.

#### Artikel 5

Alleen voor de volgende luchtvaartuigen kan een bewijs van luchtwaardigheid worden afgegeven.

a. Een luchtvaartuig dat is voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid afgegeven door de burger luchtvaartautoriteit van Canada, Duitsland, Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Zweden of Zwitserland; de minister voert een administratief luchtwaardigheidsonderzoek uit.

Noot 1: een militair straalvliegtuig en een militaire helikopter kunnen, mits voorzien van een burger bewijs van luchtwaardigheid uit de genoemde landen, onder deze groep vallen.

b. Een luchtvaartuig dat is voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid van een burger luchtvaartautoriteit dat niet is afgegeven in één van de in het eerste lid genoemde landen, mits het luchtvaartuig een oorspronkelijke civiele ontwerp-doelstelling heeft en in één van de in het eerste lid genoemde landen is ontworpen, na een door de minister uitgevoerd luchtwaardigheidsonderzoek.

Noot 2: dit sluit luchtvaartuigen met een militaire ontwerp-doelstelling uit.

c. Een vliegtuig met propelleraandrijving met een militaire ontwerp-doelstelling dat is voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid van een burger luchtvaartautoriteit of een bewijs van luchtwaardigheid van een militaire luchtvaartautoriteit afkomstig uit één van de in het eerste lid genoemde landen, na een door de minister uitgevoerd luchtwaardigheidsonderzoek.

Noot 3: dit sluit straalvliegtuigen en helikopters met een militaire ontwerp-doelstelling, niet komend uit de genoemde landen dan wel Nederland, uit.

Noot 4: het bewijs van luchtwaardigheid van de burger luchtvaartautoriteit behoeft niet te voldoen aan de

status ICAO annex 8. Een permit to fly afgegeven door de Civil Aviation Authority van het Verenigde Koninkrijk (CAA-UK) wordt ook als zodanig beschouwd.

De systematiek van het afgeven van een bewijs van luchtwaardigheid is toegelicht in het schema in bijlage 1.

#### Artikel 6

a. *Vrijstelling.* Vervoer als bedoeld in categorie 1 met luchtvaartuigen van maximaal 2000 kg MTOM is toegestaan zonder een door de minister afgegeven vergunning.

(Regeling houdende vaststelling van bepaalde soorten vervoer welke zijn uitgezonderd van de in artikel 16 Luchtvaartwet vervatte verplichting, Stcrt. 1994, 164; 1016c Luchtvaartvoorschriften)

b. *Geen concurrentie.* Bij vervoer als bedoeld in categorie 1 en 2 wordt niet in concurrentie getreden met het commercieel vervoer binnen de Europese Unie.

c. *Ontheffing.* Vervoer als bedoeld in categorie 1 met luchtvaartuigen van meer dan 2000 kg MTOM en vervoer als bedoeld in categorie 2 is slechts toegestaan nadat de minister daartoe ontheffing heeft verleend. (Artikel 16d Luchtvaartwet)

d. *Vergunning.* Vervoer als bedoeld in categorie 3 is slechts toegestaan indien daartoe door de minister vergunning is verleend. (Artikel 16 Luchtvaartwet)

e. *Bemanningseisen.* Bij vervoer als bedoeld in categorie 1 en 2 van meer dan drie passagiers voldoet de bemanning aan het trainingsniveau gesteld in hoofdstuk N van de Joint Aviation Requirements-Operations (JAR-OPS 1 en JAR-OPS 3).

Noot: Het ontbreken van een vluchtnabootser kan worden gecompenseerd door andere trainingseisen.

#### Artikel 7

1. Vervoer als bedoeld in categorie 2 betreft uitsluitend het vervoer van leden of sponsors van de organisatie, met inbegrip van hun genodigden.

2. Vervoer van een lid of diens genodigde geschiedt onder de navolgende voorwaarden:

a. het lidmaatschap van de organisatie is ten minste voor een termijn van één kalenderjaar aangegaan;

b. het vervoer van een lid is eerst één week na aanmelding als lid toegestaan;

c. de organisatie is verplicht registratie te voeren van al haar leden, met vermelding van de datum van ingang en beëindiging van het lidmaatschap;

d. de organisatie is verplicht tot afgifte van een deugdelijk ten naam gesteld bewijs van lidmaatschap aan al haar leden;

e. tijdens vervoer dragen leden hun bewijs van lidmaatschap bij zich; desgevraagd tonen zij hun bewijs van lidmaatschap onverwijld aan de in artikel 73 Luchtvaartwet genoemde ambtenaren;

f. de organisatie is verplicht registratie te voeren van de per lid meegenomen genodigden per kalenderjaar;

g. per lid mag maximaal één genodigde per kalenderjaar worden meegenomen.

3. Vervoer van een sponsor of diens genodigden geschiedt onder de navolgende voorwaarden:

a. vervoer van een sponsor of diens genodigden is niet toegestaan zonder een schriftelijke sponsorovereenkomst, welke ten minste één maand voor de vluchtuitvoering volledig is ondertekend, waarin jaarlijks de hoogte van het gesponsorde bedrag dan wel de waarde van het gesponsorde goed alsmede het aantal vliegen op jaarbasis voor de sponsor is vastgelegd;

b. de sponsor maakt ten minste één week voor de vluchtuitvoering zijn naam en de naam van diens genodigden schriftelijk aan de organisatie bekend.

De organisatie is verplicht registratie te voeren, waaruit het gestelde onder sub a en b duidelijk blijkt en toont dit desgevraagd aan de in artikel 73 Luchtvaartwet bedoelde ambtenaren.

#### Artikel 8

De organisatie stelt elke passagier ten minste één week voor de vluchtuitvoering schriftelijk in een voor elke passagier begrijpelijke taal op de hoogte van het feit dat het vervoer met een luchtvaartuig van historische waarde betreft waaraan lagere luchtwaardigheidseisen worden gesteld; de vergunninghouder is verplicht tot 1 maand na de betreffende vlucht kopieën van de bedoelde schriftelijke notificatie te bewaren en onverwijld te kunnen tonen aan de in artikel 73 Luchtvaartwet genoemde ambtenaren.

#### Artikel 9

De houder van het luchtvaartuig, die

vervoer als bedoeld in categorie 1 en 2 verzorgt, is verplicht ten behoeve van elke vervoersactiviteit verzekerd te zijn tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers ten belope van de bij de 'Wet houdende voorzieningen inzake luchtvervoer' gestelde limieten alsmede tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden op het aardoppervlak.

#### *Artikel 10*

De houder van het luchtvaartuig, die vervoer als bedoeld in categorie 1 verzorgt, is verplicht om in het luchtvaartuig op een voor elke passagier zichtbare plaats een waarschuwingssticker aan te brengen waarop staat aangegeven dat aan het luchtvaartuig lagere luchtwaardigheidseisen worden gesteld. Een en ander volgens het model aangegeven in bijlage 2.

#### *Artikel 11*

a. Bij de vluchtuitvoering als bedoeld in categorie 1 en 2 is het verboden:

1. tenzij bij starten of landen, lager te vliegen dan 1300 voet boven de grond of het water, waarbij voor categorie 1 dit verbod enkel geldt voor luchtvaartuigen met een maximale startmassa van meer dan 2000 kg;
2. tijdens het uitvoeren van een vlucht, waar de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn, te vliegen boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden en mensenverzamelingen, tenzij dit noodzakelijk is voor starten of landen;
3. meer dan 200 vliegreizen per registratie per jaar te vliegen, exclusief het jaarlijks, vooraf in overleg met Onze minister vastgestelde, aantal noodzakelijk geachte uren voor opleiding, training en bekwaamheidseisen;
4. tijdens vluchtuitvoering ten behoeve van opleiding, training en bekwaamheid andere personen dan de instructeur en de voor vluchtuitvoering noodzakelijke bemanningsleden aan boord te hebben.

b. Voor straalvliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 geldt, in afwijking van hetgeen is vermeld in het vorige lid onder 3, dat het verboden is meer dan 100 vliegreizen per registratie per jaar te vliegen, exclusief het jaarlijks, vooraf in overleg met Onze minister vastgestelde, aantal noodzakelijk geachte uren voor opleiding, training en bekwaamheidseisen.

Het is verboden met straalvliegtuigen te vliegen:

- gedurende weekdays voor 08.00 uur en na 18.00 uur,
- op zaterdag voor 09.00 uur en na 16.00 uur,
- op zondagen.

De minister kan ontheffing verlenen van het verbod ten behoeve van luchtvaartevenementen.

#### *Artikel 12*

De in Artikelen 10 en 11 genoemde elementen zullen worden opgenomen in een door de minister afgegeven vlieghandboek.

Deze beschikking zal worden geplaatst in de Staatscourant en treedt in werking op de datum van dagtekening.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,*

*namens deze,*

*de directeur-hoofdinspecteur van de Divisie Luchtvaart,*

*namens deze,*

*het hoofd Unit Operaties en Vervoer,*  
*H.C. Mosselman.*