



## Informatieblad

# Introductievluchten

Dit informatieblad beschrijft het uitvoeren van introductievluchten met niet-complexe vliegtuigen en helikopters, ballonnen en zweefvliegtuigen voor de volgende doelgroepen:

- Trainingsorganisaties
- Luchtvaartsport-organisaties
- Commerciële vliegbedrijven
- Brevethouders

### Doel van het informatieblad

Op grond van de Europese Verordening (EU) nr. 965/2012 artikel ARO.OPS.300 en AMC1 van dit artikel kan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als bevoegde autoriteit aanvullende voorwaarden stellen aan 'introductievluchten' alsmede criteria stellen voor marginale activiteiten. Dit informatieblad geeft uitleg over deze aanvullende voorwaarden en criteria.

Dit informatieblad beoogt introductievluchten mogelijk te maken en op proportionele wijze rekening te houden met de veiligheid voor het publiek enerzijds, en de afzonderlijke belangen van commerciële vliegbedrijven, trainingsorganisaties, vliegclubs en particuliere vliegers anderzijds.

### Achtergrond bij introductievluchten

De Verordening (EU) nr. 965/2012 kent een strikte definitie van 'commerciële vluchtuitvoering'. Dit zijn alle vluchten tegen vergoeding of andere beloning die voor het publiek beschikbaar zijn, of vluchten onder een overeenkomst waarbij de klant geen controle over de exploitant uitoefent.

De exploitant ('operator') is een rechtspersoon of natuurlijk persoon die, al dan niet met commercieel oogmerk, vluchten uitvoert met een of meer luchtvaartuigen of voornemens is deze vluchten uit te voeren. De klant is bijvoorbeeld een passagier van het luchtvaartuig of een opdrachtgever.

In de Verordening (EU) nr. 965/2012 artikel 6, lid 4 bis onder c, is een uitzonderingsregel opgenomen. De mogelijkheid bestaat om bepaalde vluchtuitvoeringen, die volgens de definitie als commercieel worden aangemerkt, onder voorwaarden als 'introductievluchten' uit te voeren als ware het niet-commerciële vluchten.

Trainingsorganisaties die hun hoofdvestiging in Nederland hebben en beschikken over een opleidingserkenning op grond van Verordening (EU) nr. 1178/2011, en organisaties die de promotie van luchtvaartsport of vrijetijdsvliegen tot doel hebben, mogen op basis van de uitzonderingsregel introductievluchten uitvoeren met niet-complexe vliegtuigen en helikopters.

De introductievluchten zijn onderverdeeld naar 'kennismakingsvluchten' en 'gespecialiseerde vluchtuitvoeringen': parachuteringsvluchten, sleepvluchten met zweefvliegtuigen en kunstvluchten.



Onder 'kennismakingsvluchten' vallen de rondvluchten, die normaal gesproken onder een AOC worden uitgevoerd. Introductievluchten met de drie genoemde gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (parachuteringsvluchten, sleepvluchten met zweefvliegtuigen en kunstvluchten) worden normaal gesproken door een organisatie gedeclareerd met een Eigen verklaring (ORO.DEC.100).

Onder de introductievluchten vallen niet de lesvluchten of proeflessen die voor deze vluchtuitvoeringen worden gegeven door een trainingsorganisatie (ATO of DTO) onder de uitvoeringvoorwaarden van Verordening (EU) nr. 1178/2011 (AIRCREW).

Vergelijkbare uitzonderingsregels gelden voor introductievluchten bij:

- vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen (Verordening (EU) nr. 2018/1976, artikel 3);
- vluchtuitvoeringen met ballonnen (Verordening (EU) nr. 2018/395, artikel 3).

#### Voorwaarden voor introductievluchten

In de uitzonderingsregel van Verordening (EU) nr. 965/2012 staan voorwaarden vermeld voor introductievluchten; hetgeen inhoudt dat:

- De organisatie het luchtvaartuig in eigendom heeft of op grond van een dry-lease overeenkomst exploiteert;
- De vlucht geen winst oplevert die buiten de organisatie wordt uitgekeerd;
- Vluchten waarbij niet-leden van de organisatie betrokken zijn slechts een marginale activiteit van de organisatie zijn.

De vluchtuitvoering van de introductievlucht met niet-complexe vliegtuigen en helikopters dient te gebeuren onder de regels zoals gesteld in Verordening (EU) nr. 965/2012 Deel-NCO.

Voor introductievluchten met zweefvliegtuigen en ballonnen gelden de voorwaarden van respectievelijk Verordening (EU) nr. 2018/1976 en Verordening (EU) nr. 2018/395.

#### Marginale activiteit

In het 'Guidance Material' bij de uitzonderingsregel van Verordening (EU) 965/2012 staat een nadere omschrijving van de term 'marginale activiteit'. Hieronder wordt een zeer klein deel van de totale activiteit van een organisatie verstaan, voornamelijk om zichzelf te promoten of nieuwe studenten of leden aan te trekken.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hanteert het uitgangspunt dat er in ieder geval sprake is van een zeer klein deel van de totale activiteit van een organisatie indien:

1. Een organisatie per kalenderjaar ten hoogste op 4 kalenderdagen 'open dagen' organiseert waarop zij introductievluchten uitvoert met personen anders dan studenten of leden;
2. De organisatie de vluchtdetails ten minste 48 uur voor aanvang van de vluchten publiceert met datum, tijdstip en locatie;
3. De uitvoering van een introductievlucht in het logboek van het luchtvaartuig wordt aangekend met de aanduiding 'Introductievlucht'.

Introductievluchten worden dus beschouwd als een marginale activiteit van de organisatie indien deze als zodanig zijn aangekondigd, uitgevoerd en geregistreerd, en het genoemde maximum per kalenderjaar niet wordt overschreden. Zodra vluchten worden georganiseerd met als enige doel om inkomsten voor de organisatie te genereren, of als deze worden aangeboden als reguliere bedrijfsactiviteit, wordt dit niet geacht te voldoen aan de voorwaarden van marginale activiteit.



### Aanvullende voorwaarden bij kennismakingsvluchten

Op grond van de uitzonderingsregel van Verordening (EU) nr. 965/2012 mogen kennismakingsvluchten worden uitgevoerd volgens de voorwaarden van niet-commerciële vluchten (Bijlage VII, Deel-NCO bij die verordening), in het bijzonder de voorwaarden van artikel NCO.GEN.103.

Dit houdt in dat de kennismakingsvluchten:

1. overdag als VFR-vluchten worden uitgevoerd;
2. onder toezicht staan van een persoon die is aangesteld als verantwoordelijke voor de veiligheid van deze vluchten;
3. beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie;
4. voldoen aan alle andere voorwaarden die zijn vastgesteld door de bevoegde autoriteit.

De voorwaarden 1 en 2 gelden overeenkomstig bij kennismakingsvluchten met zweefvliegtuigen volgens Verordening (EU) nr. 2018/1976 (artikel SAO.GEN.115) en met ballonnen volgens Verordening (EU) nr. 2018/395 (artikel BOP.BAS.015).

Voor een kennismakingsvlucht met niet-complexe vliegtuigen en helikopters geldt verder:

- Kennismakingsvluchten hebben een maximale vluchtduur van 60 minuten;
- Tijdens de kennismakingsvlucht wordt door de gezagvoerder de bediening van het luchtvaartuig niet (gedeeltelijk) overgedragen aan een inzittende;
- De luchtvaartuigen waarmee kennismakingsvluchten worden uitgevoerd zijn gemotoriseerde luchtvaartuigen vallend in de categorieën i), ii) of vi) binnen de definitie van een ELA2-luchtvaartuig;
- Een kennismakingsvlucht wordt uitgevoerd met maximaal 3 passagiers in het luchtvaartuig;
- De organisatie informeert passagiers over het feit dat de veiligheidsregels voor kennismakingsvluchten niet zo strikt zijn als voor commerciële vluchten door de lucht.

Volgens EASA is er meer risico verbonden aan het deelnemen aan een General Aviation vlucht dan bij een commerciële luchtvaartmaatschappij, waar veel strengere veiligheidsregels van toepassing zijn en waar het vliegtuig, piloten en de exploitant onderworpen zijn aan voortdurende controles en strikte toezichtregels van de Autoriteit. In tegenstelling tot commerciële passagiersvluchten, kunnen de risiconiveaus van General Aviation vluchten worden vergeleken met de risiconiveaus van wegtransport (bron: EASA Annex to Safety Charter non-commercial General Aviation).

### Aanvullende voorwaarden bij gespecialiseerde vluchttuitvoeringen

Bij introductievluchten met vliegtuigen en helikopters voor parachuteringsvluchten, sleepvluchten met zweefvliegtuigen en kunstvluchten ('gespecialiseerde vluchttuitvoeringen') gelden naast de voorwaarden van Deel-NCO ook de aanvullende voorwaarden volgens de artikelen van NCO.SPEC.

Bij introductievluchten met 'gespecialiseerde vluchttuitvoering' kan geen sprake zijn van vluchten met passagiers, maar alleen met taakspecialisten. Mensen die ter introductie meevliegen onder de noemer van introductievluchten voor één van deze 3 activiteiten dienen te worden aangemerkt als taakspecialist onder NCO.SPEC.120. Dat betekent ook dat ze moeten voldoen aan de eisen die genoemd staan in onder andere NCO.SPEC.120.

Normaal dienen deze activiteiten te worden uitgevoerd door een organisatie die voldoet aan Deel-ORO en Deel-SPO indien het om commerciële vluchttuitvoering gaat. Nu deze vluchttuitvoering in dit geval onder Deel-NCO plaatsvindt, betekent dit dat er qua regelgeving onder een lichter regime wordt geopereerd dan normaal voor deze vluchttuitvoering gebruikelijk is. De organisatie dient de klant hiervan op de hoogte te stellen. Verder kan het feit dat de inzittende(n) (behalve de piloot) niet de status 'passagier' bezitten, gevolgen hebben voor de uitkering van bijvoorbeeld een invaliditeits- of overlijdensrisicoverzekering, welke soms vluchttuitvoering anders dan als passagier uitsluit of beperkt in de voorwaarden.



Daarom gelden de volgende aanvullende voorwaarden (ARO.OPS.300):

1. De organisatie informeert de inzittenden (=taakspecialisten) over het feit dat de veiligheidsregels voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoering niet van toepassing zijn, maar dat gevlogen wordt onder minder strikte regels voor vluchtuitvoering dan normaal gebruikelijk is.
2. De organisatie informeert de inzittenden (=taakspecialisten) dat zij niet de status van passagier hebben en dat dit mogelijk gevolgen kan hebben voor bijvoorbeeld een overlijdensrisicoverzekering.

Bij introductievluchten met zweefvliegtuigen en ballonnen gelden respectievelijk Verordening (EU) nr. 2018/1976 (Deel-SAO.OP.155) en Verordening (EU) nr. 2018/395 (Deel-BOP.BAS.190). Er zijn geen specifieke regels opgenomen voor taakspecialisten. De voorwaarden voor de veiligheid van personen aan boord van het luchtvaartuig maken deel uit van een risicobeoordeling met, waar nodig, risicobeperkende maatregelen via de standaardvluchtuitvoeringsprocedures en controlelijst.

### Brevethouders

Aan de piloot worden geen aanvullende voorwaarden opgelegd. De persoon die door de organisatie is aangesteld als verantwoordelijke voor de veiligheid bepaalt de geschiktheid van de piloot voor de vlucht. De piloot van een introductievlucht dient over een geldig vliegbrevet en medische verklaring te beschikken en voldoende ervaren te zijn hetgeen betekent dat de piloot voldoet aan de eisen van verordening (EU) 1178/2011, in het bijzonder FCL.060. Op grond van artikel 3 van deze verordening mogen ook geschikte piloten met een Bewijs van Bevoegdheid LAPL of PPL introductievluchten uitvoeren, zij mogen daarvoor geen financiële tegenprestatie ontvangen.

### Trainingsorganisaties

Wanneer een trainingsorganisatie introductievluchten uitvoert is er geen sprake van oefenvluchten op basis van Verordening (EG) nr. 1178/2011, maar van vluchtuitvoering op basis van Deel-NCO. Het overgeven van de bediening van het luchtvaartuig is daarom niet toegestaan, ook al is de gezagvoerder in het bezit van de daarvoor benodigde privileges. Ook het beoefenen van noodprocedures met passagiers/taakspecialisten aan boord is conform Deel-NCO niet toegestaan.

Basis hiervoor is artikel 20 en 21 van Verordening (EU) nr. 2018/1139. Een persoon mag het vliegtuig alleen tijdelijk bedienen als hij/zij beschikt over een passend bewijs van bevoegdheid (brevet) en een bijhorende medische verklaring voor de betreffende categorie. Enige uitzondering hierop vormt de situatie waarin er sprake is van een oefenvlucht (flight training) door een bevoegde instructeur binnen een (goedgekeurde) opleidingsinstelling. Als oefenvlucht wordt ook beschouwd: een (proef) instructievlucht waarbij de deelnemer kennis kan maken met de basisvliegtechnieken. Bij een oefenvlucht wordt de syllabus aangehouden. Normaliter is dit de eerste les ('familiarisatievlucht').

### Luchtvaartsport-organisaties

In het 'Guidance Material' bij de uitzonderingsregel van Verordening (EU) 965/2012 staat een nadere omschrijving voor 'organisatie die de promotie van luchtvaartsport of vrijetijdsvliegen tot doel hebben': Een non-profit organisatie opgericht ter promotie van luchtvaartsport of vrijetijdsvliegen met als enig doel mensen bijeen te brengen die dezelfde interesse hebben in de (kleine) luchtvaart om te kunnen vliegen of parachutespringen.

De individuele piloten, vaak de leden van een luchtvaartsport organisatie, hebben op grond van artikel 6, lid 4 bis, onderdeel a van Verordening (EU) 965/2012 de mogelijkheid om vluchten uit te voeren met door particulieren gedeelde kosten. Dit op voorwaarde dat de rechtstreekse kosten worden gedeeld door alle inzittenden van het luchtvaartuig, met inbegrip van de piloot, en waarbij het aantal personen dat de rechtstreekse kosten deelt niet meer dan zes bedraagt (bij niet-complexe vliegtuigen en helikopters).



EASA biedt een mogelijkheid om piloten en passagiers samen te brengen voor vluchten met door particulieren gedeelde kosten, bijvoorbeeld via (online) platforms. Een organisatie (of platform) kan hiervoor met EASA het '*Charter to promote the safety of non-commercial General Aviation*' ondertekenen. In deze '*charter*' worden afspraken gemaakt over de veiligheid van de vluchten.

Als een organisatie buiten deze '*charter*' piloten, passagiers en vliegtuigen samenbrengt, waarbij een vorm van vergoeding wordt gevraagd en betaald, valt dit onder commerciële vluchtuitvoering waarvoor een erkenning (AOC) is vereist. Een luchtvaartsport- of trainingsorganisatie die niet beschikt over een AOC kan onder de uitzonderingsregel alleen op marginale basis kennismakingsvluchten aanbieden om nieuwe leden te kunnen interesseren ('open dagen'). Er moet dan een persoon worden aangesteld die verantwoordelijk is voor de veiligheid van deze vluchten.

Bij introductievluchten met gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (parachuteringsvlucht, sleepvlucht met zweefvliegtuigen of kunstvlucht) mogen naast de bemanning geen andere dan voor de vlucht onmisbare personen aan boord worden meegevoerd. Een inzittende moet voorafgaande aan een dergelijke vlucht geschikt zijn als taakspecialist volgens NCO.SPEC.120.

### Commerciële vliegbedrijven

De introductievluchten zijn bedoeld om bepaalde organisaties die niet beschikken over een erkenning (AOC), of een Eigen Verklaring op basis van Verordening (EU) nr. 965/2012, in bepaalde gevallen commerciële vluchtuitvoering te laten uitvoeren ter promotie van hun organisatie.

Bedrijven die vluchten uitvoeren als reguliere commerciële activiteit vallen buiten het criterium van marginale activiteit. Hieronder vallen ook proeflessen. Exploitanten die commerciële luchtvervoersactiviteiten uitvoeren die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein (zgn. 'rondvluchtbedrijven') moeten in het bezit zijn van een erkenning (AOC) en voldoen aan de relevante bepalingen van bijlagen III (ORO) en IV (CAT) van Verordening (EU) nr. 965/2012. Exploitanten die commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoering uitvoeren moeten dit declareren met een 'Eigen verklaring' en daarbij voldoen aan de relevante bepalingen van bijlagen III (ORO) en VIII (SPO) van Verordening (EU) nr. 965/2012.

### Afkortingen

ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
EASA	Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart
AOC	Air Operator Certificate
ARO	Authority Requirements for Air Operation
NCO	Non-commercial operations with other than complex-motor-powered aircraft
ATO	Approved Training Organisation
DTO	Declared Training Organisation
ELA	European Light Aircraft
PPL	Private Pilot Licence
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence
VFR	Visual Flight Rules

---

Dit is een uitgave van:

[Inspectie Leefomgeving en Transport](#)

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@InspectieLent

Maart 2020