



## Regeling houdende regels inzake de afgifte, wijziging, overdracht, vernieuwing, en verlenging van bewijzen van luchtwaardigheid en enkele overige bepalingen (Regeling bewijzen van luchtwaardigheid)

16 augustus 2011  
Nr. IENM/BSK-2011/111453  
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 3.24 van de Wet luchtvaart, en de artikelen 8, derde lid, 13, aanhef en onderdelen a, b, en c, en artikel 20 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

Besluit:

### § 1. Algemeen

#### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

*AR*: Airworthiness Review, beoordeling van de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig conform Part M, subpart I, van verordening (EG) nr. 2042/2003;

*algemene luchtvaart*: luchtvaart met vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 5700 kg of minder, helikopters met een maximale startmassa van 2730 kg of minder, ballonnen, heteluchtschepen en (motor)zweefvliegtuigen;

*BvL-acceptatiekeuring*: inspectie van een luchtvaartuig in het kader van de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid, naar aanleiding waarvan de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

*BvL-verlengingsinspectie*: inspectie van een luchtvaartuig in het kader van de verlenging van een bewijs van luchtwaardigheid, naar aanleiding waarvan de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

*ELA 1-luchtvaartuig*: European Light Aircraft, luchtvaartuig als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) nr. 2042/2003;

*erkend bedrijf*: bedrijf dat door de minister op grond van artikel 17 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 is erkend;

*exportinspectie*: inspectie van een luchtvaartuig op luchtwaardigheidseisen van het importerende land in het kader van de export van het luchtvaartuig, naar aanleiding waarvan de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

*FAA*: Federal Aviation Administration, de Amerikaanse luchtvaartautoriteit;

*geaccepteerd type-ontwerp*: type-ontwerp dat naar het oordeel van de minister voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd conform ICAO Annex 8 door de staat van ontwerp, zijnde een verdragsland, door middel van een civiel goedgekeurd type-ontwerp;

*gemachtigde*: door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie of een exportinspectie uit te voeren en het rapport daarover voorzien van een verklaring als bedoeld in artikel 9, onderdeel b, te ondertekenen;

*maximale startmassa*: massa die een luchtvaartuig mag hebben wanneer het zich van het aardoppervlak verheft;

*minister*: minister van Infrastructuur en Milieu;

*orphan aircraft*: reeds in het Nederlandse luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig waarvan het ICAO-BvL door de minister is vervangen door een speciaal-BvL, als gevolg van het intrekken door de staat van ontwerp van zijn verklaring tot ondersteuning van het ontwerp;

*Transport Canada*: de Canadese luchtvaartautoriteit;

*verdragsland*: land waarmee in het kader van de volgende verdragen een overeenkomst is gesloten inzake de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid: het op 13 september 1995 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen de Verenigde Staten van Amerika en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de bevordering van de veiligheid van de luchtvaart (Trb. 1996, 3), de op 17 december 2009 te Brussel tot stand gekomen Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (Trb. 2010, 211) en, de op 22 april 1960 te Parijs gesloten Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117);



*Verdrag van Chicago*: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

## **Artikel 2**

1. De minister kan toestaan dat bij de aanvraag voor een bewijs van luchtwaardigheid gegevens op microfilms of computer-gegevensdragers worden verstrekt.
2. De aanvrager verstrekt daartoe benodigde apparatuur aan de minister.
3. Deze apparatuur dient binnen enkele seconden een afdruk van het geprojecteerde beeld of de gegevens te kunnen vervaardigen.

### *§ 2. Toepassingsbereik*

## **Artikel 3**

1. Deze regeling is niet van toepassing op amateurbouwluchtvaartuigen en MLA's.
2. Indien de eigenaar of houder van een amateurbouwluchtvaartuig of MLA daarom verzoekt zijn de artikelen 11, derde lid, aanhef en onderdeel a, en vijfde lid, 13, 17 en 18 voorzover het betreft verlengingsinspecties, tevens van toepassing op amateurbouwluchtvaartuigen en MLA's.

### *§ 3. EASA-standaard-BvL, EASA-beperkt-BvL, ARC en vliegvergunning*

## **Artikel 4**

1. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig dient een aanvraag voor een EASA-standaard-BvL, een EASA-beperkt-BvL dan wel een eerste ARC in bij de minister.
2. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig kan een aanvraag voor een vliegvergunning indienen bij de minister.
3. Bij een aanvraag voor een EASA-standaard-BvL en een EASA-beperkt-BvL wordt een volledig ingevuld en ondertekend acceptatierapport conform het model als opgenomen in bijlage 1 bij deze regelingbetreffende de BvL-acceptatiekeuring gevoegd.

### *§ 4. ICAO-standaard-BvL*

#### *4.1. Algemeen*

## **Artikel 5**

Bij een aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL worden ten minste ingediend:

- a. een gewichts- en zwaartepuntsrapport en indien vereist door de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen, een beladingsschema;
- b. het vlieghandboek, indien vereist door de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen;
- c. de historische gegevens ter vaststelling van de productie, modificatie en onderhoudsstandaard van het luchtvaartuig;
- d. een nauwkeurige omschrijving van de eventuele afwijkingen ten opzichte van het geaccepteerde type-ontwerp. Indien de aanvrager hieraan niet kan voldoen, worden de gegevens ingediend, aan de hand waarvan de bedoelde afwijkingen kunnen worden vastgesteld; en
- e. een volledig ingevuld en ondertekend acceptatierapport betreffende de BvL-acceptatiekeuring conform het model als opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling.

#### *4.2. Afgifte ICAO-standaard-BvL voor een luchtvaartuig geïmporteerd uit een verdragsland*

## **Artikel 6**

1. Voor een luchtvaartuig dat voldoet aan een door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in de Verenigde Staten van Amerika en wordt geïmporteerd uit de Verenigde Staten van Amerika, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend en worden daarnaast gegevens overgelegd waarmee wordt aangetoond dat het luchtvaartuig:
  - a. is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust overeenkomstig de van toepassing zijnde wetten, bepalingen en eisen van de Verenigde Staten van Amerika;



- b. voldoet aan alle bijzondere eisen die op de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL van toepassing zijn, voor zover die eisen ter kennis zijn gebracht van de Verenigde Staten van Amerika;
  - c. is voorzien van een door de FAA afgegeven BvL voor export naar Nederland dat niet eerder is afgegeven dan 60 dagen onmiddellijk voorafgaand aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
2. Voor een luchtvaartuig dat voldoet aan een door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in Canada en wordt geïmporteerd uit Canada worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend en worden daarnaast gegevens overgelegd waarmee wordt aangetoond dat het luchtvaartuig:
  - a. is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust overeenkomstig de van toepassing zijnde wetten, bepalingen en eisen van Canada;
  - b. voldoet aan alle bijzondere eisen die op de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL van toepassing zijn;
  - c. is voorzien van een door Transport Canada afgegeven BvL voor export naar Nederland dat niet eerder is afgegeven dan 60 dagen onmiddellijk voorafgaand aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
3. Voor een luchtvaartuig dat voldoet aan een door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust op het grondgebied van een overeenkomstsluitende staat als bedoeld in de Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117) en die binnen het raam van die overeenkomst wordt geïmporteerd, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend en worden daarnaast gegevens overgelegd waarmee wordt aangetoond dat het luchtvaartuig:
  - a. is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust overeenkomstig de van toepassing zijnde regelgeving en eisen van de staat waarin dat is gebeurd;
  - b. voldoet aan de van toepassing zijnde minimum eisen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag van Chicago;
  - c. voldoet aan alle overige bijzondere eisen, die op de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL van toepassing zijn, voor zover die eisen ter kennis zijn gebracht van de overeenkomstsluitende staten.
  - d. is voorzien van een door de exporterende staat afgegeven BvL of een BvL voor export naar Nederland, dat niet eerder is afgegeven dan 60 dagen onmiddellijk voorafgaand aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.

#### Artikel 7

1. Voor een luchtvaartuig dat voldoet aan een door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dat in de Verenigde Staten van Amerika is vervaardigd en dat uit een andere staat waarmee de minister een overeenkomst heeft gesloten, aangaande wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, wordt geïmporteerd, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend, de in artikel 6, eerste lid, onderdeel a en b bedoelde gegevens overgelegd en door de aanvrager nog de volgende bescheiden ingediend:
  - a. het destijds afgegeven Amerikaanse BvL voor export;
  - b. een BvL, of een BvL voor export naar Nederland, afgegeven door de staat waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, niet eerder dan 60 dagen, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
2. Voor een luchtvaartuig dat voldoet aan een door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dat in Canada is vervaardigd en dat uit een andere staat waarmee de minister een overeenkomst heeft gesloten, aangaande wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, wordt geïmporteerd, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL, de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend, de in artikel 6, tweede lid, onderdelen a en b bedoelde gegevens overgelegd en door de aanvrager nog de volgende gegevens ingediend:
  - a. het destijds afgegeven Canadese BvL voor export;
  - b. een BvL of een BvL voor export naar Nederland, afgegeven door de staat waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, niet eerder dan 60 dagen, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
3. Voor een luchtvaartuig dat voldoet aan een door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dat is vervaardigd in een overeenkomstsluitende staat als bedoeld in de Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117) en dat uit een andere staat waarmee de minister een overeenkomst heeft gesloten aangaande wederzijdse



erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, wordt geïmporteerd, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL, de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend, de in artikel 6, derde lid, onderdelen a tot en met c bedoelde gegevens overgelegd en door de aanvrager nog de volgende bescheiden ingediend:

- a. het destijds door de staat, waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven export-BvL;
- b. een BvL, of een BvL voor export naar Nederland, afgegeven door de staat waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, niet eerder dan 60 dagen, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.

#### *4.3. Afgifte ICAO-standaard-BvL voor een luchtvaartuig geïmporteerd uit een niet-verdragsland*

##### **Artikel 8**

Voor een luchtvaartuig dat is vervaardigd in een staat, waarmee Nederland een overeenkomst heeft gesloten inzake wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en dat wordt geïmporteerd uit een staat waarmee de minister geen overeenkomst heeft gesloten inzake wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL, de in artikel 5 genoemde gegevens ingediend en daarnaast de volgende documenten overgelegd:

- a. het destijds door de staat, waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven BvL voor export;
- b. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het door de minister geaccepteerd type-ontwerp, dan wel met een aanvullend type-certificaat dat voor het type-ontwerp is afgegeven;
- c. documenten waaruit blijkt dat de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen als bedoeld in artikel 9 zijn uitgevoerd; en
- d. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig na inspectie luchtwaardig is bevonden en geschikt voor veilige operatie.

#### *4.4. Luchtwaardigheidsaanwijzingen*

##### **Artikel 9**

Voorafgaand aan de afgifte van een ICAO-standaard-BvL worden de verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen van het land van ontwerp en de Nederlandse bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen opgevolgd.

#### *§ 5. Export-BvL*

##### **Artikel 10**

Bij een aanvraag voor een export-BvL worden de volgende gegevens ingediend:

- a. een verklaring van de bevoegde autoriteit van de staat van invoer waarin wordt vermeld welke luchtwaardigheidseisen van toepassing zijn, alsmede de eventuele afwijkingen van de luchtwaardigheidseisen die door de staat van invoer worden geaccepteerd;
- b. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport conform het model als opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling betreffende de exportinspectie, die niet eerder is uitgevoerd dan 60 dagen voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een export BvL, waaruit blijkt en waarin wordt verklaard dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met de onder a. genoemde luchtwaardigheidseisen.

#### *§ 6. Verlenging ICAO-standaard-BvL, speciaal-BvL orphan aircraft, en herafgifte ARC*

##### *6.1. Aanvraag en verlengingstermijn*

##### **Artikel 11**

1. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig dient een aanvraag voor verlenging van de termijn van geldigheid van een ICAO-standaard-BvL dan wel een speciaal-BvL van een orphan aircraft in bij de minister.
2. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig kan een aanvraag voor herafgifte van een ARC indienen bij de minister.
3. Bij een aanvraag als bedoeld in het eerste lid worden de volgende bescheiden gevoegd:
  - a. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport van de BvL-verlengingsinspectie,



- conform het model als opgenomen in bijlage 2 bij deze regeling, uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf, of
- b. een inspectierapport van een volledige AR, uitgevoerd door een daartoe door de minister erkende CAMO.
4. Bij een aanvraag als bedoeld in het tweede lid wordt een inspectierapport gevoegd van een volledige AR:
    - a. uitgevoerd door een daartoe erkende CAMO, of
    - b. voor een ELA 1-luchtvaartuig, uitgevoerd door een daartoe door de minister bevoegd verklaarde houder van een Part-66 AML.
  5. Een inspectierapport wordt ten minste 8 dagen voor de vervaldatum van de termijn van geldigheid van het BvL of het ARC ingediend.

#### **Artikel 12**

1. De verlenging van de termijn van geldigheid van een ICAO-standaard-BvL dan wel een speciaal-BvL van een orphan aircraft kan tot hoogstens zes maanden na het verstrijken van de op het BvL vermelde termijn van geldigheid geschieden, indien in het inspectierapport een negatief advies wordt gegeven over de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.
2. Bij verlenging van de termijn van geldigheid van een ICAO-standaard-BvL of een speciaal-BvL van een orphan aircraft, of bij herafgifte van een ARC wordt aan de aanvrager van de verlenging een nieuw BvL of ARC gezonden, waaruit blijkt tot en met welke datum het document geldig is.

#### *6.2. Steekproeven*

#### **Artikel 13**

1. De minister kan een steekproef uitvoeren op een BvL-verlengingsinspectie of een AR in het kader van het houden van toezicht op het erkende bedrijf.
2. Op de aanvraag, bedoeld in artikel 11, eerste lid, wordt door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig dat behoort tot de algemene luchtvaart, aangegeven op welke datum en op welke plaats in Nederland het luchtvaartuig gereed zal staan voor een mogelijke steekproef.
3. Tussen de datum waarop de aanvraag bij de minister wordt ingediend en de datum van de mogelijke steekproef wordt een termijn van ten minste 8 dagen aangehouden.
4. Voor een luchtvaartuig dat niet behoort tot de algemene luchtvaart worden zo nodig datum, tijdstip en plaats door de minister, na overleg met de eigenaar of houder van het luchtvaartuig, vastgesteld en schriftelijk aan de eigenaar of houder meegedeeld.
5. De eigenaar of houder van het luchtvaartuig neemt zo spoedig mogelijk contact op met de minister als het luchtvaartuig door overmacht niet op de op de aanvraag aangegeven of door de minister vastgestelde plaats of datum gereed kan staan voor een mogelijke steekproef.

#### *§ 7. Wijziging, overdracht, en vernieuwing BvL en ARC*

#### **Artikel 14**

1. Indien is gebleken dat de gegevens, zoals door de minister zijn vermeld op een BvL of een ARC, onjuist zijn, wordt een BvL of een ARC dat de juiste gegevens vermeldt, aan de eigenaar of houder van het luchtvaartuig gezonden.
2. De eigenaar of houder zendt een eerder ontvangen BvL of ARC binnen een week na de datum van verzending van het in het eerste lid bedoelde gewijzigde exemplaar aan de minister.

#### **Artikel 15**

Bij de overdracht van een luchtvaartuig wordt een BvL of een ARC door de voormalige eigenaar of houder van dat luchtvaartuig overgedragen aan de nieuwe eigenaar of houder van dat luchtvaartuig.

#### **Artikel 16**

1. Een BvL of een door de minister uitgegeven ARC wordt door de minister vernieuwd, bij verlies of



indien het onleesbaar, beschadigd of anderszins onbruikbaar is geworden.

2. Bij verlies wordt bij de aanvraag tot vernieuwing van een BvL of een ARC een afschrift van het proces-verbaal van de aangifte van verlies overgelegd.
3. Indien een BvL of een ARC wegens verlies is vernieuwd en het verloren document wordt teruggevonden, zendt de eigenaar of houder van het luchtvaartuig het teruggevonden BvL of ARC zo spoedig mogelijk aan de minister.
4. Indien een BvL of een ARC anders dan wegens verlies is vernieuwd, zendt de eigenaar of houder van het luchtvaartuig het oorspronkelijke BvL of ARC binnen een week na de datum van verzending van het vernieuwde document aan de minister.

## *§ 8. BvL-acceptatiekeuring, BvL-verlengingsinspectie, BvL-exportinspectie en AR*

### *8.1. Algemeen*

#### **Artikel 17**

1. Een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie wordt uitgevoerd door een erkend bedrijf.
2. Een AR wordt uitgevoerd door een erkende CAMO.
3. In afwijking van het eerste lid en het tweede lid kan de minister wanneer bijzondere omstandigheden daartoe aanleiding geven een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie, een exportinspectie dan wel een AR uitvoeren.
4. De minister voert een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie in ieder geval uit wanneer er geen door hem daartoe erkend bedrijf is.
5. De minister voert een AR in ieder geval uit wanneer er geen daartoe erkende CAMO is.
6. Indien een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie, een exportinspectie dan wel een AR door de minister in het buitenland wordt uitgevoerd worden de eventuele kosten van een door hem te verrichten onderzoek in het kader van de inspectie door de eigenaar of houder van het betreffende luchtvaartuig gedragen.

### *8.2. Inhoud acceptatiekeuringen, verlengingsinspecties en exportinspecties*

#### **Artikel 18**

1. Degene die bevoegd is tot het uitvoeren van een BvL-verlengingsinspectie of een exportinspectie bepaalt de inhoud van de technische inspectie, met dien verstande dat in de algemene luchtvaart ten minste de 'check and inspect'-punten van de 100-uursinspectie of jaarlijkse inspectie of een daaraan gelijkwaardige inspectie worden uitgevoerd, indien de laatste inspectie langer dan een half jaar geleden heeft plaatsgevonden.
2. Een acceptatiekeuring wordt uitgevoerd conform de in bijlage 1 opgenomen lijst van items.
3. De BvL-verlengingsinspectie wordt niet eerder dan twee maanden voor het verlopen van de termijn van geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid uitgevoerd.
4. Uiterlijk op de ochtend van de datum van de steekproef, bedoeld in artikel 13, is het inspectierapport conform het model volgens bijlage 2 voor de minister beschikbaar.

### *§ 8. Slotbepalingen*

#### **Artikel 19**

De Regeling standaard-BvL en de Regeling verlenging bewijzen van luchtwaardigheid worden ingetrokken.

#### **Artikel 20**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2011.



---

## Artikel 21

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling bewijzen van luchtwaardigheid.

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

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



Bijlage 1 als bedoeld in artikel 4, derde lid, artikel 5, onderdeel e, artikel 10, onderdeel b, en artikel 18, tweede lid.



**Inspectie Verkeer en Waterstaat**  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

## Acceptatierapport

### Luchtwaardigheid

**Meer informatie**  
T 088 489 00 00 | [www.iwv.nl](http://www.iwv.nl)  
Bezoekadres: Saturnusstraat 50, Hoofddorp

**Toelichting**

<p>Naast dit acceptatierapport dient er ook een aanvraagformulier "Bewijs van Luchtwaardigheid" worden ingediend.</p> <p>Bij positieve beoordelingen van items uit de lijst: zet een paraaf en datum.</p> <p>Bij negatieve beoordeling van de items in paragraaf 4, meld dan een opmerking referentie in de kolom erachter en beschrijf de opmerking in paragraaf 5. Eventuele rectificaties kunnen in paragraaf 6 worden beschreven.</p> <p>Op iedere pagina moet een rapportnummer worden ingevuld.</p>	<p>Na herstel van een negatieve beoordeling het item uit de lijst afsluiten met de actuele datum en paraaf.</p> <p>Indien niet alle items positief zijn afgesloten en het luchtvaartuig is desondanks luchtwaardig motiveer het advies bij opmerkingen onder paragraaf 3.2</p> <p>Onvolledig of onjuist ingevulde formulieren (inclusief het niet meesturen van de gevraagde bijlagen) worden niet in behandeling genomen.</p> <p>Stuur het formulier naar Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp.</p>
---	--

**1 Gegevens keurend bedrijf**

1.1 Naam keurend bedrijf	
1.2 Naam contactpersoon	
1.3 Telefoonnummer contactpersoon	
1.4 E-mail contactpersoon	

<input style="width: 95%;" type="text" value="Rapportnummer"/>	IWV-001-01   1 van 6
--	----------------------





## Acceptatierapport

Luchtwaardigheid  
Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### 2 Algemene gegevens luchtvaartuig

- 2.1 Registratie | PH- \_\_\_\_\_
- 2.2 Type luchtvaartuig | \_\_\_\_\_
- 2.3 Classificatie  Bvl.  Beperkt Bvl.  Export Bvl. \_\_\_\_\_
- 2.4 Luchtvaartuig is  Nieuw  Gebruikt \_\_\_\_\_
- 2.5 Operatie van luchtvaartuig is  Met AOC  Zonder AOC \_\_\_\_\_
- 2.6 Vanuit welk land komt het luchtvaartuig naar Nederland, of naar welk land wordt het luchtvaartuig geëxporteerd? | \_\_\_\_\_

### 3 Aanbeveling ondergetekende

- 3.1 Items in paragraaf 4 zijn  Allemaal positief beoordeeld  Niet allemaal positief beoordeeld \_\_\_\_\_
- 3.2 Opmerkingen  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Hierbij verklaart ondergetekende dat het luchtvaartuig gecontroleerd is en voldoet aan de geldende voorschriften.

- 3.3 Naam en autorisatienummer | \_\_\_\_\_
- 3.4 Plaats en datum | \_\_\_\_\_
- 3.5 Handtekening | \_\_\_\_\_

| Rapportnummer \_\_\_\_\_

IV/0001-01 | 1 van 6



## Acceptatierapport

Luchtwaardigheid  
 Inspectie Verkeer en Waterstaat  
 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### 4 Vereiste documenten /verklaringen /beoordelingen voor afgifte

> Voor een toelichting per item, zie paragraaf 7

De Inspectie Verkeer en Waterstaat kan een aanvullende controle uitvoeren op een of meerdere van de onderstaande items. Indien er naast de acceptatiekeuring tevens een Airworthiness Review moet worden uitgevoerd om een ARC te verkrijgen, dan moet Airworthiness Review gezien worden als onderdeel van de acceptatiekeuring en dus door ARC Staff van een Nederlandse CAMO die erkend is te worden uitgevoerd. De inspectie items mogen uiterlijk 60 dagen voor de afgifte van het BvL (en eventueel ARC) worden uitgevoerd.

Herkomst van het luchtvaartuig	Items te behandelen
Nieuw luchtvaartuig	4.1, 4.2 en 4.5 t/m 4.12
Bestaand luchtvaartuig vanuit een EASA member state (met een geldige ARC en waarvoor tijdens de acceptatiekeuring niet opnieuw een Airworthiness Review wordt uitgevoerd)	4.1, 4.3 en 4.5 t/m 4.9 4.11 t/m 4.13
Bestaand luchtvaartuig vanuit een EASA member state (waarvoor tijdens de acceptatiekeuring, tevens een Airworthiness Review wordt uitgevoerd)	4.1, 4.5, 4.6 t/m 4.9 en 4.12
Bestaand luchtvaartuig van buiten EASA member state (naast de acceptatiekeuring dient tevens een Airworthiness Review te worden en uitgevoerd)	4.1, 4.4, 4.6 t/m 4.9, 4.12, 4.13
Afgifte export Bewijs van Luchtwaardigheid (naast de acceptatiekeuring dient tevens een airworthiness review te worden uitgevoerd, stuur het rapport hiervan mee)	4.1, 4.6 t/m 4.8, 4.13, 4.14

Item	Referentie	Vereiste documenten /Verklaringen voor afgifte	Opn.	Datum / Paraaf
4.1	21.A.174 (a)	Aanvraagformulier BvL en ARC	_____	_____
4.2	21.A.130 21.A.163 (b) 21.A.174 (b)(c) 21.B.326 21.B.327	Een conformiteitsverklaring niet ouder dan 60 dagen, te weten: EASA Form 52, afgegeven door de fabrikant met een POA; of EASA Form 52, afgegeven door de fabrikant zonder een POA en gevalideerd door de bevoegde autoriteit. of voor geïmporteerde luchtvaartuigen, uit een niet EASA-ldstaat, is een verklaring/export BvL vereist, ondertekend door de luchtvaartautoriteit van het land van herkomst waarmee wordt verklaard dat het luchtvaartuig voldoet aan een goedgekeurd EASA ontwerp.	_____	_____
4.3	21.A.174 (b)(c) 21.A.179 (a)(c)	Stuur het vorige BvL en het (geldige) originele ARC mee met dit rapport.	_____	_____
4.4	21.A.174 (b)(c)	Stuur een kopie mee van de verklaring/export BvL van de bevoegde autoriteiten van het land van herkomst, waarmee de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig wordt aangetoond en dat niet ouder is dan 60 dagen.	_____	_____
4.5	21.B.326 21.B.327 M.A.904	Ik verklaar dat alle bekende gebreken zijn gecorrigeerd of op een gecontroleerde manier zijn uitgesteld.	_____	_____
4.6	21.A.174 (b)(c)	Beoordeel en stuur een kopie van het gewichts- en zwaartepuntrapport en indien van toepassing, het beladingschema.	_____	_____
4.7	21.A.174 (b)(c)	Beoordeel het vlieghandboek en stuur kopieën van de pagina's waarop de identificatie van het luchtvaartuig, de goedkeuring en de revisie vermeld staan (indien vereist volgens de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften van het betreffende luchtvaartuig)	_____	_____
4.8	21.A.182 Wet Luchtvaart, -deel 1303, par.9	Ik verklaar dat de registratie- en identificatiekenmerken aan het luchtvaartuig, motor(en) en propeller(s) conform de regelgeving zijn aangebracht.	_____	_____
4.9	21.A.175	Ik verklaar dat alle benodigde teksten in en aan het luchtvaartuig en in de handboeken in de Nederlandse of Engelse taal geschreven zijn.	_____	_____
4.10	21.A.174 (b)(c) 21.B.320 (b)(5) 21.B.326 21.B.327 M.A.902	Ik verklaar dat de configuratie van het luchtvaartuig conform het goedgekeurde ontwerp is en dat een veilige operatie mogelijk is.	_____	_____
4.11	Wet Luchtvaart, -Deel 1300 MA902	Stuur een kopie van het onderhoudsprogramma mee dat is goedgekeurd voor de uit te voeren operatie.	_____	_____
4.12	21.A.174 (b)(c) 21.B.326 21.B.327 M.A.903/904/905 en 906	Ik verklaar dat de aanvrager een betrouwbaar administratie/bewakingsstelsel voor dit luchtvaartuig heeft, zodat verzekerd kan worden dat alle onderhoudstaken en aanwijzingen van de autoriteiten binnen de gestelde termijnen worden uitgevoerd en de configuratie van het luchtvaartuig duidelijk is.	_____	_____

Rapportnummer \_\_\_\_\_

NW000108 | 3 van 6



## Acceptatierapport

Luchtwaardigheid  
Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Item	Referentie	Verstelde documenten / Verklaringen voor afgifte	Opm.	Datum / Paraaf
4.13	21.A.174 (b)(5) 21.B.326 21.B.327 M.A.303/304/305 en 306	Ik verklaar dat de aanvrager alle documenten van de vorige houder heeft ontvangen die noodzakelijk zijn om de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en componenten aan te kunnen tonen.		
4.14	Wet luchtvaart - Regeling bewijzen van luchtwaardigheid	Ik verklaar dat het luchtvaartuig voldoet aan de eisen die gesteld worden door de autoriteiten van het land van import (Stuur de brief meer waarin de autoriteiten van land van import hun additionele eisen hebben vastgelegd)		

### 5 Opmerkingen

Opm.	Beschrijving	Datum	Paraaf

### 6 Rectificatie per opmerking

Opm.	Beschrijving	Datum	Paraaf

> Indien de opmerkingen en/of rectificaties op andere dan deze pagina worden beschreven, moet hieronder het aantal pagina's worden opgegeven en moet tenminste een kopie aan het rapport worden toegevoegd. Op de toegevoegde pagina's moet het nummer van dit rapport worden vermeld (het rapportnummer).

6.1 Aantal pagina's

Rapportnummer

IVW/ops/of | 4 van 6

## Acceptatierapport

Luchtwaardigheid  
Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### 7 Toelichting op de vragen

<b>Gebruikte afkortingen</b>	<b>AD = Airworthiness Directive</b> <b>ARC = Airworthiness Review Certificate</b> <b>BvI = Bewijs van Inschrijving</b> <b>BvL = Bewijs van Luchtwaardigheid</b> <b>CRS = Certificate of Release to Service</b> <b>CAMO = Continuing Airworthiness Management Organisation</b> <b>DDL = Defered Defect List</b> <b>EASA = European Aviation Safety Agency</b> <b>HIL = Hold Item List</b> <b>IVW = Inspectie Verkeer en Waterstaat</b> <b>SB = Service Bulletin</b> <b>STC = Supplemental type certificate</b> <b>TCDS = Type Certificate Data Sheet</b>
<b>Gebruikte definitie</b>	<b>EASA-Lidstaten = Alle EU landen en landen die EASA regelgeving hebben geïmplementeerd. 1 maart 2009 zijn dat Zwitserland, Noorwegen en IJsland.</b>
<b>Algemeen</b>	<b>Een acceptatiekeuring kan alleen worden uitgevoerd door ARC-Staff van een Nederlandse CAMO met I-Privilege of de IVW.</b>
<b>Vraag 1.1</b>	<b>Vul hier de naam in van het bedrijf dat de keuring uitvoert. Daarachter de referentie van de CAMO</b>
<b>Vraag 1.2</b>	<b>Vul hier de naam van de contactpersoon in, die het keurende bedrijf vertegenwoordigt.</b>
<b>Vraag 2.3</b>	<b>Kruis aan welke classificatie het luchtwaardigheidsbewijs voor dit luchtvaartuig volgens de keurende instantie zou moeten krijgen. Meer informatie kan verkregen worden uit de Basic regulation 216/2008, artikel 1, artikel 4 en Annex II.</b>
<b>Vraag 3.3</b>	<b>Vul hier de naam in van de keurende inspecteur</b>
<b>Vraag 4.1</b>	<b>Naast deze rapportage moet de houder een ondertekend aanvraagformulier opsturen naar de IVW. Het aanvraagformulier mag (met voorkeur) gelijktijdig worden opgestuurd met deze rapportage. Het aanvraagformulier is te downloaden van de internet site van de IVW. (<a href="http://www.ivw.nl">www.ivw.nl</a>)</b>
<b>Vraag 4.2</b>	<b>Bij de invoer van een nieuw luchtvaartuig naar Nederland, dient een kopie van de conformiteitsverklaring te worden overhandigd. Met deze verklaring wordt aangegeven dat het luchtvaartuig is geaccepteerd binnen een van de EASA-Lidstaten. Komt het luchtvaartuig uit een EASA Lidstaat, dan kan dat middels een FORM-52 worden aangetoond, die bij aflevering aan de nieuwe eigenaar wordt afgegeven. Indien het luchtvaartuig niet uit een EASA-lidstaat komt, is er een export BvL/verklaring nodig van de exporterende autoriteit.</b>
<b>Vraag 4.3</b>	<b>Bij invoer van een bestaand luchtvaartuig naar Nederland uit een EASA-lidstaat moet dit voorzien zijn van een geldig ARC. Indien het luchtvaartuig geen geldige ARC meer heeft, kunnen aanvullende eisen worden gesteld.</b>
<b>Vraag 4.4</b>	<b>Stuur een kopie van een statement/export BvI. mee wat niet ouder is dan 60 dagen. Afhankelijk waar het luchtvaartuig vandaan komt, moet men er rekening mee houden dat de onderhoudsvoorschriften sterk kan verschillen van Nederland. Daarom moet dan zekerstellen dat de kwaliteit van het uitgevoerde onderhoud voldoende is.</b>
<b>Vraag 4.5</b>	<b>Middels een fysieke inspectie van het betreffende luchtvaartuig controleert men of er geen aanwijsbare gebreken zijn. Indien er gebreken zijn geconstateerd, moeten deze worden verholpen, dan wel worden uitgesteld op een gecontroleerde manier (DDL, HIL etc.). De controle kan op verzoek van de inspecteur proefdraaien of zelfs een testvlucht inhouden.</b>
<b>Vraag 4.6</b>	<b>Controleer voordat er een kopie wordt opgestuurd, of eventuele wijzigingen op de juiste wijze doorberekend zijn in het weeg en zwaartepuntrapport. Controleer tevens of er opnieuw een weging is uitgevoerd, indien nodig; bijvoorbeeld na groot-onderhoud of repaint. Is het weegrapport nog geldig binnen de termijnen van JAR/EU-OPS?</b>
<b>Vraag 4.7</b>	<b>Voldoet het vlieghandboek aan de configuratie van het luchtvaartuig? Zijn bijvoorbeeld alle modificaties, SB's, AD's etc doorgevoerd?</b>



## Acceptatierapport

Luchtwaardigheid  
Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

- Vraag 4.8 De registratie kenmerken aan het luchtvaartuig moeten aangebracht worden conform de regelgeving. Het betreft de PH-registratie op het luchtvaartuig en het vuurvaste identificatieplaatje. Meer informatie kunt u vinden in de "Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen, deel 1303, paragraaf 9." Tevens dient het luchtvaartuig, de motoren en de propellers correct te zijn geïdentificeerd conform Part 21A.801.
- Vraag 4.9 Tenzij anders is overeengekomen accepteert de IVW slechts de Nederlandse en Engelse taal. Hiervan kan worden afgeweken als documenten in de eerder genoemde talen redelijkerwijs niet verkrijgbaar zijn en de gebruikers de taal van de gebruikte tekst machtig zijn.
- Vraag 4.10 Controleer steekproefsgewijs fysiek aan het luchtvaartuig of de configuratie van het luchtvaartuig voldoet aan de configuratie zoals vermeld in de administratie en vlieghandboek. Denk hierbij aan het TCDS, STC's, SB's, maar ook reparaties en AD's. Alle wijzigingen dienen door EASA geaccepteerd/goedgekeurd te zijn.
- Vraag 4.11 Er moet een kopie van het onderhoudsprogramma worden ingeleverd dat voldoet aan de geldende regelgeving. Er zal in tegenstelling tot het verleden pas een bvt. worden afgegeven, nadat de IVW een onderhoudsprogramma heeft ontvangen dat is goedgekeurd. Indien de IVW het onderhoudsprogramma nog moet goedkeuren, dient men er rekening mee te houden dat de IVW enige tijd nodig heeft voor de beoordeling.
- Vraag 4.12 Controleer of er een gedegen administratie/bewakingsstelsel bestaat conform M.A 305. Als het luchtvaartuig niet door een CAMO wordt beheerd, dan moet de administratie en het bewakingsstelsel gecontroleerd worden. Stel o.a. zeker dat de:
- taken uit het onderhoudsprogramma correct zijn overgenomen (taakinhoud en interval)
  - AD's correct zijn geadresseerd.
  - reparaties correct zijn geadresseerd en voorzien zijn van een referentie naar de "approved data".
  - modificaties correct geadresseerd zijn en gebaseerd zijn op "approved data"
- Vraag 4.13 Controleer of alle documenten m.b.t. de uitgevoerde werkzaamheden aan het luchtvaartuig en service- life limited componenten aanwezig zijn. Dit houdt in dat alle bewijzen van vrijgave (CRS) aanwezig moeten zijn tenzij een vergelijkbare uitgevoerde taak, de eerdere bewijzen van vrijgave (CRS) overbodig heeft gemaakt en ouder is dan 24 maanden. Ook van alle On-Condition componenten die in de laatste 24 maanden zijn geïnstalleerd, moeten de vrijgaven aanwezig zijn. Deze documenten dienen bij export te worden overgedragen aan de nieuwe eigenaar. Houd rekening met de eisen die gesteld worden in EASA Part M.A. 305
- Vraag 4.14 Om deze verklaring te kunnen afgeven dienen alle vragen die van toepassing zijn positief te zijn beantwoord. Er dient bij de autoriteiten van het land van import aangevraagd te worden aan welke eisen het luchtvaartuig nog meer moet voldoen dan aan de EASA eisen. Het is noodzakelijk de brief met het antwoord van de autoriteiten van land van import bij te voegen bij het rapport. Indien het land van import akkoord gaat met eventuele afwijkingen dienen deze ook bekend gemaakt te worden. Deze zullen dan op het export bewijs van luchtwaardigheid worden vermeld met referentie naar de brief (de additionele eisen en eventuele waivers).

IVW/0101 | 0 van 6



**Bijlage 2 als bedoeld in artikel 11, derde lid, onderdeel a, en artikel 18, vierde lid.**

BLOK 'A'			
NAAM BEDRIJF/EZT :	BvL-V-INSPECTIERAPPORT nr.:		(niet invullen) nr.:
NR. ERKENNING/AOC:			datum:
GEGEVENS LUCHTVAARTUIG			
Type Luchtvaartuig:	Serienummer:		Registratie PH -
Voortstuwingsinstallatie	Type	Serienummer	Gebruiksgegevens
Motor:			
Prop/Rotor:			
VERLOOPDATUM BvL:			
Uren na laatste BvL-V-inspectie:		Datum laatste BvL-V-inspectie:	
Uren na laatste periodieke inspectie:		Datum laatste periodieke inspectie:	

BLOK 'B'		
RESULTAAT INSPECTIE		
Plaats inspectie:	Datum inspectie:	Datum advies:
Hierbij wordt verklaard dat de BvL-verlengingsinspectie is uitgevoerd en dat de resultaten hiervan volledig en naar waarheid zijn vermeld.		Naam, stempel en handtekening gemachtigde/ EZT:
Alle punten zijn met JA of NVT beantwoord. Geadviseerd wordt het BvL te verlengen.		
Niet alle punten zijn met JA of NVT beantwoord. Geadviseerd wordt het BvL toch te verlengen.		
Niet alle punten zijn met JA of NVT beantwoord. Zie toelichting in de bijlage.		



<b>BLOK 'C'</b>					
BvL-V-INSPECTIERAPPORT nr.:			REGISTRATIE: PH-		
			JA	NEE	OPM
<b>1. KWALITEIT VAN HET ONDERHOUD</b>					
a.	Voldoet het onderhoudsprogramma aan de eisen?				
b.	Voldoet de uitvoering van het onderhoud aan de eisen?				
<b>2. TECHNISCHE STAAT</b>					
a.	Kan verklaard worden dat het luchtvaartuig geen defecten, gebreken of beschadigingen bezit, die een reparatie of belangrijke herstelling noodzakelijk maken?				
b.	Zijn eventuele defecten, gebreken of beschadigingen middels een reparatie of belangrijke herstelling door bevoegde personen of erkende instanties opgeheven?				
<b>3. WIJZIGINGEN</b>					
a.	Zijn de ontwerpaspecten goedgekeurd?				
b.	Zijn de geluidsaspecten goedgekeurd?				
c.	Voldoet de uitvoering aan de eisen?				
d.	Is voldaan aan de meldingsverplichting voor daartoe in aanmerking komende wijzigingen?				
<b>4. GEBRUIKSBEPERKINGEN</b>					
a.	Kan verklaard worden dat er nu geen gebruiksbeperkingen zijn overschreden?				
b.	Zijn de benodigde acties na overschrijding van gebruiksbeperkingen door bevoegde personen of erkende instanties ondernomen?				
<b>5. AANWIJZINGEN</b>					
	Zijn alle aanwijzingen van de minister t.a.v. behoud of herstel van luchtwaardigheid uitgevoerd?				
<b>6. TECHNISCHE ADMINISTRATIE</b>					
	Voldoet de technische administratie van het uitgevoerde onderhoud, wijzigingen en aanwijzingen aan de eisen?				
<b>7. ALGEMEEN</b>					
	Kan verklaard worden dat er geen bijzonderheden te melden zijn over het gebruik en onderhoud van het luchtvaartuig?				

**Toelichting:**

1. De JA- of NEE-hokjes dienen bij de BvL-V-inspectie alle geparafeerd te worden en voorzien van de datum van de inspectie.
2. Als een vraag niet van toepassing is, dient 'NVT' in het JA-hokje gezet te worden.
3. Als een vraag met NEE beantwoord wordt, dient een nummer in de kolom OPM (Opmerkingen) te verwijzen naar een toelichting in een bijlage.
4. Als op een later tijdstip de vraag alsnog met JA kan worden beantwoord, dienen datum en paraaf in het JA-hokje geplaatst te worden.
5. Ook als een vraag direct met JA beantwoord wordt, kan een nummer in de kolom OPM (Opmerkingen) verwijzen naar eventuele opmerkingen in een bijlage.



## TOELICHTING

### Algemeen

Deze regeling maakt onderdeel uit van een aantal aanpassingen in de Nederlandse regelgeving met betrekking tot de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, die zijn ingegeven door de Europese regelgeving op het gebied van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen<sup>1</sup>.

In het Besluit luchtvaartuigen 2008, waar deze regeling onder meer op is gebaseerd, wordt een nadere uitwerking gegeven aan de bepalingen van hoofdstuk 3 van de Wet luchtvaart betreffende het bewijs van luchtwaardigheid (verder: BvL). In onderhavige regeling wordt voor wat betreft deze documenten waar nodig daar weer nader uitwerking aan gegeven. In verband hiermee hebben ten opzichte van de oude regelingen Regeling standaard-BvL en de Regeling verlenging bewijzen van luchtwaardigheid een aantal wijzigingen plaatsgevonden. Allereerst worden deze twee regelingen samengevoegd in één regeling. In de nieuwe regeling wordt ingevolge de Europese regelgeving een onderscheid gemaakt tussen de verschillende BvL's, te weten het EASA (European Aviation Safety Agency)-standaard-BvL, het EASA-beperkt-BvL<sup>2</sup> en het ICAO (International Civil Aviation Organisation)-(standaard)-BvL en wordt nader invulling gegeven aan de procedurele en administratieve handelingen om deze BvL's te verkrijgen. De beide EASA-BvL's zullen hierna worden genoemd: EASA-BvL. Daarnaast worden de procedures voor de wijziging, overdracht, en vernieuwing van de genoemde BvL's vastgelegd. Ten aanzien van het ICAO-BvL worden tevens de procedures betreffende de verlenging van de geldigheidsduur van dit BvL opgenomen. Het EASA-BvL is gebaseerd op de Europese regelgeving en wordt afgegeven voor luchtvaartuigen die vallen onder de werking van de Europese verordeningen (EASA-luchtvaartuigen). Voor het overige betreft de regeling de BvL's die zijn gebaseerd op de Nederlandse regelgeving en worden afgegeven voor luchtvaartuigen die niet onder de werking van de Europese verordeningen vallen maar wel voldoen aan de internationale eisen zoals gesteld door ICAO, de ICAO-BvL's. Daarnaast zijn enkele bepalingen opgenomen betreffende het speciaal-BvL ten behoeve van zogenaamde orphan aircraft. Het betreft oude luchtvaartuigen met aanvankelijk een ICAO-standaard-BvL, die echter op enig moment ambtshalve worden omgezet in een speciaal-BvL. In de artikelsgewijze toelichting zal hier nader op worden ingegaan. In de regeling worden tevens procedurele bepalingen opgenomen inzake het BvL voor export (verder: export-BvL). Verder zijn een aantal procedurele bepalingen opgenomen betreffende het ARC (*Airworthiness Review Certificate*) dat deel uitmaakt van het EASA-BvL.

Ten aanzien van de nationale ICAO-BvL's hebben ten opzichte van de oude regelingen geen inhoudelijke wijzigingen plaatsgevonden. Nog steeds bestaat de mogelijkheid voor de afgifte van een (ICAO-)standaard-BvL bij de import van een luchtvaartuig volgens de reeds bestaande overeenkomsten, te weten de overeenkomst die de minister heeft gesloten met de Verenigde Staten en met een aantal landen onder de Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen. De overeenkomst die de minister eerder met Canada heeft gesloten, te weten de Overeenkomst met Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada van 2 juni 1989, is inmiddels opgeschort vanwege de voorlopige toepassing van de op 17 december 2009 te Brussel tot stand gekomen Luchtvervoerovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten. Op het moment van inwerkingtreding van de Luchtvervoerovereenkomst EG-Canada zal de overeenkomst met Canada van 2 juni 1989 hierdoor worden vervangen. Ook de mogelijkheid tot het importeren van een luchtvaartuig uit een land waarmee Nederland geen overeenkomst heeft gesloten is blijven bestaan. In deze regeling zijn verder ten aanzien van de EASA-BvL's enkel procedurele en administratieve bepalingen opgenomen. Voorts is een aantal structurele en redactionele aanpassingen ten behoeve van de leesbaarheid aangebracht.

Deze regeling heeft op enkele punten een aanpassing van een aantal andere regelingen tot gevolg te weten de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66 AML en de Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008. Deze aanpassingen en de wijzigingen in de Regeling MLA's en de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, zullen separaat in een wijzigingsregeling worden aangebracht.

<sup>1</sup> Verordening nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L 79); Verordening 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); Verordening 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 voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315).

<sup>2</sup> In de verdere toelichting worden het EASA-standaard-BvL en het EASA-beperkt-BvL genoemd: EASA-BvL. Waar onderscheid nodig is wordt de aparte benaming gebruikt.





## Administratieve lasten

Zoals eerder is vermeld brengt de onderhavige regeling in verband met de nieuwe Europese regelgeving betreffende de bewijzen van luchtwaardigheid van luchtvaartuigen voor burgers en het bedrijfsleven een aantal veranderingen met zich. De in deze regeling genoemde verordeningen hebben rechtstreekse werking. Waar het EASA-luchtvaartuigen betreft vloeien de opgelegde verplichtingen waaruit administratieve lasten ontstaan rechtstreeks voort uit de verordeningen. Deze regeling introduceert procedurele regels inzake de volgende door de EASA voorgeschreven luchtwaardigheidsdocumenten: het EASA standaard BvL en de ARC (Airworthiness Review Certificate). Dit zijn voor burgers en bedrijfsleven de nieuwe luchtwaardigheidsdocumenten. De inhoudelijke eisen voor zover het betreft de luchtwaardigheid van EASA-luchtvaartuigen zijn opgenomen in de eerdergenoemde verordeningen.

Deze regeling heeft in verband hiermee nauwelijks financiële gevolgen voor de eigenaren/houders, zowel natuurlijke als rechtspersonen, van EASA-luchtvaartuigen. Voor eigenaren/houders van niet-EASA-luchtvaartuigen brengt het onderhavige besluit geen wijzigingen en dan ook geen extra financiële lasten met zich.

In de oude situatie waren de administratieve lasten vastgesteld op € 5023,- (nulmeting 2007). Dit was opgebouwd uit gemiddeld 30 minuten handelingen tegen een uurtarief van € 45,- = ongeveer € 23,- per half uur en 'out of pocket' kosten van € 5000,-. Omdat binnen Europa nu alle nationaal goedgekeurde configuraties van luchtvaartuigen middels de EU regelgeving bij wet voor alle Europese landen acceptabel zijn, vervalt er één aspect van de in te dienen informatie. Dit scheelt naar verwachting gemiddeld voor alle luchtvaartuigen een paar minuten. De te verwachten kosten besparing zijn maximaal € 3,- per aanvraag. Omdat er nog steeds een deel van de luchtvaartuigen van buiten Europa komt, waarbij dit nog wel moet gebeuren, zal de gemiddelde besparing maximaal € 3,- per aanvraag of te wel bij zo'n 60 importen, maximaal € 180,- op jaarbasis voor het bedrijfsleven zijn.

## Artikelsgewijs

### Artikel 1

In deze definitiebepaling zijn ten opzichte van de oude Regeling standaard-BvL enkele aanpassingen gedaan. Begrippen die inmiddels zijn gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 komen niet meer terug in dit artikel. Begrippen die gebruikt worden in deze regeling en die nog niet (eerder) zijn gedefinieerd zijn in deze bepaling opgenomen.

### Artikel 2

Deze bepaling is ten opzichte van de oude Regeling standaard-BvL inhoudelijk niet gewijzigd.

### Artikel 3

De Regeling bewijzen van luchtwaardigheid geldt in beginsel niet voor amateurbouwluftvaartuigen en MLA's (*Micro Light Aircraft*). Voor deze luchtvaartuigen, waarvoor een speciaal Bewijs van luchtwaardigheid (verder: speciaal-BvL) kan worden afgegeven, geldt respectievelijk de Regeling amateurbouwluftvaartuigen en de Regeling MLA's. De geldigheidsduur van het speciaal-BvL van deze luchtvaartuigen wordt in beginsel verlengd op basis van eigen verklaringen van de eigenaar of houder van het luchtvaartuig. Het is echter wenselijk dat de eigenaar of houder (nog steeds) de mogelijkheid heeft om de zwaardere procedure voor internationaal gecertificeerde luchtvaartuigen te volgen en daarmee de veiligheidswaarborgen te verhogen. Op verzoek van de eigenaar of houder kan de minister hiertoe de bepalingen in de Regeling bewijzen van luchtwaardigheid inzake de verlengingsinspecties toepassen. Het betreft ten opzichte van de oude Regeling verlenging bewijzen van luchtwaardigheid geen nieuw gecreeëerde mogelijkheid.

### Artikel 4

De Europese verordeningen introduceren een administratief systeem waarbij een luchtvaartuig dat valt onder de werking van die verordeningen, wordt voorzien van een EASA-BvL voor onbepaalde duur en een tweede certificaat met een beperkte geldigheid van maximaal een jaar, het zogenaamde *Airworthiness Review Certificate* (ARC). Een EASA-BvL is slechts geldig indien voorzien van een geldige ARC. Een eerste ARC bij een EASA-BvL wordt in beginsel afgegeven door de minister. Een ARC is één jaar geldig en dient daarna vernieuwd te worden. Een CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisation*) kan indien het daartoe bevoegd is ook een ARC afgeven. Dit kan echter alleen indien het management van de (blijvende) luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig



al meer dan twaalf maanden door die CAMO wordt uitgevoerd. In dit artikel wordt bepaald op welke wijze een aanvraag voor de afgifte van een eerste ARC wordt ingediend.

In het artikel wordt tevens bepaald dat de aanvraag voor de afgifte van een vliegvergunning bij de minister *kan* worden ingediend. Een vliegvergunning kan namelijk ook worden aangevraagd bij een CAMO en bij een bedrijf voorzien van een POA (*Production Organisation Approval*) of een DOA (*Design Organisation Approval*). Een vliegvergunning kan in bijzondere gevallen worden afgegeven voor EASA-luchtvaartuigen die (tijdelijk) niet kunnen voldoen aan de eisen die in EG verordening 1702/2003 zijn vastgelegd en die dus niet in aanmerking komen voor een EASA-standaard-BvL of een EASA-beperkt-BvL.

Daarnaast wordt in het artikel voor wat betreft een aanvraag voor de afgifte van een EASA-standaard-BvL en een EASA-beperkt-BvL bepaald dat bij de aanvraag een keuringsrapport van een acceptatiekeuring wordt meegezonden. De gegevens die ingevolge de eerdergenoemde verordening bij de aanvraag voor een BvL moeten worden gevoegd moeten in dit keuringsrapport staan opgenomen.

Ten aanzien van de acceptatiekeuring geldt het volgende.

Volgens Part 21, section B, subpart H, van verordening (EG) nr. 1702/2003 heeft de bevoegde nationale autoriteit een verplichting om een evaluatieproces in te richten voor de behandeling van de aanvraag voor de afgifte van een BvL. Dit proces dient een evaluatie van de documentatie en een inspectie van het luchtvaartuig te bevatten. Omdat Nederland vanuit het verleden goede ervaringen heeft met een gedelegeerde importinspectie, heeft de minister ervoor gekozen om ook in dit geval gebruik te maken van de kennis en expertise van de sector bij het inrichten van het evaluatieproces. Dit heeft zich vertaald in een voorgeschreven acceptatiekeuring die door daartoe erkende bedrijven kan worden uitgevoerd en waarover deze aan de minister rapporteren. In bijzondere omstandigheden zal de minister deze acceptatiekeuring zelf uitvoeren. Dit kan zich voordoen wanneer een BvL wordt aangevraagd voor een type luchtvaartuig waarvoor binnen Nederland geen bedrijven aanwezig zijn die het type op hun erkenning hebben staan. De minister kan ook zelf de keuring uitvoeren in geval het de eerste keer is dat een type luchtvaartuig in Nederland wordt geregistreerd teneinde met het type bekend te geraken.

Voor wat betreft een aanvraag voor afgifte van een ARC en een vliegvergunning staan de vereiste gegevens opgenomen in EG-verordeningen 2042/2003 (ARC) en 1702/2003 (vliegvergunning). Deze gegevens hoeven niet in een apart keuringsrapport te worden opgenomen.

## **Artikel 5 tot en met 9**

De artikelen 5 tot en met 9 betreffen bepalingen die gelden voor die niet-EASA luchtvaartuigen die wel aan de door ICAO gestelde eisen voor internationale luchtvaart voldoen en die zijn ontworpen en vervaardigd in een staat waarmee Nederland een overeenkomst heeft gesloten ten aanzien van de afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid. Luchtvaartuigen waarvan het type is ontworpen in één van deze landen worden door de minister, vanwege deze reeds geruime tijd bestaande verdragsrelaties, betrouwbaar geacht en dus geaccepteerd. Uitgangspunt is daarbij dat het luchtvaartuig voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd conform ICAO Annex 8 door middel van een civiel goedgekeurd type-ontwerp van de staat van ontwerp. Daarnaast wordt dit ontwerp nog steeds ondersteund door de staat van ontwerp door het bevestigen van de uitgifte van verplichte instructies betreffende de luchtwaardigheidsaanwijzingen conform ICAO Annex 8.

## **Artikel 5**

Daar waar de staat verantwoordelijk voor het ontwerp (staat van ontwerp) en productie van het luchtvaartuig en het luchtvaartuig zelf voldoen aan de internationale vereisten die voortvloeien uit het Verdrag van Chicago (o.m. ICAO Annex 8), en Nederland een overeenkomst ten aanzien van het accepteren van elkaars bewijzen van luchtwaardigheid met dit land heeft afgesloten, geeft de minister een internationaal te gebruiken ICAO-standaard-BvL af. Voor de acceptatie van individuele luchtvaartuigen valt de minister terug op de reeds eerder in Nederland geaccepteerde ontwerpen van luchtvaartuigen of het ontwerp dat in eerste instantie is goedgekeurd door een land waar Nederland eerder een overeenkomst ten aanzien van het accepteren van elkaars ontwerpen heeft afgesloten.

Ook in dit geval maakt de minister bij de afgifte van het ICAO-standaard-BvL gebruik van de kennis en expertise van de sector middels de acceptatiekeuring. Het in het eerste lid onder e genoemde acceptatierapport dient binnen een termijn van 60 dagen direct voorafgaande aan de aanvraag voor de afgifte van een ICAO-BvL te worden ingediend.

## **Artikel 6 en 7**

Artikel 6 heeft hoofdzakelijk betrekking op de import van luchtvaartuigen uit landen waarmee Nederland eerder een overeenkomst betreffende de wederzijdse erkenning van bewijzen van



luchtwaardigheid heeft gesloten, onder meer met de Verenigde Staten van Amerika en Canada. Artikel 7 betreft de situatie dat een luchtvaartuig vervaardigd in een verdragsland wordt geïmporteerd uit een ander verdragsland.

### **Artikel 8**

Voor de import van een luchtvaartuig uit een land waarmee de minister geen verdrag heeft afgesloten gelden de procedures vermeld in artikel 8. De minister kan pas een ICAO-BvL afgeven wanneer is aangetoond dat het ontwerp van het luchtvaartuig in de configuratie zoals het luchtvaartuig wordt geïmporteerd aan de luchtwaardigheidseisen voldoet. Dit kan door aan te tonen dat het luchtvaartuig voldoet aan het geaccepteerde type-ontwerp, en als het daarvan afwijkt, dat deze afwijkingen voldoen aan goedgekeurde aanvullingen op het type certificaat. Verder zullen de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen uitgevoerd moeten zijn en het luchtvaartuig na inspectie luchtwaardig en geschikt voor veilige operatie moet zijn bevonden. Omdat de invulling van de eisen van een technische administratie van land tot land kunnen verschillen kan benodigde bewijsvoering waaruit bovenstaande blijkt variëren afhankelijk van het land van export.

### **Artikel 9**

Geïmporteerde luchtvaartuigen als bedoeld in de artikelen 6 tot en met 8 die door de minister luchtwaardig worden bevonden dienen in bepaalde gevallen nog te voldoen aan bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen. Bijvoorbeeld, een luchtvaartuig dat uit de Verenigde Staten van Amerika wordt geïmporteerd is nog niet voorzien van een door de minister voorgeschreven waarschuwinglampje aan het toestel; het gaat dan om een wel luchtwaardig bevonden luchtvaartuig, dat echter door de minister nog niet kan worden voorzien van een ICAO-standaard-BvL omdat nog niet aan dit voorschrift is voldaan. Dit voorschrift is zo'n bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzing. Nadat de betreffende verlichting is aangebracht (aan het luchtvaartuig) wordt het ICAO-standaard-BvL afgegeven. Dit geldt ook voor de verplichte voorschriften van het land van ontwerp.

### **Artikel 10**

Een in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen ingeschreven luchtvaartuig (verder: Nederlands luchtvaartuig) met een ICAO-standaard-BvL dat zal worden geëxporteerd naar het buitenland, of een Nederlands luchtvaartuig met een EASA-BvL dat zal worden geëxporteerd naar een niet-EASA-land moet zijn voorzien van een export-BvL. Met een export-BvL verklaart het exporterende land dat het luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen van het importerende land. Het uitvoeren van de vlucht naar het importerende land vindt ingevolge artikel 3.8 van de Wet luchtvaart plaats op basis van een geldig BvL. Dat kan een ICAO-standaard-BvL of een EASA-BvL zijn. Bij de vluchtuitvoering dient dan ook in ieder geval een geldig BvL aan boord te zijn totdat het toestel is uitgeschreven uit het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen.

Met een export-BvL wordt een eventuele verkoop van het luchtvaartuig aan potentiële eigenaren uit niet-EASA-landen vergemakkelijkt en het eenvoudiger gemaakt voor de buitenlandse luchtvaartautoriteit om inzicht te krijgen in de luchtwaardigheid van het uit Nederland te importeren luchtvaartuig. Voorafgaande aan de afgifte van een export-BvL vindt een export-inspectie plaats waarin wordt beoordeeld of het luchtvaartuig aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen voldoet. De beoordeling wordt vastgelegd in een inspectierapport waarvan het model (in bijlage 1) bij deze regeling is vastgesteld. Het formulier kan worden gedownload van de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: IVW): [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl).

### **Artikel 11 en 12**

Deze artikelen gaan over de aanvraag voor het verlengen van een ICAO-standaard-BvL, een speciaal-BvL voor een orphan aircraft en de herafgifte van een ARC en richten zich tot de eigenaar of houder van het luchtvaartuig.

Ten aanzien van zogenaamde orphan aircraft geldt het volgende. De minister heeft van een aantal Nederlandse luchtvaartuigen het ICAO-standaard-BvL verwisseld voor een speciaal-BvL; omdat de staat van ontwerp zijn verklaring van ondersteuning van het ontwerp heeft ingetrokken kan het luchtvaartuig niet meer blijven voldoen aan de eisen van ICAO Annex 8. De staat van ontwerp trekt zijn verklaring in omdat de fabrikant (de houder van het type-certificaat) zijn type-certificaat heeft ingeleverd omdat hij bijvoorbeeld niet meer bestaat, failliet is, of omdat de fabrikant aangeeft niets meer te doen aan oude luchtvaartuigen en de staat van ontwerp aangeeft niet zelf het luchtvaartuig te zullen onderhouden. Omdat deze luchtvaartuigen niet meer aan de internationale eisen van ICAO Annex 8 voldoen, kan de minister het ICAO BvL niet meer handhaven en daarmee rechten geven om het soevereine luchtruim van andere landen binnen te vliegen. Deze luchtvaartuigen zijn als het ware



'wees' geworden. Het betreft een beperkt aantal oude luchtvaartuigen die de afgelopen jaren bewezen hebben nu geen technische problemen te behelzen. Daarom is het verantwoord deze luchtvaartuigen voorlopig door te laten vliegen. In geval zich in de toekomst wel technische problemen manifesteren, kan de minister deze speciale BvL's alsnog intrekken. De verdere nationale onderhoudsvorschriften blijven van toepassing als ware het luchtvaartuig nog voorzien van een ICAO-BvL.

De minister verlengt de termijn van geldigheid van een BvL of geeft een nieuwe ARC af nadat zij daarover is geadviseerd door daartoe erkende bedrijven of personen. Een inspectierapport met daarin het advies over de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig maakt deel uit van de aanvraag. Indien alle vragen in het BvL-verlengingsinspectierapport uiteindelijk bevestigend worden beantwoord, wordt een positief advies gegeven. Worden een of meerdere vragen negatief beantwoord, dan wordt negatief geadviseerd. Voor de rapportage wordt gebruik gemaakt van een door de minister voorgeschreven model (bijlage 2 bij deze regeling) dat door de minister ter beschikking is gesteld. Ook de AR dient met een positieve rapportage en advies afgesloten te worden.

Het in artikel 11, derde lid, onder b, genoemde bedrijf betreft een door de minister erkende CAMO. Verklaringen van buitenlandse CAMO's, CAMO's die niet door de minister zijn erkend maar door de buitenlandse bevoegde autoriteit en die dus niet onder toezicht staan van de minister, worden niet geaccepteerd voor het verlengen van een ICAO-standaard-BvL (artikel 11). Voor de herafgifte van een ARC voor een EASA-luchtvaartuig worden de rapportages van de AR door een buitenlands erkende CAMO wel geaccepteerd.

Het kan voorkomen dat uit de BvL-verlengingsinspectie zaken naar voren komen die opgelost moeten zijn voordat het BvL kan worden verlengd. Met name bij oudere luchtvaartuigen kunnen deze zaken echter niet zeer snel geregeld worden.

In dat geval accepteert de minister een maximale uitloop van het proces van 6 maanden waarbinnen het BvL toch nog verlengd kan worden. Is de uitloop nog langer, dan dient een nieuwe aanvraag van een BvL te worden ingediend, waarbij de afgifte procedure gaat lopen (artikel 12).

### **Artikel 13**

Om zeker te stellen dat tijdens de BvL-verlengingsinspectie geen controle van de eigen werkzaamheden wordt uitgevoerd, zal de persoon die de inspectie uitvoert niet tevens zijn belast met het technische beheer van het onderhoud van het betreffende luchtvaartuig. De minister volstaat vervolgens met het nemen van steekproeven ten aanzien van de luchtvaartuigen en bij de bevoegd verklaarde bedrijven. Overmacht, als bedoeld in artikel 13, vijfde lid, doet zich voor indien er sprake is van extreme weersomstandigheden of in het geval van een technische storing van het luchtvaartuig.

### **Artikel 14 tot en met 16**

Deze artikelen vormen paragraaf 7 en betreffen procedurele bepalingen inzake de wijziging, overdracht, en vernieuwing van het EASA-BvL, het ICAO-standaard-BvL, het speciaal-BvL voor orphan aircraft en het ARC. De minister wijzigt een BvL of een ARC ambtshalve indien wordt geconstateerd dat de gegevens zoals door de minister vermeld op het betreffende document niet juist zijn. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een typefout, maar ook indien door een modificatie aan het luchtvaartuig de typeaanduiding zoals opgenomen op het document niet meer klopt. In dit geval dient op het document het nieuwe typenummer te worden vermeld. De houder van het luchtvaartuig dient het oude BvL binnen een week na verzending (per post) van het gewijzigde BvL in te leveren bij de IVW (artikel 14). Bij verlies van het BvL dient bij de aanvraag tot vernieuwing van het document een proces-verbaal te worden overgelegd. Bij vermissing van het Bewijs van Inschrijving in het register voor Nederlandse burgerluchtvaartuigen is dit al opgenomen als vereiste in de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen. Voor BvL's was dit abusievelijk niet in de oude regeling opgenomen. Deze omissie wordt hierbij hersteld (artikel 16). Voor het overige zijn de bepalingen niet gewijzigd ten opzichte van de oude regeling (Regeling standaard-BvL).

### **Artikel 17**

De minister kan in bijzondere omstandigheden zelf BvL-verlengingsinspecties, acceptatiekeuringen of AR's uitvoeren. Deze inspecties zullen in beginsel dan door de IVW worden uitgevoerd. In bepaalde bijzondere omstandigheden, met name in een aantal gevallen waarbij het desbetreffende luchtvaartuig uitsluitend in het buitenland wordt gebruikt, kan een BvL-verlengingsinspectie, een acceptatiekeuring of een AR waar mogelijk echter toch door een erkend bedrijf worden verricht omdat dat sneller en efficiënter is dan een inspectie door de IVW. Indien er geen erkend bedrijf voorhanden is zal de inspectie door de IVW worden verricht.



---

## Artikel 18

Bij de verlengingsinspectie en exportinspecties zullen in ieder geval worden geïnspecteerd de luchtvaartuigdocumenten, de technische administratie, de configuratie van het luchtvaartuig, het onderhoud sinds de vorige BvL-verlengingsinspectie en de technische staat. De diepgang van de inspectie van de technische staat zal worden bepaald aan de hand van factoren als, gebruik, leeftijd, vliegreizen, onderhoudshistorie, belangrijke herstellingen, documentatie, en anderszins bekende gegevens. De 100-uurs-inspectie of jaarlijkse inspectie, genoemd in het eerste lid, is een inspectie die in alle onderhoudsprogramma's en -voorschriften van fabrikanten voor luchtvaartuigen die behoren tot de algemene luchtvaart wordt voorgeschreven. Met de 'check and inspect'-punten wordt gecontroleerd of alles nog luchtwaardig is.

## Artikel 20

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk 2 maanden voor inwerkingtreding. In afwijking van dit beleid wordt voor onderhavige regeling een kortere publicatietermijn dan twee maanden aangehouden, omdat uitstel van deze regeling tot grote (financiële) nadelen voor de luchtvaartsector zou leiden. Onderhavige regeling treedt in werking op 1 oktober 2011.

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