

### HET IMPORTEREN VAN LUCHTVAARTUIGEN

De Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaartinspectie, maakt het volgende bekend.

#### Algemeen

Deze MAL is primair bedoeld voor eigenaar/houders, erkende bedrijven en erkende zweefvliegtechnici.

Deze MAL integreert MAL 14/96 van 22 mei en MAL 11/93 van 21 juni 95 en geeft een toelichting op de mogelijkheid om een luchtvaartuig te importeren zonder geldig Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) voor Export.

Deze MAL heeft betrekking op de import van vleugelvliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van ten hoogste 5700 kg, hefschroefvliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van ten hoogste 2700 kg, (motor)zweefvliegtuigen en ballonnen. Ultra Lichte Vliegtuigen (ULV's) en amateur gebouwde luchtvaartuigen zijn echter uitgesloten van deze regeling, hiervoor gelden separate regelingen. Voor overige luchtvaartuigen of in het geval dat niet voldaan kan worden aan het gestelde in deze MAL, wordt in overleg met Luchtvaartinspectie een alternatieve procedure overeengekomen.

Om met een Nederlands luchtvaartuig te mogen vliegen, dient het te zijn voorzien van een Bewijs van Inschrijving (BvI), eventueel een Bewijs Aanwijzing Radiostation (BAR) en een Bewijs van Luchtwaardigheid of Gelijkstelling (BvL of BvG).

Deze MAL beschrijft de procedure en de in te dienen gegevens voor het verkrijgen van een BvL of BvG. De procedure en de te verstrekken gegevens voor het verkrijgen van een BvI en BAR zijn nader beschreven in MAL 43/92 en 14/93.

#### Exportverklaring

In internationale verdragen<sup>1</sup> zijn regelingen getroffen om het handelsverkeer in luchtvaartuigen tussen de verdragslanden te vereenvoudigen. Als bewijs voor de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig worden daartoe (export)verklaringen afgegeven door de autoriteit van het verdragsland waar het luchtvaartuig is gebouwd en door de autoriteit van het verdragsland van waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd. Veel landen hebben een standaard document voor deze exportverklaring, meestal Bewijs van Luchtwaardigheid voor Export (BvL-E) genoemd (zie bijlage 1). Een exportverklaring heeft een geldigheidsduur van 60 dagen.

**Let op!**: op een exportverklaring (BvL-E) mag meestal niet gevlogen worden. Vaak wordt gelijk met of korte tijd na de afgifte van het BvL-E door de autoriteit ook het geldige BvL ingetrokken en de registratie doorgehaald. Het is verstandig hier vooraf naar te informeren. Het "stateloos" worden van het luchtvaartuig levert doorgaans grote problemen op voor de eigenaar.

Een exportverklaring (BvL-E) uit een verdragsland betekent niet automatisch dat aan alle Nederlandse eisen is voldaan. Wel wordt het luchtvaartuig op basis van deze exportverklaring en enige aanvullende gegevens tijdelijk in Nederland geaccepteerd middels een BvG. Dit biedt de eigenaar/houder de mogelijkheid binnen drie maanden alsnog aan de aanvullende specifiek Nederlandse eisen zoals bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen (BLA's) en onderhoudsaanwijzing voor luchtvaartuigen (OAL's) te voldoen. Wanneer aan deze eisen is voldaan wordt een Bewijs van Luchtwaardigheid verstrekt.

In de meeste gevallen is een exportverklaring uit een verdragsland beschikbaar en kan de standaard import-procedure worden gevolgd. Indien door omstandigheden niet over een geldige exportverklaring uit een verdragsland wordt beschikt, dient een alternatieve import-procedure te worden gevolgd waarbij de luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig op een andere wijze wordt aangetoond. In dat geval wordt niet eerst een BvG verstrekt; de procedure leidt direct tot een BvL.

1. Ref. Luchtvaartvoorschriften DEEL 51000 "Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen", DEEL 52000 "Overeenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid" en DEEL 53001 "Technical arrangement on airworthiness between the Aviation Regulation Directorate, Transport Canada, and the Department of Civil Aviation, Netherlands Ministry of Transport and Public Works".

### **Standaard import-procedure**

De in te dienen gegevens voor het verkrijgen van een BvG, of een BvL zijn vastgelegd in artikel 86 of artikel 74 van de Regeling Toezicht Luchtvaart en zijn mede gebaseerd op internationale verdragen.

#### *A) Aanvraag voor een Bewijs van Gelijkstelling (BvG)*

Het aanvraagformulier voor de afgifte van een BvG wordt tezamen met de hieronder vermelde gegevens ingediend.

- 1 De exportverklaring (BvL-E) afgegeven door de autoriteit van het land van waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd;
- 2 De exportverklaring (BvL-E) afgegeven door de autoriteit van het land waar het luchtvaartuig is gefabriceerd;
- 3 Een verklaring waaruit blijkt aan welke eisen van luchtwaardigheid het luchtvaartuig voldoet (TCDS en eventuele STC's);
- 4 Het actuele weeg- en zwaartepuntsrapport met de daarbij behorende inventarislijst;
- 5 Het oude journaal en de technische administratie;
- 6 Een overzicht van de uitgevoerde AD's, MOD's en SB's;
- 7 Het fabrieksvlieghandboek (Pilot Operating Handbook/Aircraft Flight Manual) en de supplementen daarop;
- 8 Het Nederlands journaal en vliegtuig- en motorboek(en);
- 9 Een verklaring dat de Nederlandse registratie op de romp en vleugels en het brandvrije registratieplaatje zijn aangebracht.

#### *B) Aanvraag voor afgifte van een Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL)*

Het aanvraagformulier voor de afgifte van een BvL wordt tezamen met de hieronder vermelde gegevens ingediend. Wordt direct een BvL aangevraagd, dus niet eerst een BvG, dan worden ook de onder A) vermelde gegevens voor afgifte van een BvG ingediend.

- 1 Een bewijs waaruit blijkt dat het luchtvaartuig voldoet aan de BLA's en OAL's van Nederlandse origine.
- 2 Een bewijs waaruit blijkt dat het luchtvaartuig voldoet aan alle van toepassing zijnde Nederlandse eisen.

De standaard procedure bij de import van een luchtvaartuig bestaat normaliter uitsluitend uit een administratieve beoordeling van deze gegevens, de zogenaamde import-inspectie. In bijzondere gevallen kan ook een technische keuring van het luchtvaartuig noodzakelijk zijn.

Bij de import-inspectie wordt de beschikbaarheid, juistheid, volledigheid en geldigheid van de documentatie geverifieerd. Daarnaast wordt, aan de hand van een toetsing aan de Nederlandse luchtwaardigheidseisen, vastgesteld of tijdens de BvG-periode aanvullende modificaties of inspecties noodzakelijk zijn en onder welke condities het luchtvaartuig in de BvG-periode mag opereren. Tevens wordt bepaald of door Luchtvaartinspectie eventueel aanvullende certificatie-werkzaamheden moeten worden verricht.

Voor de afgifte van een BvG wordt verder beoordeeld of het luchtvaartuig voldoet aan de op dat moment in Nederland geldende geluidseisen, dan wel d.m.v. een in de BvG-periode uit te voeren modificatie aan die eisen zal kunnen gaan voldoen. Indien het luchtvaartuig niet aan de Nederlandse geluidseisen kan voldoen, zal het luchtvaartuig **niet** in Nederland kunnen worden geïmporteerd.

Nadat de standaard import-procedure succesvol is doorlopen, geeft Luchtvaartinspectie nadat de verschuldigde kosten zijn betaald, een BvG of een BvL af, op basis van de ingediende gegevens en een ingevuld aanvraagformulier<sup>1</sup> voor een BvG of een BvL .

### **Delegatie import-inspectie**

De import-inspectie werd in het verleden geheel door Luchtvaartinspectie uitgevoerd. Met ingang van 1 januari 1997 wordt de import-inspectie voor de meeste luchtvaartuigen die uit verdragslanden worden geïmporteerd gedelegeerd naar daartoe erkende bedrijven of erkende zweefvliegtechnici, analoog aan de BvL-V inspectie. Deze delegatie van de import-inspectie is van toepassing op vleugelvliegtuigen met een maximaal toelaatbare startmassa van 5700 kg en geschikt voor 9 passagiers of minder, eenmotorige hefschroefvliegtuigen met een maximaal toelaatbare startmassa van 2700 kg en (motor)zweefvliegtuigen. Voor de overige luchtvaartuigen waarop deze MAL van toepassing is, blijft de import-inspectie voornamelijk een taak van Luchtvaartinspectie. Door middel van audits wordt toezicht gehouden op de zorgvuldigheid in de naleving van de importprocedure. Vanaf 1 juni 1996 kan de nieuwe procedure al gevolgd worden, na 1 januari 1997 is deze verplicht.

Voor het importeren van een luchtvaartuig door een erkend bedrijf (EB) of erkend zweefvliegtechnicus (EZT) is een procedure ontwikkeld, die bestaat uit vier stappen. De mate van betrokkenheid van de eigenaar/houder bij (de voorbereiding van) de procedure is een punt van overleg tussen de eigenaar/houder en het EB of de EZT.

Deze procedure ziet er als volgt uit:

#### *Stap 1: Start van de Procedure*

Door de (potentiële) eigenaar/houder zelf of door een erkend bedrijf of erkend zweefvliegtechnicus wordt het formulier "VOORVRAAG IMPORT: GELUIDS- EN LUCHTWAARDIGHEIDSEISEN" ingediend (zie bijlage 2). Met dit formulier worden aan Luchtvaartinspectie de benodigde gegevens verstrekt om de eisen betreffende het te importeren luchtvaartuig te kunnen bepalen.

---

1. Aanvraagformulieren voor een BvL/BvG zijn verkrijgbaar bij de afdeling Algemene Zaken van de Directie Luchtvaartinspectie. De aanvraag voor een BvG of een BvL kan ook tegelijk met het aanvraagformulier bij de RLD worden ingediend.

*Stap 2: Beoordeling door Luchtvaartinspectie*

Aan de hand van de verstrekte informatie zal het aanvraag-formulier door Luchtvaartinspectie worden aangevuld met de volgende gegevens:

**Geluidseisen en voorwaarden;  
Luchtwaardigheids-/certificatie-eisen;  
Benodigd fabrieksvlieghandboek.**

Luchtvaartinspectie geeft aan of aanvullende certificatie werkzaamheden noodzakelijk zijn en welke informatie daarvoor benodigd is. Een en ander hangt af van de certificatie-basis, het land van bouw, het land van export en eerdere toelating in Nederland. In bepaalde gevallen kan type-certificatie van het luchtvaartuig door Luchtvaartinspectie achterwege blijven en kan een snelle alternatieve certificatie-procedure gevolgd worden.

Het aangevulde Voorvraag-formulier wordt aan de eigenaar/houder, het EB of de EZT geretourneerd. Met deze informatie heeft de (potentiële) eigenaar/houder, het EB of de EZT inzicht in de consequenties van (eventuele) import.

*Stap 3: Import-inspectie door het EB of de EZT*

Het EB of de EZT voert een import-inspectie uit aan de hand van zijn importprocedure. Deze import-inspectie kan in twee delen worden gesplitst:

- 1 Administratieve controle van een aantal documenten en aspecten van het luchtvaartuig zoals vastgelegd in de internationale verdragen en de Nederlandse wetgeving. De bevindingen worden vastgelegd in een standaard inspectie-rapport. Dit eerste deel leidt tot een advies voor de afgifte van een BvG.
- 2 Controle ten aanzien van de Special Conditions van Nederland, de BLA's en OAL's van Nederlandse origine en alle andere Nederlandse eisen aan het luchtvaartuig voor de geplande operaties. Het inspectie-rapport wordt met de bevindingen aangevuld. Dit tweede deel leidt tot een advies voor de afgifte van een BvL.

Indien mogelijk worden de eventuele certificatie-werkzaamheden door Luchtvaartinspectie parallel uitgevoerd aan de import-inspectie door het EB of de EZT.

*Stap 4: Afgifte BvG/BvL door Luchtvaartinspectie*

Op basis van het inspectierapport met een positief advies van het EB of de EZT, de benodigde bijlagen en een ingevuld aanvraagformulier voor een BvG, of een BvL en nadat de verschuldigde kosten zijn betaald, geeft Luchtvaartinspectie een BvG, of een BvL af.

Nadere informatie over deze importprocedure en de daarbij benodigde formulieren is op aanvraag bij Luchtvaartinspectie beschikbaar.

**Alternatieve import-procedure (zonder geldige exportverklaring)**

Indien niet over een geldige exportverklaring uit een verdragsland wordt beschikt, kan geen BvG worden afgegeven. In dat geval dient de luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig op een alternatieve wijze te worden aangetoond, certificatiwerkzaamheden door Luchtvaartinspectie kunnen hier onderdeel van uitmaken. Nadat tevens is aangetoond dat aan de aanvullende Nederlandse eisen is voldaan, wordt direct een Nederlands BvL afgegeven.

De te volgen procedure hangt sterk af van de status van het luchtvaartuig, de beschikbare documentatie en de certificatie-basis. Nadat met Luchtvaartinspectie overeenstemming is bereikt over eventueel aan het vliegtuig uit te voeren modificaties of inspecties, wordt door een voor het onderhoud aan het betreffende luchtvaartuig erkend bedrijf of persoon wordt een plan van aanpak opgesteld. Dit plan geeft aan welke inspecties en (herstel)werkzaamheden worden verricht om de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig zeker te stellen. Dit plan van aanpak wordt ter goedkeuring aangeboden aan de afdeling Vliegtuigonderhoud en -productie van de Directie Luchtvaartinspectie. Afhankelijk van de situatie kan het door Luchtvaartinspectie noodzakelijk worden geacht een technische inspectie uit te voeren.

Naast deze werkzaamheden voor het compenseren van de ontbrekende exportverklaring worden ook alle overige onderdelen van de import-inspectie uitgevoerd. Deze worden ook in dit geval zoveel mogelijk naar het erkende bedrijf of de erkende zweefvliegtechnicus gedelegeerd.

Een en ander heeft tot gevolg dat zowel door het EB of de EZT als door Luchtvaartinspectie extra werkzaamheden worden verricht. Dit brengt extra kosten met zich mee en heeft daarnaast tot gevolg dat minder snel Nederlands geregistreerd kan worden gevlogen. De additionele kosten voor de door Luchtvaartinspectie verrichte werkzaamheden worden op basis van nacalculatie tegen uurtarief bij de aanvrager in rekening gebracht.

### **Verdere toekomst**

Na implementatie van JAR-21 (Certification Procedures for Aircraft and Related Products and Parts) in de Nederlandse wetgeving zal er voor het onder Nederlandse registratie brengen van, onder JAR-21 gecertificeerde en geproduceerde luchtvaartuigen uit andere JAA-landen, een sterk vereenvoudigde procedure gaan gelden. Wezenlijk voor JAR-21 is het afschaffen van de begrippen import en export voor luchtvaartuigen tussen de JAA-landen. Import wordt dan gedefinieerd als invoer in een JAA-land van buiten de JAA-landen. In het licht van JAR-21 zal bij herziening van de luchtvaartwet ook het BVG komen te vervallen. De strekking van JAR-21, die sinds 1-1-95 van kracht is en uiterlijk juni 1998 volledig geïmplementeerd moet zijn, is beschreven in MAL 47/95. In de huidige werkwijze zijn al enige voorzieningen getroffen die vooruitlopen op de implementatie van JAR-21.

### **Informatie**

Vervallen: MAL 11/93 herzien 21 juni 1995 en MAL 14/96 van 22 mei 1996.

De informatie in deze MAL is door internationale ontwikkelingen nog aan verandering onderhevig. Voor nadere inlichtingen over de inhoud van deze MAL, de importprocedure voor het EB of de EZT en de daarbij benodigde formulieren kunt u zich wenden tot:

Directie Luchtvaartinspectie  
Afdeling Vliegtuigonderhoud en -productie

Postadres:  
Postbus 575  
2130 AN HOOFFDORP

Bezoekadres:  
Gebouw Meerveste 1  
Saturnusstraat 71  
Hoofddorp

Tel. 023 5663164

De openingsuren voor het publiek zijn van maandag t/m vrijdag van 09.00 uur tot 12.00 uur en van 13.30 uur tot 16.00 uur.

**BIJLAGE 1. LANDEN WAARMEE NEDERLAND EEN BILATERALE OF MULTILATERALE OVEREENKOMST HEEFT INZAKE BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID EN DE BEVOEGDE AUTORITEITEN IN DIE LANDEN VOOR DE AFGIFTE VAN BvL (VOOR EXPORT).**

Opzet van het overzicht is als volgt:

<b>Land met overeenkomst</b>	<b>Bevoegde autoriteit (Soort BvL)</b>
<b>België</b>	Bestuur van de Luchtvaart Administration de l'Aeronautique (BvL voor Export)
<b>Bondsrepubliek Duitsland</b>	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) (BvL voor Export)
<b>Canada</b>	Transport Canada Transports Canada (BvL voor Export)
<b>Denemarken</b>	Danmark Luftfartsdirektoratet, Directorate of Civil Aviation, Denmark (BvL)
<b>Frankrijk</b>	Direction General de l'Aviation Civile (DGAC) (BvL voor Export)
<b>Griekenland</b>	Civil Aviation Authority (BvL voor Export)
<b>Ierland</b>	Department of Tourism, Transport and Communications, Airworthiness Section (BvL)
<b>Italië</b>	Registro Aeronautico Italiano (BvL voor Export)
<b>Luxemburg</b>	Ministry of Transport (BvL)
<b>Nederlandse Antillen</b>	Departemento de Aviacion Civil (BvL)
<b>Noorwegen</b>	Civil Aviation Administration (BvL)
<b>Oostenrijk</b>	Department of Civil Aviation (BvL voor Export)
<b>Portugal</b>	Direcçao-General da Aviacao Civil (BvL voor Export)
<b>Spanje</b>	Subdirector Genral de Control del Transporte Aereo (BvL voor Export)
<b>Verenigde Staten van Amerika</b>	Federal Aviation Administration (FAA) (BvL voor Export)
<b>Verenigd Koninkrijk</b>	Civil Aviation Authority (CAA) (BvL voor Export)
<b>Zweden</b>	Luftfartsverket The Swedish Civil Aviation Administration (BvL voor Export)
<b>Zwitserland</b>	Federal Office for Civil Aviation (FOCA) (BvL voor Export)

**VOORVRAAG IMPORT: GELUIDS- EN LUCHTWAARDIGHEIDSEISEN**

in te vullen door eigenaar/houder of EB/EZT eigenaar/houder: .....  postadres: .....  postcode / plaats: .....  telefoon: .....  erkend bedrijf/zweefvliegtechnicus: ..... nr.: .....	
in te vullen door eigenaar/houder of EB/EZT type luchtvaartuig: .....  type motor: ..... aantal: .....  type propeller/rotorbladen: .....  serie nr. luchtvaartuig: .....  max. startmassa in kg: .....  land van export: .....  bijzondere gebruiksdoeleinden: <input type="checkbox"/> slepen van netten / <input type="checkbox"/> slepen van zweefvliegtuigen / <input type="checkbox"/> valschermspringen / <input type="checkbox"/> landbouwwerkzaamheden / <input type="checkbox"/> vergunning tot vluchtuitvoering / <input type="checkbox"/> anders. (a.u.b. op een bijlage nader omschrijven.)	

hieronder door RLD in te vullen

**A. GELUIDSEISEN** (alleen voor helikopters, vleugelvliegtuigen en zelfstartende motorzweefvliegtuigen)

Het luchtvaartuig in de hierboven omschreven configuratie voldoet

- niet* /  *indien voldaan wordt aan onderstaande voorwaarden* /  *zonder meer* aan de huidige geluidseisen.  
 *van het luchtvaartuig is onbekend of wordt voldaan aan de huidige geluidseisen.*

Voorwaarden: .....  
 .....  
 ..... evt. vervolg aan ommezijde

**B. LUCHTWAARDIGHEIDSEISEN**

Het type luchtvaartuig is  *wel* /  *niet* gecertificeerd volgens een JAR / FAR luchtwaardigheidscode.

Het luchtvaartuig is  *wel* /  *niet* gebouwd in een land waarmee Nederland een verdrag heeft.

Het luchtvaartuig wordt  *wel* /  *niet* geïmporteerd uit een land waarmee Nederland een verdrag heeft.

Het type luchtvaartuig is  *wel* /  *niet* reeds eerder toegelaten in Nederland.

- 1. Voor het hierboven omschreven luchtvaartuig is geen aanvullende certificatie nodig, alleen de EB/EZT importinspectie procedure hoeft gevolgd worden.
- 2. Voor het hierboven omschreven luchtvaartuig is naast de EB/EZT importinspectie aanvullende certificatie nodig voor de wijzigingen die zijn uitgevoerd in het land van export. Gelieve hiervoor bij aanvraag BVG/BVL de volgende informatie in te dienen:  
 .....  
 ..... evt. vervolg aan ommezijde
- 3. Voor het hierboven omschreven luchtvaartuig is naast de EB/EZT importinspectie typecertificatie noodzakelijk, als alternatief kan volstaan worden met het bewijs dat het luchtvaartuig gecertificeerd, of gevalideerd is in tenminste een van de landen met PCA status voor dit soort luchtvaartuig:  
 .....  
 ..... evt. vervolg aan ommezijde
- 4. Het hierboven omschreven luchtvaartuig moet beschouwd worden als een type-luchtvaartuig; er moet naast de EB/EZT importinspectie een type-certificatie aangevraagd worden.
- 5. JAR 21 is van toepassing; het is geen "IMPORT"; na indiening van een kopie van het huidige BvL, een weeg- en zwaartepuntsrapport en de oude technische administratie wordt een Nederlands BvL afgegeven.

Vervolg geluidseisen:

.....  
.....  
.....

Vervolg luchtwaardigheidseisen B.2:

.....  
.....  
.....

Vervolg luchtwaardigheidseisen B.3:

.....  
.....  
.....

Typecertifica(a)t(en):

.....  
.....  
.....

Special conditions, ook t.g.v. bijzondere gebruiksdoeleinden:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**C. FABRIEKSVLIEGHANDBOEK:**

.....  
.....  
.....

**D. OVERIGE OPMERKINGEN:**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**RLD BEHANDELAAR:**

**TOESTEL:**