

Contact

Post: Air Traffic Control the Netherlands
Aeronautical Information Service
P.O. Box 75200
1117 ZT Schiphol
The Netherlands
Tel: +31 (0)20 406 3521
Fax: +31 (0)20 406 3532
AFS: EHAAYOYX

AIC-B_nl
17/02
Publication date 05 SEP 2013
REVISED

ACCEPTATIE VAN MATERIALEN EN ONDERDELEN

1 INLEIDING

1.1 Doel van deze AIC-B

Teneinde de veiligheid in de luchtvaart te kunnen waarborgen is het van wezenlijk belang dat erkende bedrijven en personen, alsmede hun toeleveranciers, gebruik maken van de juiste materialen en onderdelen. In verband met de internationale ontwikkelingen in het vlak van regelgeving en de bezorgdheid ten aanzien van unapproved/bogus parts, geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport, Domein Luchtvaart (ILT/Luchtvaart) via deze AIC-B een toelichting op de bestaande regelgeving met betrekking tot deze materie. Verder zijn adviezen opgenomen, hoe in de praktijk met deze materie om te gaan.

Deze AIC-B is gebaseerd op de bestaande regelgeving, de Wet luchtvaart, het Besluit luchtwaardigheid, en de Europese wetgeving vastgesteld met de volgende Europese verordeningen, EC 216/2008, EU 748/2012, Part 21, EC 2042/2003, Part M en Part 145 en de bilaterale verdragen van de EU met Canada en de Verenigde Staten over initiële en blijvende luchtwaardigheid en stelt daarop geen extra eisen. Wel is hierin vastgelegd hoe de ILT/Luchtvaart in haar toezicht de bestaande eisen zal hanteren.

1.2 De doelgroep

Deze AIC-B is van belang voor iedereen die handelingen (aanschaffen, controleren, onderhouden, etc.) verricht met luchtvaartonderdelen en -materialen voor gebruik in Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen. Van erkende bedrijven en personen wordt verwacht dat zij hun kwaliteitssysteem toetsen tegen deze AIC-B en waar nodig aanpassen overeenkomstig deze AIC-B.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Algemeen

De luchtvaart is gebonden aan internationale regels. Luchtvaartuigen en onderdelen worden volgens deze regels gecertificeerd door luchtvaartautoriteiten. Het goedgekeurde ontwerp*, de productiemethode en het basis onderhoudsprogramma liggen hiermee vast en daarmee de te gebruiken materialen en onderdelen. In BIJLAGE 1 zijn de referenties naar de van toepassing zijnde regelingen vermeld en is een aantal begrippen gedefinieerd (in de tekst aangemerkt met *).

2.2 Basiseisen

Onderdelen* en materialen* mogen gebruikt worden als minimaal voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a. nieuwe onderdelen moeten geproduceerd zijn:
 - volgens een goedgekeurd ontwerp; en
 - door of onder de verantwoordelijkheid van een daartoe erkend of geaccepteerd bedrijf*.
- b. gebruikte onderdelen moeten bovendien onderhouden zijn:
 - volgens de aanwijzingen van de fabrikant* en diens autoriteit;
 - door of onder de verantwoordelijkheid van een daartoe erkend of geaccepteerd bedrijf.
- c. standaardonderdelen en materialen moeten voldoen aan de specificaties van de fabrikant of aan nationale of internationale specificaties, zoals NAS, MS, MIL, AN, DIN, SAE, een en ander volgens de "aanwijzingen van de fabrikant".

2.3 De basiseisen en de praktijk

Onderdelen moeten voldoen aan een goedgekeurd ontwerp. Voor de nieuwbouwsituatie betekent dit dat nieuwe onderdelen in overeenstemming moeten zijn met de geldige tekeningen en specificaties van de fabrikant.

Onderhoud* dient uitgevoerd te worden aan de hand van de "aanwijzingen". Hieronder worden begrepen AMM's, CMM's, SRM's, IPC's, SB's, etc. van de fabrikant. Aanwijzingen van de autoriteit zijn de AIC-B's (voorheen MAL's), EASA AD's, BLA's, OAL's en buitenlandse AD's die door EASA van toepassing zijn verklaard. Bij dit onderhoud dienen onderdelen en materialen gebruikt te worden zoals deze zijn opgegeven in de "aanwijzingen".

Onderhoud aan onderdelen van luchtvaartuigen gebruikt voor commercieel vervoer (vluchten onder een Vergunning tot Vluchtuitvoering of een Air Operator Certificate), dient uitgevoerd te worden door Part 145 erkende bedrijven (zie EASA website). In de overige gevallen mag het onderhoud ook uitgevoerd worden door onderhoudsbedrijven die erkend zijn volgens Besluit luchtvaartuigen 2008, artikel 18 en 19 of Part M, Subpart F. AIC-B 16/02 geeft verder aanvullende informatie ten aanzien van het onderhoud in het buitenland.

Het is toegestaan dat erkende bedrijven, binnen de verantwoordelijkheid van hun erkenning, productie- of onderhoudswerkzaamheden uitbesteden aan niet erkende bedrijven. Zie paragraaf 5.1.

2.4 Aantoonbaarheid en traceability

Het moet in alle gevallen duidelijk zijn wat de herkomst en historie van de onderdelen is en in welke staat de onderdelen verkeren. Daartoe moeten ze vergezeld zijn van de vereiste afleverdocumenten. Voor leveranties* vanuit de EU/JAA-landen, Canada en de USA is de minimaal benodigde bewijsvoering verwerkt in de tabellen van BIJLAGE 2.

3 BIJZONDERHEDEN

3.1 Onderdelen van fabrikanten en venders van buiten de EU/JAA-landen, Canada en de USA

Nieuwe onderdelen welke rechtstreeks, of eventueel via een officiële vertegenwoordiging, worden betrokken van de fabrikant van een product* waarvoor door de EASA de bestaande validatie is overgenomen, kunnen geaccepteerd worden. Het door de autoriteit van de fabrikant voorgeschreven certificaat* dient dan te worden meegeleverd binnen het kader van reeds voor de oprichting van EASA bestaande bilaterale overeenkomsten (bijvoorbeeld Embraer, Fuji, Mitsubishi).

Voor overige leveranties van buiten de hierboven aangegeven landen, dient er door de EU met de verantwoordelijke autoriteiten allereerst een overeenkomst gesloten te worden ten aanzien van het toezicht en de wederzijdse acceptatie van onderdelen en bijbehorende bewijsvoering.

3.2 Onderhoud uitgevoerd door niet Part 145 erkende bedrijven

Voor luchtvaartuigen gebruikt voor commercieel vervoer geldt dat onderdelen, die zijn onderhouden door bedrijven die niet volgens Part 145 erkend zijn, pas acceptabel zijn nadat door een hiertoe Part 145 erkend bedrijf de volgende werkwijze gevolgd is:

- demonteren van het component om een complete en grondige inspectie uit te kunnen voeren;
- vervangen van alle "life limited parts" indien er onvoldoende bewijs beschikbaar is t.a.v. het gebruik of indien de onderdelen in een onbevredigende conditie verkeren;
- uitvoeren van alle additionele eisen: bijvoorbeeld de geldige AD's/BLA's;
- monteren van het component en de vereiste testen uitvoeren;
- certificeren van het component.

3.3 Handelswijze indien de status van onderdelen onduidelijk is

Indien herkomst en historie onvolledig of onbetrouwbaar zijn, of indien onderdelen betrokken zijn geweest bij een ongeval, dan dient, alvorens ze gebruikt worden, onderhoud aan deze onderdelen uitgevoerd te worden op basis van een programma dat acceptabel is voor de fabrikant en de ILT/Luchtvaart.

3.4 FAA PMA parts

Het gebruik van FAA PMA parts* is toegestaan onder de volgende condities:

- Het PMA part is geen kritisch onderdeel*: dit behoort dan te zijn vermeld in het remarks block van het FAA Form 8130-3 via het statement "This PMA part is not a critical component"; of
- Het PMA part voldoet aan ontwerp data verkregen onder een licentieovereenkomst met de TC of STC houder conform 14 CFR* paragraaf 21.303: dit behoort dan te zijn vermeld in het remarks block van het FAA Form 8130-3 via het statement "Produced under licensing agreement from the holder of [voeg TC of STC nummer toe]; of
- De PMA houder is houder van het EASA STC, waarin het PMA part wordt ingebouwd: dit behoort dan te zijn vermeld in het remarks block van het FAA Form 8130-3 via het statement "Produced by the holder of the EASA STC number [voeg volledige referentie van het betreffende EASA STC toe]".

Het gebruik van FAA PMA parts is ook acceptabel als ze door een fabrikant van een product als zodanig zijn geaccepteerd: dit dient dan aantoonbaar te zijn door respectievelijk vermelding in de "aanwijzingen van de fabrikant", bijvoorbeeld het IPC of een specifieke verklaring.

PMA parts die niet onder een licentieovereenkomst zijn geproduceerd en een kritisch onderdeel zijn, mogen uitsluitend worden gebruikt na goedkeuring van het ontwerp door EASA. Een aanvraag hiertoe moet worden ingediend conform de procedure vermeld in sectie 2.8 van de Technical Implementation Procedures for airworthiness and environmental certification (TIP USA), toegankelijk via de EASA website:

URL: www.easa.eu.int

3.5 TCCA PDA parts

Het gebruik van door Transport Canada (TCCA) gecertificeerde part design approval (PDA) vervangingsonderdelen is altijd toegestaan.

3.6 Aircraft on ground (AOG) situaties

Het is mogelijk dat een luchtvaartuig in een AOG situatie terecht komt vanwege het niet beschikbaar zijn van correct gecertificeerde onderdelen. Onder de hieronder genoemde voorwaarden is het toegestaan dat tijdelijk onderdelen gemonteerd worden die niet volledig voldoen aan het gestelde in de paragrafen 2 en 3 van deze AIC-B (zie ook Part 145.A.50):

- a. het luchtvaartuig moet AOG zijn, wat als zodanig met redenen omkleed in het logboek vermeld moet zijn;
- b. de AOG situatie is ontstaan op een buitenstation;
- c. het onderdeel dient onderzocht te worden op technische luchtwaardigheid aan de hand van de "aanwijzingen" van de fabrikant en de autoriteit (zie paragraaf 2.3) en dient voorzien te zijn van een certificaat van het lokaal erkende bedrijf met verwijzing naar haar nationale autoriteit;
- d. het onderdeel mag geïnstalleerd worden voor een periode van maximaal 30 vlieguren, of tot het luchtvaartuig is teruggekeerd naar het lijnonderhoud/thuisstation; wat het eerste komt.

4 BESTAANDE VOORRAAD

Ten aanzien van de bestaande voorraad geldt het volgende:

- Nieuwe onderdelen die geproduceerd zijn binnen de JAA-landen na 1 januari 1991 en voor 29 september 2004, die vergezeld zijn van een JAA Form One, en alle andere nieuwe onderdelen geproduceerd voor 29 september 2004 en voorzien van het document dat op het moment van vrijgave gebruikelijk was kunnen voorzien worden van een EASA Form 1 na een inspectie door een Part 145 erkend onderhoudsbedrijf conform AMC145.A.50(d) paragraaf 2.5.
- Gebruikte onderdelen die in een luchtwaardige staat zijn verwijderd uit een luchtvaartuig kunnen worden voorzien van een EASA Form 1 na een inspectie door een daartoe erkend bedrijf conform AMC145.A.50(d) paragraaf 2.6 en 2.7 (zie ook paragraaf 3.2 van deze AIC-B).

Voor luchtvaartuigen die niet voor commercieel vervoer worden gebruikt geldt bovenstaande Part 145 eis niet, zodat de bestaande voorraad gebruikte onderdelen in principe opgebruikt kan worden. Dit voor zover deze onderdelen vergezeld zijn van een document dat op het moment van vrijgave gebruikelijk was. Het wordt echter sterk aanbevolen de bovenstaande handelwijze over te nemen.

5 UNAPPROVED PARTS

De laatste jaren zijn unapproved parts* en in het bijzonder bogus parts* actueel geworden. Het mag duidelijk zijn dat het gebruik ervan gevolgen heeft voor de luchtwaardigheid. Het is daarom zaak zodanige maatregelen te treffen, dat de kans dat dit soort onderdelen gebruikt worden tot een minimum beperkt blijft. Daarom wordt geadviseerd, voor zover van toepassing en binnen de eigen mogelijkheden, aan de volgende punten aandacht te schenken. Het mag duidelijk zijn dat het geheel aan activiteiten de meest optimale bescherming biedt en dat iedere betrokkene zijn eigen verantwoordelijkheid hierin draagt.

5.1 Leveranciersbeoordeling

Het type leverancier* en het vertrouwen in de leverancier bepalen de wijze van benadering. Wordt er gebruik gemaakt van de fabrikant, een officiële vertegenwoordiging van de fabrikant of een erkend of geaccepteerd bedrijf, dan kan de beoordeling minimaal blijven. Dit geldt in zekere zin ook indien bijvoorbeeld gebruik gemaakt wordt van een gerenommeerde handelsonderneming. Gebruikt men daarentegen een onbekende bron, dan is het belangrijk om zoveel mogelijk informatie met betrekking tot de betrouwbaarheid van de leverancier in te winnen en maximale aandacht te besteden aan ingangsccontrole. In elk geval dient gezorgd te worden voor de vereiste bewijsvoering zoals vastgelegd in BIJLAGE 2.

Erkende bedrijven kunnen onder eigen verantwoordelijkheid, binnen de grenzen van de erkenning, de leverancier selecteren op basis van de resultaten van een onderzoek. De leverancier wordt geacht in deze gevallen onder het kwaliteitssysteem van het erkende bedrijf te vallen en een beperkte bewijsvoering volstaat dan (zie BIJLAGE 2, punt 9).

Voor vervolgoopdrachten kan bij de selectie van leveranciers een analyse van de volgende aspecten van belang zijn:

- de kwaliteit van vorige leveranties en eventueel;
- betrouwbaarheidsgegevens van onderdelen tijdens gebruik.

Bij de preventie van bogus parts vragen bovendien de volgende commerciële aspecten om oplettendheid:

- een opvallend lage prijs in vergelijking met de geldende marktprijs;
- een opvallend snelle levertijd in vergelijking met de gebruikelijke levertijden.

5.2 De opdrachtspecificatie

Verstrek een duidelijke opdracht aan de leverancier, waarin minimaal zijn opgenomen:

- de eisen die gesteld worden aan materialen en onderdelen: met name de specificatie, configuratie, geldigheid (eligibility) en status;
- de vereiste bewijsvoering, o.a. zoals beschreven in BIJLAGE 2;
- in het geval van onderhoud, een exacte opgave van de uit te voeren werkzaamheden.

Het is raadzaam om de leverancier bij de afleveringsdocumenten een verklaring op te laten nemen dat originele onderdelen worden geleverd volgens de opdracht en bestemd voor toepassing in de luchtvaart.

5.3 Ingangsccontrole

Controleer bij ontvangst en/of inbouw van materialen en onderdelen, voor zover van belang, de volgende aspecten:

- is het onderdeel verpakt en beschermd volgens opdracht of de gebruikelijke wijze (vergelijk bijvoorbeeld met vorige leveringen);
- is een bijgewerkte onderhoudshistorie meegeleverd;
- is het juiste certificaat meegeleverd en is het correct ingevuld (zie o.a. invulinstructie Part 145, Appendix I en Part M, Appendix II);
- stemmen eventuele labels en stickers overeen met het certificaat;
- betreft het een onderdeel met life limits, verifieer dan de status (bijvoorbeeld in het logboek of het EASA Form 1);
- stemmen part- en serienummer op het onderdeel overeen met het certificaat en de opdrachtspecificatie;
- voldoet de wijze van identificatie en de locatie ervan op het onderdeel aan de specificaties van de fabrikant en Part 21, Subpart Q;
- hoe is de algemene conditie: schade, slijtage, speling, functioneren, kleur, afwerking;
- voldoet het materiaal of onderdeel aan de ontwerpgegevens (specificaties) (voer een inspectie, analyse, functietest, etc. uit).

De diepgang van de controle is afhankelijk van de herkomst van de onderdelen en er dienen voorzieningen getroffen te worden teneinde een goede beoordeling te waarborgen, in het bijzonder indien de ingangsccontrole wordt uitgevoerd door anderen dan degenen die de onderdelen inbouwen. Zelfs in gevallen waarbij onderdelen geleverd worden met een certificaat, zal toch gecontroleerd moeten worden of de onderdelen op het moment van inbouw geschikt zijn.

6 AFHANDELING AFGEKEURDE ONDERDELEN

Het is van belang om onderdelen, die niet meer hersteld kunnen worden binnen de specificatie, zodanig te verminderen dat hergebruik uitgesloten is. Dit om te voorkomen dat deze onderdelen hun weg terug vinden naar de onderdelenmarkt en daar verder verhandeld worden (zie Part M.A.504).

7 MELDING UNAPPROVED PARTS

Bij het aantreffen van suspected unapproved parts (SUP) is sprake van een onveilige conditie die behoort te worden gemeld aan de competent authority, aan de state of registry van het betreffende luchtvaartuig en aan de ontwerpverantwoordelijke van het luchtvaartuig of component, waarin het verdachte onderdeel wordt aangetroffen. Voor het melden gelden de regels volgens Part M (M.A.202), volgens Part 145 (145.A.60), of volgens de Wet luchtvaart, afhankelijk wat van toepassing is. Melders kunnen gebruik maken van de eigen voor dit doel ontwikkelde hulpmiddelen. Van belang is dat de melding de volgende gegevens bevat:

- naam onderdeel;
- partnummer en serienummer;
- naam hogere samenstelling;
- partnummer en serienummer hogere samenstelling;
- type en model luchtvaartuig, waarin het onderdeel is aangetroffen;
- naam fabrikant/distributeur;
- beschrijving van de waarneming.

Onderhoudsbedrijven in het bezit van een FAA Repair Station erkenning (14 CFR Part 145) dienen het aantreffen van SUP's ook te melden aan de FAA in overeenstemming met de BASA-MAG. Deze bedrijven dienen hiertoe een procedure op te nemen in het FAA-supplement van hun Maintenance Organization Exposition (MOE).

8 AANVULLENDE INFORMATIE

Deze AIC-B wordt heruitgegeven als gevolg van wijzigingen in de regelgeving en van organisatorische wijzigingen, alsmede van invoering van de EU-luchtvaartverdragen met Canada en de Verenigde Staten van Amerika.

Voor nadere informatie over deze AIC-B kunt u contact opnemen met de Inspectie Leefomgeving en Transport via de website.

URL: www.ilent.nl
Tel: 088 489 0000

Hierbij vervalt AIC-B 17/02 van 31 MAR 05.

ISSN: 1386-6613

REFERENTIES

De inhoud van deze AIC-B is gebaseerd op:

- Verordeningen (EC) 216/2008, (EU) 748/2012 (Part 21) en (EC) 2042/2003 (Part M, Part 145);
- EU-akkoorden met de VS en Canada over luchtvaartveiligheid;
- Wet luchtvaart (Wlv);
- Besluit luchtvaartuigen 2008 (BI08);
- Regeling erkenning luchtwaardigheid 2008 (Rel08) en Regeling onderhoud luchtvaartuigen (Rol).

De relevante artikelen zijn:

(EC) 216/2008, art. 1 en 4	toepassingsgebied;
(EC) 216/2008, art. 5	essentiële eisen voor luchtwaardigheid;
(EU) 748/2012, art. 1 en 2	toepassingsgebied en vrijgave van producten en onderdelen;
(EU) 748/2012 art. 8 en 9	erkende ontwerp en productiebedrijven;
(EU) 748/2012, Annex I (Part 21), subpart G	erkende productiebedrijven;
(EC) 2042/2003 art. 1 en 3	toepassingsgebied en blijvende luchtwaardigheid;
(EC) 2042/2003 art. 4	erkende onderhoudsbedrijven;
(EC) 2042/2003, Annex I (Part M)	blijvende luchtwaardigheid, m.n. art. A.201(h), A.708 en subpart F;
(EC) 2042/2003, Annex II (Part 145)	erkende onderhoudsbedrijven: m.n. art. A.42, A.50, A.60, A.65 en A.70 plus het Administrative & Guidance Material;
Wlv art. 3.17 lid 1	luchtwaardige toestand;
Wlv art. 3.22 lid 1+2	luchtwaardige toestand;
Wlv art. 3.25 lid 1+2+4	werkzaamheden door erkende bedrijven;
Wlv art. 3.30	onderhoud door erkend bedrijf of bevoegd persoon;
BI08 hfdstk. 6	erkenningen;
Rel08 art. 6	melden gebreken;
Rel08 art. 40	melden gebreken;
Rel08 art. 52	melden gebreken;
Rel08 hfdstk. 5 en bijlage C	erkende bedrijven;
Rol art. 13	melden gebreken;
Rol §3, §4 en §5	aanwijzingen m.b.t. onderhoud;
EASA ED Decision 02/2003	On AD's for products, parts and appliances designed in third countries;
EASA ED Decision 2007/003/C	On the acceptance of certification findings made by the Federal Aviation Administration of the United States of America (FAA) for parts designed in the United States of America under the Part Manufacturer Approval (PMA) System of the FAA;
AIC-B 16/02	Onderhoud in het buitenland;
AIC-B 06/04	Interpretatie begrip 'onderhoudsgegevens' in Part 145 regelgeving;

BEGRIPSBEPALINGEN

Voor het gebruik van deze AIC-B zijn de volgende begrippen gedefinieerd:

Bogus parts: die unapproved parts die via kwalijke praktijken tot stand zijn gekomen zoals het namaken of opknappen van onderdelen zonder officiële goedkeuring en het verhandelen van gestolen en verouderde onderdelen, welke zijn voorzien van vervalste papieren (m.n. certificaten).

Certificaat: een schriftelijke verklaring, welke dient als bewijs dat geleverde onderdelen, of werkzaamheden hieraan uitgevoerd, voldoen aan de basiseisen (zie paragraaf 2.2). In principe het officiële EASA FORM 1, FAA FORM 8130-3 of Transport Canada FORM One. Voor leveranties onder de verantwoordelijkheid van ontvangende erkende bedrijven, is een (officieus) Certificate of Conformity voldoende, zie BIJLAGE 2, punt 9.

14 CFR: Title 14 Code of Federal Regulations betreft de luchtvaartregelgeving in de Verenigde Staten van Amerika.

Commercial Air Transport (CAT): commercieel luchttransport, voor het vervoer van passagiers, vracht en post tegen een vergoeding.

Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL): verplichtingen t.a.v. de fuel tank safety (voor de grote luchtvaart).

Erkende bedrijven: die bedrijven die een erkenning hebben verkregen van de ILT of een EU-NAA, of anderszins door de ILT of de EASA erkend zijn. Dit omvat alle erkende bedrijven binnen de EU, de door de EASA erkende bedrijven in de USA en Canada en overige door EASA erkende bedrijven uit de rest van de wereld (bijv. uit Zwitserland of Thailand). (Zie ook de EASA website).

Erkende ontwerporganisaties: organisaties die een erkenning hebben verkregen van EASA voor het ontwerpen van producten of componenten en onderdelen.

(E)TSO parts: onderdelen (uitrustingsstukken) die geproduceerd zijn onder een (EASA) Technical Standard Order autorisatie en gemerkt met het (E)TSO nummer en de in de (E)TSO vastgelegde gegevens. (E)TSO's zijn product onafhankelijk.

EU-JAA: voormalige JAA landen met een bilaterale overeenkomst met EASA.

EU-NAA: voor deze AIC-B die nationale autoriteit van een land dat volwaardig EU lid is.

Fabrikant: de houder van het goedgekeurde ontwerp die producten en/of onderdelen vervaardigt of laat vervaardigen onder een productie-erkenning. Het begrip fabrikant kan in bepaalde gevallen beperkt zijn tot een erkende ontwerporganisatie (bijv. Airbus).

Fuel Tank Safety (FTS): Brandstoftankveiligheid (voor de grote luchtvaart).

Goedgekeurd ontwerp: het ontwerp zoals gedefinieerd in een Type Certificaat (TC), een Supplemental TC (STC) of een ETSO, dat is goedgekeurd of gevalideerd door de EASA. Ook wijzigingen van het ontwerp dienen te zijn goedgekeurd of gevalideerd. Een TSO en een FAA PMA (onder de voorwaarden gesteld in paragraaf 3.4) worden ook aangemerkt als goedgekeurd ontwerp.

JAA-NAA: voor deze AIC-B die nationale autoriteit van een land dat geen volwaardig EU lid, maar wel volwaardig JAA lid is.

Kritisch onderdeel: een onderdeel waarvoor de faalanalyse aantoont dat het onderdeel aan een bijzonder hoog niveau van integriteit moet voldoen en dit niveau moet behouden, om de kans op een gevaarlijk effect op het luchtvaartuig bij falen van het onderdeel kleiner te laten zijn dan 10^{-7} per vlieguur (extremely remote), en inclusief onderdelen waarvoor een limiet in de levensduur, een inspectie interval, of een vergelijkbare procedure is gespecificeerd in de "Airworthiness Limitations" sectie van het "Manufacturer's Maintenance Manual" of de "Instructions for Continued Airworthiness".

Leveranciers: personen of ondernemingen die onderdelen of materialen toeleveren of diensten/uitbestede werkzaamheden uitvoeren. Hieronder worden begrepen erkende en niet-erkende bedrijven zoals de fabrikant, OEM's, vendors, handelsondernemingen.

Leveranties: hieronder worden begrepen toeleveringen van materialen, onderdelen alsook onderhouds- en productiewerkzaamheden die zijn uitbesteed.

Materialen: hieronder worden begrepen ruw materiaal en verbruiksmaterialen.

- Ruw materiaal is materiaal dat verdere bewerkingen dient te ondergaan om onderdeel te worden, zoals metaal, kunststof, textiel, hout, etc., alsmede halfproducten, zoals giet- en smeedwerk.
- Verbruiksmaterialen of wel 'consumables' zijn materialen die slechts eenmalig gebruikt worden, zoals smeermiddelen, lijmen, verven, sealants, chemische oplosmiddelen, etc.

OEM: een Original Equipment Manufacturer is een erkend productiebedrijf dat originele onderdelen fabriceert volgens een goedgekeurd (eigen) ontwerp, voor en onder verantwoordelijkheid van een fabrikant.

Onderdelen/parts: hieronder worden begrepen onderdelen, componenten en uitrustingsstukken met een onderdeel- en/of serienummer, bedoeld voor gebruik in of aan civiele luchtvaartuigen, waarbij;

- een onderdeel als nieuw wordt aangemerkt zolang het nog niet op het luchtvaartuig gemonteerd is geweest.
- een onderdeel als origineel wordt aangemerkt zoals het is opgegeven in de IPC.

Onderhoud: hieronder wordt begrepen revisie, reparatie, inspectie, vervanging, modificatie en herstelling van onderdelen en materialen.

PDA parts: door Transport Canada (TCCA) als Part Design Approval gecertificeerde vervangingsonderdelen.

PMA parts: die onderdelen waarvoor de FAA aan de desbetreffende fabrikant een Parts Manufacturer Approval afgegeven heeft.

Producten: luchtvaartuigen, motoren en propellers met een type certificaat.

Standaard onderdelen: onderdelen die als zodanig door de fabrikant of de OEM zijn aangegeven (in het tekeningspakket of in AMM, CMM, IPC, SB). Ze moeten voldoen aan een eigen specificatie van de fabrikant of aan een nationale of internationale specificatie/standaard, zoals NAS, MS, MIL, AN, DIN, SAE, FoN. ((J)TSO onderdelen vallen hier niet onder). Voornamelijk vallen hieronder ook bepaalde vendoronderdelen. Dat zijn die onderdelen die door middel van een vendor code of -naam en een vendor onderdeelnummer in de IPC worden opgeroepen, waaraan geen serienummer is toegekend en die product onafhankelijk zijn, zoals bougies, filters, remblokjes, lampjes, etc.

Unapproved parts: onderdelen die niet (meer) voldoen aan de vereiste specificaties, doordat ze niet geproduceerd of onderhouden zijn door of onder toezicht van een erkend bedrijf in overeenstemming met een goedgekeurd ontwerp of volgens aanwijzingen van de fabrikant of de autoriteit, dan wel onderdelen die niet begeleid worden door de juiste documenten. Het is de verzamelnaam voor alle niet acceptabele onderdelen, waaronder bogus parts.

LEVERINGEN VANUIT DE EU/JAA-LANDEN			
TYPE ONDERDEEL	STATUS VAN HET ONDERDEEL		
	NIEUW	GEBRUIKT *)	ONDERHOUDEN *)
MOTOR/PROPELLER	(2)	(3)+(4)	(4)
ETSO/TSO ONDERDEEL	(2)+(5)+(6)	(3)+(4)+(5)	(4)+(5)
FAA PMA ONDERDEEL	-	(3)+(4)+(7)	(4)+(7)
ONDERDEEL	(2)of(9)	(3)+(4)	(4)of(9)
MATERIAAL	(8)	(3)+(8)	-
STANDAARD ONDERDEEL	(8)	(3)+(8)	(9)

VERKLARING

1. -
2. EASA FORM 1 **) afgegeven door de houder van een productie-erkenning (zie Appendix I van Part 21 voor invulinstructies).
3. Bijgewerkte onderhoudshistorie.
4. EASA FORM 1 **) afgegeven door een Part 145 of een Part M/Subpart F erkend onderhoudsbedrijf (zie Appendix II van Part M voor invulinstructies).
5. Verplichte ETSO/TSO markeringen op de dataplate zijn conform Part 21, Subpart Q:
 - Naam en adres van de fabrikant;
 - Naam, type, partnummer, of model van het onderdeel;
 - Serienummer en/of fabricage datum;
 - Het van toepassing zijnde ETSO/TSO-nummer.
6. Ook in EU/JAA-landen vervaardigde TSO parts vallen onder de verantwoordelijkheid van de FAA en dienen te worden geleverd met het certificaat zoals vermeld in de tabel 'leveringen uit de USA'.
7. Verplichte FAA PMA markeringen op de dataplate zijn:
 - Aanduiding PMA;
 - Naam of handelskenmerk van de PMA-houder;
 - Partnummer (wanneer dit gelijk is aan het nummer van de TC-houder, dan moet het PMA nummer ten minste een afwijkend voor- of achtervoegsel hebben, specifiek voor deze PMA);
 - Naam en model van elk type gecertificeerd product waarop het onderdeel geïnstalleerd mag worden.
8. Het materiaal of standaard onderdeel dient gemerkt te zijn met de specificatie waaraan het voldoet en/of in de begeleidende documentatie dient een verklaring (bijvoorbeeld een Certificate of Conformity) te zijn opgenomen van de producent, waaruit blijkt dat voldaan is aan de specificatie van de fabrikant of OEM. Indien relevant dient informatie omtrent o.a. het batchnummer, shelf lives, life limitations en speciale behandelingen te zijn aangegeven. Onderdelen en uitrustingsstukken, die zijn vervaardigd in overeenstemming met goedgekeurde ontwerpdata, die niet behoren tot de houder van het type-certificaat van het eraan gerelateerde product, dienen te zijn gemerkt met de letters EPA (European Parts Approval). De EPA-markering geldt niet voor ETSO-onderdelen en FAA-PMA-onderdelen.
9. Onderdelen die zijn uitbesteed (vervaardigd of onderhouden) binnen de verantwoordelijkheid en grenzen van een erkend bedrijf, zijn acceptabel voor dat bedrijf indien minimaal voldaan is aan het gestelde in punt 8.

*) Met de status 'gebruikt' wordt bedoeld een tweedehands onderdeel en met 'onderhouden' wordt bedoeld de status van een eigen onderdeel nadat onderhoud is uitgevoerd door derden en voordat het gebruikt wordt in een luchtvaartuig.

**) In block 12 (voorheen block 13 van vóór 28 september 2010) dient alle relevante informatie duidelijk en volledig vermeld te zijn (eventueel via (kruis)verwijzing van en naar de onderliggende documentatie), zodat de status van het onderdeel of de uitgevoerde werkzaamheden exact bekend is (zie ook Appendix I van Part 145, Appendix II van Part M en eventueel Appendix I van Part 21). Indien bepaalde werkzaamheden m.b.t. nieuwbouwdelen niet zijn uitgevoerd (bijvoorbeeld de certificatie van het ontwerp), is het noodzakelijk dat dit exact is vastgelegd, met de reden daarvan (bijvoorbeeld pending certification), onder vermelding van C.O.C.

LEVERINGEN VANUIT DE USA			
TYPE ONDERDEEL	STATUS VAN HET ONDERDEEL		
	NIEUW	GEBRUIKT*)	ONDERHOUDEN*)
MOTOR/PROPELLER	(1)	(3) + (1) of (4)	(4)
TSO ONDERDEEL	(2) + (5)	(3) + (4) + (5)	(4) + (5)
FAA PMA ONDERDEEL	(2) + (7)	(3) + (4) + (7)	(4) + (7)
ONDERDEEL	(2) of (9)	(3) + (4)	(4) of (9)
MATERIAAL	(8)	(3) + (8)	-
STANDAARD ONDERDEEL	(8)	(3) + (8)	(9)

VERKLARING

1. Export BVL, FAA FORM 8130-4 niet ouder dan 60 dagen.
2. FAA FORM 8130-3 afgegeven door een houder van een productie erkenning**), door de FAA of door een FAA designated representative (DAR, DMIR). De leverancier dient vooraf nadrukkelijk geïnformeerd te worden dat dit Form vereist wordt.
3. Bijgewerkte onderhoudshistorie.
4. FAA FORM 8130-3 afgegeven door een door EASA erkend FAA Repair Station met in block 13 vermelding van het EASA certificatie statement conform de BASA-MAG met de VS: "Certifies that the work specified in block 12/13 was carried out in accordance with EASA Part 145 and in respect to that work the component is considered ready for release to service under EASA Part 145 approval no. [insert number]".
5. Verplichte TSO markeringen op de dataplate zijn:
 - Naam en adres van de fabrikant;
 - Naam, type, partnummer, of model van het onderdeel;
 - Serienummer en/of fabricage datum;
 - Van toepassing zijnde TSO-nummer.
6. -
7. Verplichte FAA PMA markeringen op de dataplate zijn:
 - Aanduiding PMA;
 - Naam of handelskenmerk van de PMA-houder;
 - Partnummer (wanneer dit gelijk is aan het nummer van de TC-houder, dan moet het PMA-nummer ten minste een afwijkend voor- of achtervoegsel hebben, specifiek voor deze PMA);
 - Naam en model van elk type gecertificeerd product waarop het part geïnstalleerd mag worden.
8. Het materiaal of standaard onderdeel dient gemerkt te zijn met de specificatie waaraan het voldoet en/of in de begeleidende documentatie dient een verklaring (bijvoorbeeld een Certificate of Conformity) te zijn opgenomen van de producent, waaruit blijkt dat voldaan is aan de specificatie van de fabrikant of OEM. Indien relevant dient informatie omtrent o.a. het batchnummer, shelf lives, life limitations en speciale behandelingen te zijn aangegeven.
9. Onderdelen die zijn uitbesteed, vervaardigd of onderhouden, binnen de verantwoordelijkheid en grenzen van een erkend bedrijf, zijn acceptabel voor dat bedrijf indien minimaal voldaan is aan het gestelde in punt 8.

*) Met de status 'gebruikt' wordt bedoeld een tweedehands onderdeel en met 'onderhouden' wordt bedoeld de status van een eigen onderdeel nadat onderhoud is uitgevoerd door derden en voordat het gebruikt wordt in een luchtvaartuig.

**) Dit kunnen zijn de houder van een: production certificate, Type Certificate die onder dit certificate produceert, TSO authorisation, FAA PMA.

LEVERINGEN VANUIT CANADA			
TYPE ONDERDEEL	STATUS VAN HET ONDERDEEL		
	NIEUW	GEBRUIKT *)	ONDERHOUDEN *)
MOTOR/PROPELLER	(2)	(3)+(4)	(4)
TSO ONDERDEEL	(5)+(6)	(3)+(4)+(5)	(4)+(5)
FAA PMA ONDERDEEL	-	(3)+(4)+(7)	(4)+(7)
ONDERDEEL	(2)of(9)	(3)+(4)	(4)of(9)
MATERIAAL	(8)	(3)+(8)	-
STANDAARD ONDERDEEL	(8)	(3)+(8)	(9)

VERKLARING

1. -
 2. Transport Canada FORM One (voorheen Transport Canada Form 24-0078 van vóór 1 december 2009 afgegeven door de houder van een productie-erkenning.
 3. Bijgewerkte onderhoudshistorie.
 4. Transport Canada FORM One (voorheen Transport Canada Form 24-0078 van vóór 1 december 2009 afgegeven door een door EASA erkend onderhoudsbedrijf en waarin conform de BASA-MAG met Canada via block 14 is aangegeven dat het betreffende onderdeel in overeenstemming met de EASA voorschriften is onderhouden onder verwijzing naar het EASA erkenningsnummer van het betreffende onderhoudsbedrijf.
 5. Verplichte TSO markeringen op de dataplate zijn:
 - Naam en adres van de fabrikant;
 - Naam, type, partnummer, of model van het onderdeel;
 - Serienummer en/of fabricage datum;
 - Het van toepassing zijnde TSO-nummer.
 6. Ook in die gevallen dat het TSO parts betreft die binnen Canada zijn geproduceerd, vallen deze onder de verantwoordelijkheid van de FAA en dient geleverd te worden met het certificaat zoals vermeld in de tabel 'leveringen uit de USA'.
 7. Verplichte FAA PMA markeringen op de dataplate zijn:
 - Aanduiding PMA;
 - Naam of handelskenmerk van de PMA-houder;
 - Partnummer (wanneer dit gelijk is aan het nummer van de TC-houder, dan moet het PMA nummer ten minste een afwijkend voor- of achtervoegsel hebben, specifiek voor deze PMA);
 - Naam en model van elk type gecertificeerd product waarop het onderdeel geïnstalleerd mag worden.
 8. Het materiaal of standaard onderdeel dient gemerkt te zijn met de specificatie waaraan het voldoet en/of in de begeleidende documentatie dient een verklaring (bijvoorbeeld een Certificate of Conformity) te zijn opgenomen van de producent, waaruit blijkt dat voldaan is aan de specificatie van de fabrikant of OEM. Indien relevant dient informatie omtrent o.a. het batchnummer, shelf lives, life limitations en speciale behandelingen te zijn aangegeven.
 9. Onderdelen die zijn uitbesteed (vervaardigd of onderhouden) binnen de verantwoordelijkheid en grenzen van een erkend bedrijf, zijn acceptabel voor dat bedrijf indien minimaal voldaan is aan het gestelde in punt 8.
- *) Met de status 'gebruikt' wordt bedoeld een tweedehands onderdeel en met 'onderhouden' wordt bedoeld de status van een eigen onderdeel nadat onderhoud is uitgevoerd door derden en voordat het gebruikt wordt in een luchtvaartuig.

