



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Brochure

Erkenning luchtvaarttechnische bedrijven door Inspectie
Leefomgeving en Transport



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Brochure

Erkenning luchtvaarttechnische bedrijven door Inspectie
Leefomgeving en Transport

Datum Juni 2020

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/Luchtvaart

Kingsfordweg 1, Amsterdam
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00
www.ilent.nl
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)

Inhoud

1	Samenvatting—5
2	Inleiding—7
3	Doel erkenning—8
4	Onderscheid in EASA-luchtvaartuigen en non-EASA-luchtvaartuigen—10
5	Soorten erkenningen en geldende regelgeving—11
5.1	Privileges erkende bedrijven—14
5.2	Bedrijven die voor een erkenning in aanmerking komen—16
6	Generieke erkenningsvoorwaarden—18
6.1	Managementsysteem—18
6.2	Bevoegd personeel—19
6.3	Goedgekeurd ontwerp—20
7	Aanvraagproces—22
7.1	Aanvragen van een nieuwe erkenning—22
7.2	Fases voor eerste afgifte—22
7.3	Erkenningsfase—26
7.4	Uitbreiding en overige wijzigingen van bedrijfserkenning—26
8	ILT organisatie—27
9	Tarieven—28
Bijlage A	Omschrijving luchtwaardigheidscertificaten—29

1 Samenvatting

Voor bijna alle werkzaamheden in de luchtvaart, of dit nu op persoonsniveau, op productniveau of op bedrijfsniveau is, geldt een vergunningplicht. Die plicht voorziet erin dat voorafgaand aan de werkzaamheden wordt aangetoond dat de geldende veiligheidsvoorschriften in acht zijn genomen. Als voldoende bewijs is geleverd, wordt de vergunning afgegeven. Pas dan mag er in de luchtvaart worden gewerkt.

Voor luchtwaardigheid van luchtvaartuigen maakt het vergunningstelsel onderscheid in drie typen vergunningen, te weten:

1. Certificaten voor luchtvaartuigen en daarin te verwerken componenten. Er zijn certificaten voor zowel het ontwerp van een luchtvaartuig of component als voor ieder afzonderlijk exemplaar ervan. In dit verband wordt gesproken van ontwerpcertificaten en conformiteitscertificaten. Het ontwerpcertificaat verklaart dat het betreffende ontwerp voldoet aan de geldende luchtwaardigheidsvoorschriften. En het conformiteitscertificaat verklaart dat het betreffende exemplaar van een luchtvaartuig of component in overeenstemming is met het goedgekeurde ontwerp;
2. Licenties voor onderhoudspersoneel. Hiermee wordt verklaard dat de betreffende persoon voldoende vakbekwaam is om luchtvaartuigen of componenten in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp te onderhouden;
3. Erkenningen voor bedrijven en instellingen. Hiermee wordt verklaard dat het betreffende bedrijf of instelling adequaat is toegerust voor bepaalde privileges met betrekking tot luchtwaardigheid.

In ICAO-verband is voor de internationale burgerluchtvaart afgesproken dat afgifte van luchtvaartvergunningen plaatsvindt onder verantwoordelijkheid van de Staat. Voor invulling van deze verantwoordelijkheid geldt in Nederland, mede in overeenstemming met Europese regels, dat de afgifte van luchtwaardigheidsvergunningen bij verschillende partijen is ondergebracht, namelijk:

- a. EASA (ontwerpcertificaten en bedrijfserkenningen voor ontwerpwerkzaamheden voor luchtvaartuigen waarop Europese regels van toepassing zijn);
- b. KIWA (licenties onderhoudspersoneel). De KIWA opereert hierbij namens de Nederlandse Staat in overeenstemming met het mandaat- en machtigingsbesluit;

- c. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (conformiteitscertificaten voor alle Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen en bedrijfserkenningen met uitzondering van de aan EASA toebedeelde erkenningen);
- d. Erkende bedrijven (conformiteitscertificaten voor luchtvaartuigen en componenten).

De Inspectie Leefomgeving en Transport vormt in Nederland het bevoegd gezag (competent authority) voor de luchtvaart. De Inspectie Leefomgeving en Transport is onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Deze brochure beperkt zich tot de erkenningen voor luchtvaarttechnische bedrijven en instellingen. Dit zijn bijvoorbeeld bedrijven die luchtvaart technische producten ontwerpen of onderhouden. Echter, ook opleidingsinstellingen voor onderhoudstechnici vallen hieronder.

Door het verlenen van een erkenning kent de Nederlandse Staat luchtwaardigheidsprivileges toe aan een bedrijf of instelling. Die privileges betreffen bijvoorbeeld het verlengen van luchtwaardigheidsdocumenten, afnemen van examens, afgifte van conformiteitscertificaten voor nieuwe en gebruikte luchtvaartuigen of componenten en goedkeuren van onderhoudsprogramma's. Het toekennen van privileges vormt onderdeel van de wijze waarop Nederland invulling geeft aan zijn internationale verplichtingen in ICAO-verband op het gebied van luchtwaardigheid.

Ook wordt met het verlenen van een erkenning binnen de luchtvaarttechnische sector nagestreefd om een adequaat en effectief kwaliteitsniveau te behalen. Om zeker te stellen dat Nederland zijn internationale verplichtingen nakomt, is de erkenningverlening niet éénmalig, maar continu. De Inspectie houdt toezicht op naleving van de erkenningsvoorwaarden door steekproeven en audits. Iedere twee jaar moet een bedrijf in de luchtvaarttechnische sector op alle aspecten van de erkenning worden doorgelicht door middel van deze audits. Onderwerpen die dan bekeken worden zijn bijvoorbeeld het bijhouden van de documentatie, de bereidheid om incidenten te melden, het bijhouden van competenties van het personeel (inclusief het management), het beheer van de installaties of de gebouwen etc etc.

Mocht u na het doorlezen van deze brochure nog vragen hebben, kunt u die altijd stellen aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de Inspectie of via het vragenformulier op de website van de Inspectie, <https://www.ilent.nl/>.

2 Inleiding

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voert het veiligheidstoezicht op de luchtvaart uit. Dit gebeurt via het toetsen van de eisen die aan een erkenning hangen en het toetsen of deze eisen blijvend worden gehandhaafd.

In deze brochure wordt eerst het algemene doel van een erkenning uiteengezet. Daarna wordt uitgelegd wat het verschil is tussen EASA- en non-EASA-luchtvaartuigen. Dit verschil bepaalt of een erkenning wordt verleend op basis van Europese regelgeving of op basis van nationale regelgeving. Vervolgens worden de verschillende erkenningen uitgelegd, alsmede de hiervoor geldende regelgeving.

De regelgeving onderscheidt naast specifieke eisen, ook generieke eisen die voor alle erkenningen van toepassing zijn, zij het soms op detail niveau net anders ingevuld. De meest voorkomende van deze generieke eisen worden in deze brochure toegelicht.

Als laatste zal er een toelichting worden gegeven over wat de Inspectie Leefomgeving en Transport doet en hoe de organisatie in elkaar zit. De Inspectie onderscheidt namelijk afdelingen voor vergunningverlenende en handhavende taken, ook in relatie tot bedrijfserkenningen. Vanuit dit onderscheid houden die beide afdelingen zich bezig met dezelfde organisaties.

Mocht u een erkenning willen, dan komt de Inspectie onderzoeken of u aan de eisen voldoet. Omdat het hebben van een erkenning geen Algemeen Belang is, zijn er kosten verbonden aan erkenningen. Hierover wordt ook een uitleg gegeven.

3 Doel erkenning

Nederland heeft in ICAO-verband de verplichting om er voor te zorgen dat internationaal opererende Nederlandse luchtvaartuigen luchtwaardig zijn. Evenals andere landen geeft Nederland mede vorm aan deze verplichting door een erkenningensysteem. Dit systeem voorziet er in dat luchtvaartuigen of hiervoor bestemde componenten worden ontworpen in overeenstemming met de geldende luchtwaardigheidseisen en dat ieder afzonderlijk luchtvaartuig of component wordt geproduceerd en onderhouden in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp. Op basis hiervan belooft Nederland aan andere landen dat luchtvaartuigen zich in luchtwaardige toestand bevinden als ze het luchtruim van dat andere land binnenvliegen. Dat is een belofte die gedurende het hele operationele leven (30 tot 40 jaar) van een luchtvaartuig van toepassing is. Nederland heeft deze belofte ook op zichzelf van toepassing verklaard. Met andere woorden de luchtwaardigheidsverplichting geldt ook voor luchtvaartuigen die uitsluitend binnen het Nederlandse luchtruim opereren.

Via erkenningen vertrouwt de Nederlandse Staat de naleving van diens luchtwaardigheidsverplichtingen deels aan bedrijven toe. De overheid blijft verantwoordelijk voor het systeem van luchtwaardigheid, maar erkende bedrijven mogen namens de Staat verklaren dat werkzaamheden aan luchtvaartuigen en luchtvaartcomponenten in overeenstemming met de luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd. Het toekennen van dat privilege aan een bedrijf is het eerste doel van een luchtwaardigheids-erkenning. Het bedrijf wordt door de overheid erkend voor het vervullen van de Staatsverplichtingen op luchtwaardigheidsgebied.

Voordat een bedrijf wordt erkend om namens de overheid verklaringen te verstrekken, zal die overheid zich ervan moeten overtuigen dat het bedrijf ook werkelijk in staat is om die verklaringen af te geven en zich niet zal bezondigen aan het doen van loze beweringen. De uitspraak dat een luchtvaartuig in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp is geproduceerd of onderhouden is pas valide, als dat in de praktijk ook daadwerkelijk is gebeurd. Hiertoe zullen condities aanwezig moeten zijn om die uitkomst te bereiken. Die condities zijn vastgelegd in erkenning-voorwaarden. Deze betreffen o.a. vakmanschap, faciliteiten, documentatie en management en organisatie. Pas als aan deze voorwaarden is voldaan, kan een erkenning worden afgegeven. Hiermee wordt door een erkenning bereikt dat de voorzieningen aanwezig zijn om op beheerste wijze tot een goed eindresultaat te komen. Dit is het tweede doel van een erkenning.

De overheid moet ook na afgifte van een erkenning blijvend kunnen vertrouwen op het waarheidsgehalte van door bedrijven afgegeven verklaringen. In verband hiermee wordt de naleving van de voorwaarden doorlopend getoetst. Onder de voorwaarden voor bedrijven bevindt zich ook de eis van continue verbetering via een managementsysteem. Door de erkenning wordt bereikt dat bedrijven voortdurend alert zijn op gebeurtenissen die de luchtwaardigheid in gevaar kunnen brengen. Hiertoe identificeren ze op regelmatige basis de risico's binnen hun invloedssfeer die verband houden met luchtwaardigheid, nemen ze maatregelen om die risico's onder controle te houden, evalueren ze de effectiviteit van die maatregelen en wijzigen ze de maatregelen (plan-do-check-act). Een belangrijk risico betreft het niet naleven van vergunningsvoorwaarden en bedrijfsprocedures. Het bedrijf is verplicht dit risico te ondervangen via een systeem van interne audits. De bedoeling hiervan is dat bedrijven zelf het initiatief nemen om non-compliances te herstellen. Dat is het derde doel van een erkenning. Via het overheidstoezicht wordt nagegaan of bedrijven inderdaad naar dit doel handelen. Reflecteren ze voldoende kritisch op zichzelf en handelen ze daar vervolgens naar? Een belangrijk uitgangspunt bij het overheidstoezicht is dat de overheid eigenlijk geen tekortkomingen in de bedrijfsvoering behoort te ontdekken, die een bedrijf zelf ook had kunnen vinden.

4 Onderscheid in EASA-luchtvaartuigen en non-EASA-luchtvaartuigen

De Nederlandse vloot bestaat deels uit luchtvaartuigen waarvoor Europese luchtwaardigheidsregels gelden en deels uit luchtvaartuigen waarop nationale luchtwaardigheidsregels van toepassing zijn. De Europese Basisverordening (EU) 2018/1139 biedt hiertoe de grondslag volgens de overweging dat het wenselijk is dat luchtvaartuigen van een eenvoudig ontwerp, luchtvaartuigen voor hoofdzakelijk lokale vluchtuitvoeringen en zelfgebouwde, bijzonder zeldzame of slechts in beperkte aantallen geproduceerde luchtvaartuigen niet aan gemeenschappelijke Europese regels worden onderworpen. Op grond hiervan geldt de werkingssfeer van deze regels niet voor:

- a. luchtvaartuigen voor militair, douane, politie, reddingswerk, brandbestrijding, kustwacht of vergelijkbaar gebruik;
- b. luchtvaartuigen genoemd in Annex I van de Basisverordening.

Nederlandse luchtvaartuigen waarop volgens de Basisverordening de Europese luchtwaardigheidsregels **wel** van toepassing zijn, worden aangeduid met EASA-luchtvaartuigen. Erkenning van bedrijven voor deze categorie luchtvaartuigen vindt plaats op grond van de Europese Implementing Rules voor initiële en blijvende luchtwaardigheid. De luchtvaartuigen waarop de Europese regels **niet** van toepassing zijn, worden aangeduid met non-EASA luchtvaartuigen. Erkenning van bedrijven voor deze categorie luchtvaartuigen vindt plaats volgens de Nederlandse erkenningsregels, in het bijzonder de Regeling erkenningen luchtwaardigheid.

5 Soorten erkenningen en geldende regelgeving

Er zijn bedrijfserkenningen voor initiële luchtwaardigheid en voor permanente luchtwaardigheid. Initiële luchtwaardigheidserkenningen zijn bestemd voor bedrijven die luchtvaartproducten, luchtvaartonderdelen en luchtvaartuitrustingsstukken als “nieuw” op de markt zetten. Permanente luchtwaardigheidserkenningen zijn bestemd voor bedrijven die in gebruik zijnde luchtvaartproducten, luchtvaartonderdelen en luchtvaartuitrustingsstukken onderhouden.

Bedrijven kunnen in aanmerking komen voor de volgende initiële luchtwaardigheid erkenningen:

- Ontwerpbedrijven: Design Organisation Approval (DOA)
- Productiebedrijven: Production Organisation Approval (POA)
- Productiebedrijven zonder POA: Letter of agreement (akkoordverklaring)

De vigerende EU-regelgeving voor initiële luchtwaardigheidserkenningen is de bijlage I van de Commission Regulation (EU) no. 748/2012, beter bekend als “Part 21”.

Een erkenning voor een ontwerpbedrijf wordt afgegeven door EASA, tenzij het een nationale DOA betreft. Dan wordt de erkenning afgegeven door de ILT.

Een erkenning voor een productiebedrijf wordt afgegeven door de ILT. Aan een productiebedrijf zonder Production Organisation Approval zal een akkoordverklaring worden afgegeven. Elke fabrikant van een product, onderdeel of uitrustingsstuk dat vervaardigd is door deze productiebedrijven moet een conformiteitsverklaring overleggen, d.w.z. een EASA-formulier 52 voor complete luchtvaartuigen of een EASA-formulier 1 voor andere producten, onderdelen of uitrustingsstukken. Deze verklaring moet worden ondertekend door een bevoegd persoon die een verantwoordelijke functie bekleedt in de productieorganisatie. De ILT moet met haar handtekening de conformiteitsverklaring bekrachtigen als ze na inspectie van oordeel is dat het product, het onderdeel of het uitrustings-stuk voldoet aan de geldende ontwerpgegevens en veilig kan worden gebruikt.

Bedrijven kunnen in aanmerking komen voor de volgende permanente luchtwaardigheid erkenningen:

- Onderhoudsmanagement bedrijven: Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO)
- Onderhoudsbedrijven: Maintenance Organisation Approval (MOA)

- Gecombineerde onderhoudsmanagement- en onderhoudsbedrijven: Combined Airworthines Organisation (CAO)
- Opleidingen voor onderhoudstechnici: Maintenance Training Organisation Approval (MTOA)

De vigerende EU-regelgeving voor permanente luchtwaardigheids-erkenningen zijn de bijlages II, IV, Vc en Vd van de Commission Regulation (EU) no. 1321/2014, beter bekend als "Part-145", "Part-147", "Part-CAMO" en "Part-CAO".

In Nederland is ILT de aangewezen instantie voor afgifte van deze erkenningen.

De geldende regelgeving voor deze erkenningen is:

	Erkenning	Regelgeving in geval EASA-luchtvaartuigen	Regelgeving in geval non-EASA luchtvaartuigen
Initiële luchtwaardigheid (Commission Regulation (EU) no. 748/2012)	Ontwerpbedrijven DOA	Part 21, subpart J. ¹	Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 (REL2008): <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 29a, onderdeel 1.c • Artikel 30, onderdeel 4
	Productiebedrijven POA	Part 21, subpart G.	Besluit luchtvaartuigen 2008, art. 17, eerste lid ²
	Productiebedrijven zonder POA	Part 21, subpart F.	Besluit luchtvaartuigen 2008, art. 17, tweede lid

¹ Erkenning voor een DOA voor EASA luchtvaartuigen wordt afgegeven door EASA.

² Nationale erkenning voor productiebedrijven is in tegenstelling tot andere erkenningen niet nader uitgewerkt in een Ministeriële regeling. EASA-eisen dienen daarom als acceptabel alternatief.

	Erkenning	Regelgeving in geval EASA-luchtvaartuigen	Regelgeving in geval non-EASA luchtvaartuigen
Permanente luchtwaardigheid (Commission Regulation (EU) no. 1321/2014)	Onderhoudsmanagement bedrijven (CAMO)	Part-CAMO.	Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 (REL2008): <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 29a, onderdeel 1.b • Artikel 30, onderdeel 1 • REL2008 Bijlage C. Regeling onderhoud luchtvaartuigen
	Onderhoudsbedrijven (MOA) complex motor-powered aircraft & commercial air transport	Part-145.	Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 (REL2008): <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 29a, onderdeel 1.a • Artikel 30, onderdeel 2 • REL2008 Bijlage C. Regeling onderhoud luchtvaartuigen
	Gecombineerde onderhouds- en onderhouds-managementbedrijven other than complex motor-powered aircraft & non-commercial air transport	Part-CAO.	Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 (REL2008): <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 29a, onderdeel 1.a • Artikel 30, onderdeel 2 • REL2008 Bijlage C. Regeling onderhoud luchtvaartuigen
	Opleidingen voor onderhoudstechnici (MTOA)	Part 147.	Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

Conform de huidige bilaterale verdragen tussen de EU en de USA, Canada resp. Brazilië kunnen bedrijven ook in aanmerking komen voor een aanvullende onderhoudserkenning(en) voor producten en onderdelen bestemd voor klanten opererend in de USA, Canada en Brazilië. Met andere landen, w.o. China en Japan, is de Europese Commissie nog in onderhandeling over bilateralen. Een aantal van die bilateralen zal eveneens voorzien in aanvullende onderhoudserkenningen van de betreffende landen.

5.1 Privileges erkende bedrijven

Aan bedrijfserkenningen zijn certificatieprivileges voor luchtvaartuigen of componenten verbonden. In onderstaande tabel is per certificaat voor luchtvaartuig of component aangegeven welke bedrijfserkenningen privileges voor het betreffende certificaat met zich meebrengen. Alle genoemde certificaten worden nader verklaard in de bijlage bij deze brochure.

	Certificaat	Privileges bedrijfserkenning	
		EASA-luchtvaartuigen	Non-EASA luchtvaartuigen
Initiële luchtwaardigheid	(Beperkt) Type-Certificaat	Afgifte: Geen privileges voor erkende bedrijven. EASA is als enige bevoegd.	Geen privileges voor erkende bedrijven. ILT/Luchtvaart is als enige bevoegd
	Aanvullend Type-Certificaat		
	ETSO-Authorisation	Wijziging: DOA, uitsluitend minor changes	Niet van toepassing
	Repair Design Approval	DOA, uitsluitend minor repairs	Nationale DOA
	Bewijs van Luchtwaardigheid	Geen privileges voor erkende bedrijven. ILT/Luchtvaart is als enige bevoegd.	
	Bewijs van Inschrijving		
	Geluidscertificaat		
	Geluidsverklaring	Niet van toepassing	Geen privileges voor erkende bedrijven. ILT/Luchtvaart is als enige bevoegd.
	Ontheffing luchtwaardigheidsregels	Geen privileges voor erkende bedrijven. ILT/Luchtvaart is als enige bevoegd.	
	Approval of flight conditions required for a Permit to Fly (PtF)	DOA, als approval is gerelateerd aan de safety van het ontwerp	Niet van toepassing
		POA, uitsluitend als approval niet is gerelateerd aan de safety van het ontwerp	
	Permit to Fly	DOA	Niet van toepassing
		POA	

	Certificaat	Privileges bedrijfserkenning	
		EASA-luchtvaartuigen	Non-EASA luchtvaartuigen
Initiële luchtwaardigheid	Aircraft Statement of Conformity (EASA Form 52)	POA	Niet van toepassing
		Productiebedrijf zonder POA, echter met medeparaaf van ILT	
Initiële luchtwaardigheid	Authorized Release Certificate (EASA Form 1)	POA	Niet van toepassing
		Productiebedrijf zonder POA, echter met medeparaaf van ILT	
Permanente luchtwaardigheid	Airworthiness Release Certificate (ARC)	Afgifte: CAMO, indien hiertoe aanvullend erkend	Niet van toepassing
		Verlenging: CAMO	
	Afgifte: CAO, indien hiertoe aanvullend erkend		
	Verlenging: CAO		
Permanente luchtwaardigheid	Approval of Aircraft Maintenance Programme	Afgifte en wijziging: CAMO voor Part-M Light luchtvaartuigen in beheer of indien hiertoe specifiek erkend voor overige luchtvaartuigen ³	Afgifte en wijziging: CAMO of CAO
		Afgifte en wijziging: CAO voor Part-M Light luchtvaartuigen in beheer ⁴	
Permanente luchtwaardigheid	Permit to Fly	CAMO, indien hiertoe aanvullend erkend	Niet van toepassing
		CAO, indien hiertoe aanvullend erkend	

³ Goedkeuring van het AMP voor Part-M Light luchtvaartuigen betreft luchtvaartuigen met een identiteitskenmerk uit één van de EASA-landen. Goedkeuring van het AMP voor overige luchtvaartuigen vindt plaats onder het zogenaamde indirect approval privilege en is hierdoor beperkt tot Nederlands geregistreerde toestellen.

⁴ Goedkeuring van het AMP betreft alle Part-M Light luchtvaartuigen met een identiteitskenmerk uit één van de EASA-landen.

	Certificaat	Privileges bedrijfserkenning	
		EASA-luchtvaartuigen	Non-EASA luchtvaartuigen
Permanente luchtwaardigheid	Certificate of Release to Service (CRS)	MOA	Nationale onderhoudserkenning
		CAO	
	Authorized Release Certificate (EASA Form 1)	MOA	Nationale onderhoudserkenning
		CAO	
	Graduation certificates	MTOA	Niet van toepassing

5.2 Bedrijven die voor een erkenning in aanmerking komen

Niet ieder bedrijf komt automatisch in aanmerking voor een bedrijfs-erkenning. Een erkenning wordt alleen afgegeven, indien het, in verband met de beoordeling van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan, zinvol is. In de praktijk leidt dit uitgangspunt tot een aantal voorwaarden vooraf, waarmee de noodzaak voor en de haalbaarheid van erkenning van een bedrijf wordt beoordeeld:

1. Het bedrijf is in Nederland gevestigd

Een buitenlands bedrijf dat in Nederland is gevestigd, kan dus ook in aanmerking komen voor een bedrijfserkenning via de Inspectie. Bedrijven die buiten Nederland gevestigd zijn vallen onder de voorwaarden van het land van vestiging en zullen in het algemeen met de betreffende, nationale luchtvaartautoriteiten in contact moeten treden.

2. Het bedrijf levert in voldoende mate eindproducten en/of diensten

Het erkenningsproces vraagt zowel van het bedrijf als van de Inspectie een grote inspanning. Als de te erkennen activiteiten te weinig omvang hebben, is een bedrijfserkenning als middel inefficiënt. Er kan in dat geval beter naar alternatieven worden gezocht. Deze liggen veelal in de sfeer van uitbesteding ('subcontracting') vanuit een ander erkend bedrijf.

3. Het bedrijf levert niet uitsluitend eindproducten en/of diensten aan een reeds erkend Bedrijf

Een bedrijf dat door een ander bedrijf erkend is als leverancier ('approved supplier'), komt ten behoeve van deze producten en/of diensten in principe niet in aanmerking voor een bedrijfserkenning.

Indien een bedrijf, door het ontbreken van een erkenning, aantoonbaar hinder ondervindt bij het leveren van producten en/of diensten, dan kan dit bedrijf alsnog in aanmerking komen voor een erkenning. In verband met internationale afspraken geldt dit echter in mindere mate voor bedrijven die zich op het buitenland richten.

6 Generieke erkenningsvoorwaarden

6.1 Managementsysteem

Aanvragers die in aanmerking wensen te komen voor een erkenning voor een bedrijf in de luchtvaart dienen in algemene zin te beschikken over een organisatie met een management- of kwaliteitssysteem en een handboek. Of een managementsysteem dan wel een kwaliteitssysteem nodig is, hangt af van de aangevraagde erkenning. Voor een CAMO-erkenning is een managementsysteem nodig. De overige regelingen voor erkenningen schrijven een kwaliteitssysteem voor. Het verschil tussen een managementsysteem en een kwaliteitssysteem is dat in een managementsysteem de nadruk meer ligt op het waarborgen van de luchtvaartveiligheid en in een kwaliteitssysteem meer op het naleven van de eisen. Maar in beide gevallen geldt dat het systeem er voor moet zorgen dat de werkzaamheden die onder de erkenning worden verricht niet tot onveilige situaties kunnen leiden.

In het handboek moet de organisatie, de omvang van de werkzaamheden (de zgn. scope of work) en het management- of kwaliteitssysteem worden omschreven.

Een effectief kwaliteitssysteem bevat de volgende elementen:

- Directieverklaring:
Allereerst moet het kwaliteitssysteem worden gedragen door de directie. Het handboek moet daarom altijd voorzien zijn van een door de verantwoordelijke manager ondertekende verklaring waarin bevestigd wordt dat te allen tijde zal worden voldaan aan het organisatiehandboek waarin is vastgelegd hoe de erkende organisatie voldoet aan de betreffende wetgeving.
- Beheer van de competenties van het personeel (inclusief management):
Er moeten adequate eisen gesteld worden aan de diverse functies in alle processen en er moet voor worden gezorgd dat het personeel daarvoor opgeleid en getraind is, inclusief benodigde refreshment trainingen.
- Beheer van gebouwen, installaties, equipment en tooling:
De benodigde faciliteiten en installaties moeten aan de eisen voldoen zodat de werkzaamheden veilig en doeltreffend kunnen worden uitgevoerd.
Van het te gebruiken equipment en tooling moet voor aanvang van de werkzaamheden zeker zijn gesteld dat adequaat is en blijft door middel van onderhoud en kalibratie.
- Beheer van de processen:
De diverse processen zijn bepaald en adequaat in detail omschreven

in procedures inclusief de implementatie en gestructureerde aanpassing van die processen, zodat deze door alle betrokkenen worden opgevolgd.

- **Beheer van materialen, onderdelen en systemen:**
De te gebruiken materialen, onderdelen en systemen moeten worden onderworpen aan de benodigde controles, zodat alleen deugdelijke zaken worden gebruikt. De materialen, onderdelen, systemen en het bijbehorende gegevens worden traceerbaar opgeslagen.
- **Beheer van documenten:**
Documenten in algemene zin moeten dusdanig opgeslagen worden dat deze beschermd zijn tegen schade, verandering en diefstal. Uitgifte van documentatie moet gecontroleerd plaatsvinden.
- **Adequate besturing & organisatie :**
De besturing en organisatie zijn dusdanig ingericht dat de noodzakelijke waarborgen plaatsvinden om de kwaliteit van de producten en diensten zeker te stellen. Dit is inclusief het monitoren van non-conformances, het adequaat bepalen van root causes en het verhelpen daarvan.
- **Beheersing van leveranciers en onderaannemers**
Werk dat is toebedeeld aan andere organisaties buiten de eigen organisatie moet gecontroleerd worden uitgevoerd. Evaluatie van leveranciers en onderaannemers alsook beheersing van de kwaliteit van het uitgevoerde werk moet aantonen dat het geleverde werk aan de gestelde eisen voldoet.
- **Independent system monitoring:**
De organisatie moet beschikken over een onafhankelijke functie die monitort of het kwaliteitssysteem naar behoren functioneert en waar nodig bijstuurt; het uitvoeren van audits is een van de instrumenten van deze functie, maar is niet het enige instrument.
- **Proces voor het melden van voorvallen**
Een lerende organisatie kan alleen effect hebben als voorvallen worden gemeld, geëvalueerd en gedeeld. Zowel interne voorvallen als externe incidenten kunnen input geven voor aanpassing van processen om zodoende de veiligheid te verbeteren.

Een effectief managementsysteem bevat alle elementen van een kwaliteitssysteem plus de sturing op kwaliteit en veiligheid, inclusief de identificatie van mogelijke bedreigingen van de luchtvaartveiligheid en de maatregelen daartegen.

6.2 Bevoegd personeel

Het is de verantwoordelijkheid van het bedrijf om geschikte managers te benoemen op een aantal sleutelposities. Deze benoemingen gelden pas als

ILT de voorgedragen kandidaten heeft geaccepteerd. ILT neemt hiertoe interviews met de betreffende personen af, waarbij met name kennis van de regelgeving en relevantie van de ervaring wordt getoetst.

Tevens is het de verantwoordelijkheid van een bedrijf om gekwalificeerd personeel te autoriseren om namens het bedrijf luchtwaardigheidsverklaringen af te geven. Als kwalificatie-eis kan gelden dat de betreffende personen in het bezit moeten zijn van een licentie als onderhoudstechnicus. Dit is bijvoorbeeld het geval voor een erkenning als onderhoudsbedrijf. De licentie kan worden verkregen via de KIWA. Hiervoor geldt een separaat aanvraagtraject, dat buiten de scope van deze brochure valt. Om in aanmerking te komen voor een licentie moet men minstens 18 jaar zijn. Verder moet worden aangetoond dat de vereiste opleidingen met goed gevolg zijn afgerond aan een gecertificeerde opleidingsinstelling dan wel met goed gevolg zijn geëxamineerd en dat ervaring is opgedaan tijdens deze opleiding. Voor verlenging van licenties moet worden aangetoond dat de juiste ervaring is opgedaan in het werkveld en dat de juiste opleidingen afgerond zijn. Kennis van human factors is hier altijd deel van.

Voor het behoud van autorisaties moet het erkende bedrijf ervoor zorgen dat de betreffende onderhoudstechnici werkzaamheden vervullen waarmee ze hun vakbekwaamheid onderhouden en dat de personen aan de opleidingseisen blijven voldoen. Hiertoe moet het bedrijf o.a. continueringstrainingen verzorgen.

6.3 Goedgekeurd ontwerp

Een bedrijfserkenning is hoofdzakelijk zinvol in relatie tot een goedgekeurd ontwerp van een luchtvaartuig of een daarin verwerkt component. Een ontwerpgoedkeuring moet voor EASA-luchtvaartuigen worden verkregen via EASA en voor non-EASA luchtvaartuigen via ILT. Voor deze goedkeuring geldt, evenals voor licenties voor onderhoudstechnici, een separaat aanvraagtraject, dat buiten de scope van deze brochure valt. Om in aanmerking te komen voor een ontwerpgoedkeuring moet de ontwerpeigenaar in algemene zin beschikken over volledige, doeltreffende en traceerbare documentatie voor de betreffende producten. Inhoudelijk moet de documentatie aantonen dat het product is ontworpen in overeenstemming met de geldende certificatie-eisen.

Ook voor luchtwaardigheidsdocumenten voor afzonderlijke luchtvaartuigen geldt een separaat aanvraagtraject, dat buiten de scope van deze brochure

valt. De benodigde documenten kunnen worden verkregen via de ILT-website. Aangetoond moet worden dat het luchtvaartuig is geproduceerd en onderhouden in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp. Tevens moet een verklaring zijn bijgevoegd dat het luchtvaartuig geen eigenschappen bezit (voor zover bekend) die de veiligheid in gevaar kunnen brengen.

7 Aanvraagproces

7.1 Aanvragen van een nieuwe erkenning

Voor de eerste afgifte van een bedrijfserkenning hanteert de Inspectie een proces, waarin de volgende 4 fasen zijn te onderkennen:

1. Informatiefase
2. Oriëntatiefase
3. Aanvraagfase
4. Beoordelingsfase

Hierna begint de erkenningsfase waarin het bedrijf de erkenning heeft verkregen en de ILT erop toeziet dat het bedrijf zichzelf aan de eigen afspraken houdt. Dit is uitgelegd in paragraaf 7.3. Mocht een bedrijf bepaalde wijzigingen willen doorvoeren, dan zal de ILT deze wijzigingen beoordelen. Dit staat uitgelegd in paragraaf 7.4.

7.2 Fases voor eerste afgifte

Hieronder worden alle fases voor de eerste afgifte kort toegelicht.

1. Informatiefase

In deze fase wordt het eerste contact gelegd tussen het bedrijf en de Inspectie. De Inspectie zal in deze fase het bedrijf informeren over het te volgen proces. Dit geschiedt veelal door te verwijzen naar deze brochure en de bijbehorende vragenlijst; beide beschikbaar op de ILT-website.

2. Oriëntatiefase

In deze fase zal in eerste instantie het bedrijf en in tweede instantie de Inspectie moeten bepalen of het behalen van een erkenning noodzakelijk en haalbaar is. Het initiatief ligt bij het bedrijf. Na het lezen van deze brochure en het invullen van de vragenlijst, neemt het bedrijf contact op met de Inspectie. Er volgt dan een overleg tussen bedrijf en Inspectie, op basis waarvan de Inspectie vaststelt of het bedrijf in aanmerking kan komen voor een erkenning. Input voor dit gesprek is de door het bedrijf ingevulde vragenlijst en een korte presentatie van het bedrijf en de beoogde werkzaamheden waarvoor het erkend wil worden. Veelal maakt een bezoek van de Inspectie aan de beoogde locatie van het bedrijf onderdeel uit van deze oriëntatiefase. Dit bezoek kan ook plaatsvinden bij de start van de beoordelingsfase.

3. Aanvraagfase

Een bedrijf komt slechts in aanmerking voor een erkenning als het heeft aangetoond dat het aan de geldende voorschriften voldoet. De Inspectie zal toetsen of dit daadwerkelijk het geval is en zal bij een positieve uitkomst de erkenning afgeven. In de aanvraagfase zal het bedrijf er allereerst voor moeten zorgen dat het aan alle eisen voldoet. Dit betreft het opbouwen van het benodigde kwaliteits(management)systeem, vast te leggen in het handboek en de implementatie daarvan.

In tweede instantie zal het bedrijf moeten aantonen dat er sprake is van volledige compliance met de geldende voorschriften. Dit geschiedt door het opstellen van een zgn. zelfevaluatie. De aanvrager geeft aan hoe compliance wordt aangetoond aan de geldende voorschriften en zal de implementatie ervan zelf onafhankelijk toetsen. Het doel is om vast te stellen voldoende te zijn toegerust voor het uitoefenen van de aangevraagde privileges en de daaraan verbonden verantwoordelijkheden correct te kunnen nakomen.

Een zelfevaluatie bestaat uit twee onderdelen, te weten:

1. Een beschrijving per subartikel/-paragraaf inclusief AMC en GM wat de aanvrager er van overtuigd heeft dat aan de eisen gesteld in de regelgeving voldaan wordt. Deze beschrijving behoort zichtbaar intern gecontroleerd te worden. Een simpel 'voldoet' of een verwijzing naar het handboek is geen adequate beschrijving. Voor die zaken die nog niet (geheel) zijn gerealiseerd levert de aanvrager tevens een actieplan aan.
2. Een onafhankelijke interne audit waarin per subartikel/-paragraaf inclusief AMC en GM getoetst is of de daadwerkelijke situatie is gerealiseerd en aan de van toepassing zijnde regelgeving voldoet.

De zelfevaluatie wordt vastgelegd in 1 of 2 rapporten in een zelf te kiezen lay-out. Uit het rapport blijkt duidelijk op welke wijze het bedrijf qua vastlegging voldoet aan de eisen plus op welke wijze het bedrijf in de praktijk voldoet aan de eisen.

Een goede kwaliteit van de zelfevaluatie geeft de aanvrager een correct beeld van de situatie, waardoor vroegtijdig onvolkomenheden kunnen worden verholpen. Anderzijds bespoedigt dit het werk van de Inspectie, met voordelen qua benodigde inspanningen en doorlooptijd voor aanvrager en Inspectie.

De aanvraagfase wordt afgesloten met het indienen van de formele aanvraag voorzien van alle noodzakelijke bijlagen. Door het indienen van een aanvraag geeft het bedrijf aan volledig te voldoen aan de regelgeving. De Inspectie zal slechts aanvragen in behandeling nemen die zijn voorzien van een complete zelfevaluatie. Dat wil zeggen dat de inventarisatie volledig is

uitgevoerd, een actieplan is meegeleverd voor de nog niet (geheel) gerealiseerde voorzieningen en een onafhankelijke audit heeft plaatsgevonden op die delen die wel gerealiseerd zijn.

De benodigde aanvraagformulieren zijn te vinden op de ILT-website. De complete aanvraag inclusief alle benodigde bijlagen dient per e-mail te worden ingediend bij het adres zoals vermeldt op het aanvraagformulier. De Inspectie stuurt een ontvangstbevestiging dat de aanvraag is ontvangen.

4. Beoordelingsfase

In deze fase zal de Inspectie de aanvraag behandelen, bij een positief resultaat afgesloten met de uitgifte van de erkenning, bij een negatief resultaat afgesloten met een afwijzing. Behandeling van de aanvraag heeft de volgende procesgang:

1. De Inspectie zal een factuur opstellen, op basis van de tarievenregeling (zie hoofdstuk 9). Het bedrijf dient deze factuur te betalen alvorens de Inspectie met de volgende stappen verder kan gaan.
2. De Inspectie zal het verantwoordelijk management interviewen om te zien of zij over de benodigde kennis en ervaring beschikken op het gebied van betreffende regelgeving, zodat zij hun verantwoordelijkheden voortvloeiend uit een eventuele erkenning adequaat kunnen uitvoeren. Indien deze stap niet met een positief resultaat wordt afgesloten, dient het bedrijf op korte termijn een of meer andere manager(s) te benoemen, waarna de Inspectie deze stap opnieuw zal uitvoeren. Het interview wordt vastgelegd in een rapport, eventueel in combinatie met het rapport bij het navolgende item.
3. De Inspectie zal een on-desk beoordeling uitvoeren van de aanvraag inclusief alle bijlagen. De resultaten van deze beoordeling zullen worden vastgelegd in een rapport inclusief eventuele onvolkomenheden, vastgelegd in bevindingen. Dit rapport met onvolkomenheden zal worden opgestuurd naar het bedrijf. Van het bedrijf wordt verwacht deze onvolkomenheden binnen 3 maanden te herstellen. Hetgeen betekent dat binnen 3 maanden de aangepaste documentatie wordt opgestuurd naar de Inspectie. Mocht het bedrijf een langere periode dan 3 maanden nodig hebben daarvoor, dan kan het bedrijf verzoeken tot uitstel. In dat geval dient het bedrijf direct na ontvangst van het rapport een actieplan inclusief planning op te stellen en deze voor goedkeuring op te sturen naar de Inspectie.

De Inspectie zal de aangepaste documentatie wederom on-desk beoordelen en het resultaat vastleggen in een update van het betreffende rapport. Indien alle onvolkomenheden zijn opgelost, wordt overgegaan tot

de volgende stap. Zijn er echter nog steeds grote onvolkomenheden, dan zal de aanvraag worden afgewezen. In dat geval zal geen restitutie van (een deel van) het betaalde bedrag plaatsvinden.

4. De Inspectie zal een on-site beoordeling uitvoeren; deze beoordeling kan meerdere dagen in beslag nemen. De resultaten van deze beoordeling zullen worden vastgelegd in een rapport inclusief eventuele onvolkomenheden, vastgelegd in bevindingen. Dit rapport met onvolkomenheden zal worden opgestuurd naar het bedrijf. Van het bedrijf wordt verwacht deze onvolkomenheden binnen 3 maanden te herstellen. Hetgeen betekent dat binnen 3 maanden een zgn. root cause analyse van de bevindingen is uitgevoerd, de benodigde correcties en correctieve acties zijn bepaald en uitgevoerd, en root cause analyse en bewijs van genomen correcties en correctieve acties zijn opgestuurd naar de Inspectie. Mocht het bedrijf een langere periode dan 3 maanden nodig hebben daarvoor, dan kan het bedrijf verzoeken tot uitstel. In dat geval dient het bedrijf direct na ontvangst van het rapport een actieplan inclusief planning op te stellen en deze voor goedkeuring op te sturen naar de Inspectie.

De Inspectie zal de root cause analyse, correcties en correctieve acties beoordelen, in eerste instantie on-desk veelal gevolgd door een on-site verificatie. Het resultaat wordt vastgelegd in een update van het betreffende rapport. Indien alle onvolkomenheden zijn opgelost, wordt overgegaan tot de volgende stap. Zijn er echter nog steeds grote onvolkomenheden, dan zal de aanvraag worden afgewezen. In dat geval zal geen restitutie van (een deel van) het betaalde bedrag plaatsvinden.

5. Als voorgaande stappen met goed gevolg zijn doorlopen zal de Inspectie de aanvraag afhandelen en de erkenning afgeven. Gekoppeld aan de erkenning is een Statusoverzicht, dat een aanvullend overzicht geeft van hetgeen erkend wordt. Dit Statusoverzicht wordt meegeleverd bij de erkenning.

Zowel de EU-bedrijfserkenningen als de nationale bedrijfserkenningen hebben een geldigheid van onbeperkte duur.

Op basis van praktijkervaring is de doorlooptijd van een erkenningstraject gemiddeld één tot twee jaar. De inspanning van het bedrijf zelf heeft een belangrijke invloed op deze termijn. Normaal gesproken zou binnen een termijn van 6 tot 8 weken de Inspectie een besluit op de aanvraag moeten nemen. Om te voorkomen dat dit tot een afwijzing of tot veelvuldige herplanningen leidt, wordt de standaardindicatie van één tot twee jaar voor het erkenningstraject aangehouden. Dit wordt ook bevestigd in de brief van de Inspectie die het bedrijf als reactie op de aanvraag ontvangt.

7.3 Erkenningsfase

Op het moment dat de erkenning wordt verleend, wordt binnen de Inspectie een toezichthouder aangewezen. Deze toezichthouder is enerzijds het aanspreekpunt voor het bedrijf. Anderzijds beoordeelt de toezichthouder in hoeverre het bedrijf blijft voldoen aan de voorwaarden waaronder de erkenning is verleend. Hiertoe worden onder meer regelmatig on-desk en on-site onderzoeken uitgevoerd.

Indien tijdens deze onderzoeken afwijkingen van de regelgeving worden gevonden, dan zal de Inspectie herstelacties voorschrijven. Wanneer sprake is van gevaar voor de luchtvaartveiligheid kan de Inspectie de erkenning geheel of gedeeltelijk schorsen of intrekken.

7.4 Uitbreiding en overige wijzigingen van bedrijfserkenning

Een erkenning is toegespitst op het bedrijf. De activiteiten waarvoor het bedrijf erkend is, worden specifiek op het Bewijs van Erkenning en het bijbehorende Approval Schedule vermeld. Wanneer een bedrijf deze activiteiten wil uitbreiden of beperken, of wijzigingen wil aanbrengen in het bedrijf (bijv. andere of additionele locatie, wijzigingen in personeel, wijzigingen in procedures) dan zal het bedrijf daarvoor een aanvraag moeten indienen bij de Inspectie. Het bedrijf zal daarbij opnieuw de activiteiten moeten uitvoeren zoals omschreven in de Aanvraagfase. De Inspectie zal vervolgens hetzelfde proces doorlopen als omschreven in de Beoordelingsfase. Waarbij opgemerkt dat de diepgang voor bedrijf en Inspectie afhankelijk is van de omvang van de wijziging en de invloed hiervan op de organisatie.

7.5 Transitiefase Part-CAO/Part-CAMO

De regelgeving voor Part-CAO en Part-CAMO is per 24 maart 2020 in werking getreden. Er geldt tot 24 september 2021 een transitieperiode voor het omzetten van de "oude" Part-M, subpart F en subpart G erkenningen in een Part-CAO of Part-CAMO erkenning. Deze transitie gaat niet vanzelf. Bedrijven dienen hiertoe een aanvraag in te dienen. Voor verdere informatie hierover wordt verwezen naar de [betreffende ILT-webpagina](#).

8 ILT organisatie

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is verantwoordelijk voor het toezicht op de diverse middelen van transport - over de weg, per spoor, over het water en door de lucht – alsmede toezicht op gevaarlijke stoffen en milieu. ILT is ingericht naar portefeuilles met de strategische thema's van de organisatie, te weten:

- Informatiepositie en programmamanagement,
- Omgeving en dienstverlening
- Toezicht en opsporing
- Publieke instituties en control

In alle portefeuilles komen luchtvaartaspecten voor. De twee meest relevante portefeuilles voor luchtwaardigheidserkenningen zijn "Omgeving en dienstverlening", waarin de vergunningverlening is ondergebracht en "Toezicht en Opsporing", waarin het continueringstoezicht is ondergebracht. De werkzaamheden in verband met de betreffende erkenningen worden hoofdzakelijk verricht vanuit de ILT-vestiging in Amsterdam Sloterdijk.

Voor het aanvragen en in stand houden van een luchtvaarterkenning zijn de volgende functies relevant:

- Inspecteur: deze behandelt de aanvragen resp. voert het toezicht uit; in het kader van functiescheiding zal de inspecteur die het toezicht uitoefent iemand anders zijn dan die de aanvraag behandelt;
- Analyse Bureau Luchtvaartongevallen: verwerkt binnengekomen meldingen en voert daarop analyses uit;

9 Tarieven

De tarieven die de inspectie hanteert, de zgn. Regeling tarieven luchtvaart 2008, worden gepubliceerd in de Staatscourant. Tevens is deze regeling te raadplegen via <http://wetten.overheid.nl/BWBR0023145>.

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt op gezette tijden gewijzigd. De reden hiervoor kan zijn het wijzigen van de vergunningen/brevetten/certificaten bijvoorbeeld naar aanleiding van wijziging van regelgeving vanuit de EU of ICAO of omdat de werkzaamheden die voor die vergunning/brevet/certificaat wordt uitgevoerd wijzigen. Door middel van een goede samenwerking tussen de inspectie (input) en de beleidsdirectie (wijziging regelgeving) wordt ervoor gezorgd dat tijdig en juist de wijzigingen van de tarievenregeling tot stand worden gebracht.

Bijlage A Omschrijving luchtwaardigheidscertificaten

(Beperkt) Type-Certificaat

Ontwerpgoedkeuring voor een luchtvaartuig, motor of propeller, inclusief daarin verwerkte componenten. Het type-certificaat geeft aan dat het betreffende product voldoet aan de geldende ontwerpvoorschriften (certificatiebasis). Als een luchtvaartuig niet geheel aan de geldende certificatievoorschriften voldoet, maar aan specifieke afwijkende voorschriften, is sprake van een beperkt type-certificaat.

Aanvullend Type-Certificaat (STC)

Ontwerpgoedkeuring voor een ingrijpende wijziging van het productontwerp, ontworpen door een ander dan de houder van het type-certificaat.

ETSO-Authorisation (European Technical Standard Order)

Ontwerpgoedkeuring voor niet-type-gebonden onderdelen in luchtvaartuigen, motoren of propellers. De autorisatie geeft aan dat het betreffende onderdeel voldoet aan de ETSO-ontwerpvoorschriften.

Repair Design Approval

Ontwerpgoedkeuring voor reparatie van een luchtvaartuig, motor of propeller.

Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL)

Boorddocument dat aangeeft dat het betreffende luchtvaartuig in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp verkeert.

Bewijs van Inschrijving (BvI)

Boorddocument dat het nationaliteitskenmerk van een luchtvaartuig valide verklaart.

Geluidscertificaat

Boorddocument dat aangeeft dat de geluidsproductie van het betreffende luchtvaartuig in overeenstemming is met de voor het toestel geldende geluidseisen.

Geluidsverklaring

Boorddocument dat aangeeft dat voor het betreffende luchtvaartuig geen geluidseisen gelden of dat het geluidsniveau op andere wijze dan in overeenstemming met de geldende eisen is vastgesteld.

Ontheffing luchtwaardigheidsregels

Verklaring dat door bijzondere omstandigheden van tijdelijke aard het luchtvaartuig is vrijgesteld van de geldende luchtwaardigheidsregels.

Approval of flight conditions required for a Permit to Fly

Goedkeuring van condities waaronder een specifiek luchtvaartuig mag opereren met een Permit to Fly.

Permit to Fly (PtF)

Toestemming om voor specifieke doeleinden en onder van te voren bepaalde condities vluchten uit te voeren met een luchtvaartuig, dat niet voldoet aan de geldende luchtwaardigheidsvoorschriften of waarvan niet kan worden aangetoond dat het aan die voorschriften voldoet, maar waarmee onder de gegeven condities wel veilig gevlogen kan worden.

Aircraft Statement of Conformity (EASA Form 52)

Verklaring voor een compleet luchtvaartuig dat het is geproduceerd in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp.

Authorized Release Certificate (EASA Form 1)

Begeleidend document bij luchtvaartcomponenten, waarmee wordt verklaard dat de betreffende componenten in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp zijn vervaardigd (linkerdeel) of onderhouden (rechterdeel).

Airworthiness Release Certificate (ARC)

Een bij het Bewijs van Luchtwaardigheid behorend certificaat, waarmee na uitvoering van de periodieke luchtwaardigheidskeuring (Airworthiness Review) wordt verklaard dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het goedgekeurde ontwerp.

Approval of Aircraft Maintenance Programme

Goedkeuring van onderhoudsprogramma's voor afzonderlijke luchtvaartuigen. De goedkeuring geeft aan dat het onderhoudsprogramma in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig is samengesteld.

Certificate of Release to Service (CRS)

Verklaring dat onderhoudswerkzaamheden aan een luchtvaartuig zijn uitgevoerd in overeenstemming met het goedgekeurde ontwerp van dat luchtvaartuig.

Training Certificate (Basic en Type training)

Verklaring die aangeeft dat de vereiste training met goed gevolg is voltooid en dat de kandidaat is geslaagd voor het examen.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLent

Juni 2020