

Onderhoudsaanwijzing voor Luchtvaartmaterieel

Maintenance Directive of the Netherlands

Correspondentie adres
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
telefoon 023-566 3155; facsimile 023-566 3006

Attentie

Onder verwijzing naar de Wet Luchtvaart 2001, Artikel 3.22, wordt de volgende Onderhoudsaanwijzing voor Luchtvaartmaterieel (OAL) uitgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De aandacht wordt er op gevestigd dat, indien de aanwijzingen niet worden nagekomen, het luchtvaartuig wordt geacht niet in luchtwaardige toestand te verkeren. Voor zover en indien van toepassing dient de OAL te worden verwerkt in het betreffende onderhoudsprogramma.

OAL nr. 1987-30/4**(AB)**

Datum : 30 november 2001

A L G E M E E N

Onderhoudsprogramma

Inleiding / Reden van wijziging :

Deze aanwijzing is van toepassing op alle in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen. In deze OAL wordt de onderhoudsaanwijzing van de Regeling Onderhoud Luchtvaartuigen, Wet Luchtvaart 2001, deel 1003.20 (was : deel 2088, Regeling Toezicht Luchtvaart) nader uiteen gezet, de tekst van de Regeling blijft echter maatgevend. De gewijzigde Regeling bevat nog steeds het principe dat :

“de eigenaar of houder van een luchtvaartuig voor een bij dat luchtvaartuig behorend onderhoudsprogramma moet zorgen, waardoor een luchtvaartuig zodanig wordt onderhouden dat de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig wordt gewaarborgd.”

Er is gebleken dat er onduidelijkheid bestaat bij eigenaren en houders (“operators”) of aanbevelingen van de fabrikant, gedaan in de vorm van een “Ageing Aircraft Programme” nu wel of niet moeten worden opgenomen in het onderhoudsprogramma. Dat is wel de intentie van deze OAL geweest. Om hierover expliciet uitsluitsel te geven, is dit soort publicatie nu in de (gewijzigde) OAL 1987-30 opgenomen.

Ook is het in een enkel geval voorgekomen dat de IVW Divisie Luchtvaart (voormalig : RLD) bij het opstellen van een Bijzondere Luchtwaardigheidsaanwijzing (BLA) verwijst naar een Service Bulletin (SB), maar op een enkel onderdeel afwijkt van het gestelde in het betreffende SB. In de tekst van de laatste uitgave van deze OAL werd uitgegaan van een verplichting van zowel het uitvoeren van de BLA als het originele SB, waarmee de afwijkende eis (mogelijk) teniet zou worden gedaan. De correcte hiërarchie, waarbij het uitvoeren van de (instructies van een) BLA gesteld is boven het uitvoeren van een SB, is nu in een nieuwe Noot (4) vastgelegd.

Uit een recente evaluatie, uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR), van de door deze OAL geboden mogelijkheid om af te wijken van de aanbevelingen van de fabrikant, zijn de volgende zaken naar voren gekomen :

- (a) Eigenaren en houders van luchtvaartuigen beschikken niet altijd over voldoende technische kennis om een afgewogen beslissing te nemen over afwijkingen van het aanbevolen onderhoudsprogramma. Met de verplichting tot het opnemen van het advies van een daartoe bevoegd technicus in dat zelfde onderhoudsprogramma, wordt gebruik gemaakt van de benodigde deskundigheid en kunnen vergissingen, verkeerde inschattingen en mogelijk misbruik worden voorkomen, terwijl expliciet de verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder (“operator”) voor het onderhoudsprogramma blijft bestaan. Mocht bij een negatief advies van de technicus, ten aanzien van een bepaalde manier van conditiebepaling, de eigenaar/houder toch besluiten om die manier in te voeren in het onderhoudsprogramma, dan ligt de verantwoordelijkheid hiervoor ook duidelijk(er) bij de eigenaar/houder. Deze (extra) duidelijkheid is met name prettig voor de betreffende onderhoudstechnicus.
- (b) Er bestaat een informatie achterstand bij een piloot wanneer deze niet tevens de eigenaar/houder van het luchtvaartuig is, ten aanzien van het al of niet toepassen van “on condition” onderhoudsinspecties door de eigenaar/houder. Dit zou van invloed kunnen zijn op zijn handelen tijdens noodsituaties. Door een lijst met componenten die “on condition” worden onderhouden in het journaal op te nemen, wordt de piloot in staat gesteld deze informatie achterstand op te heffen.

(1) **Algemene Eisen t.a.v. de inhoud van onderhoudsprogramma's**

- (a) Onderhoudsprogramma's dienen te worden opgesteld en bijgehouden volgens de meest recente aanbevelingen van de fabrikant van het luchtvaartuig. Hieronder worden verstaan :
- het onderhoudsprogramma, zoals dat is aangegeven in het onderhoudshandboek van de fabrikant van het luchtvaartuig, inclusief de verwijzingen daarin naar de onderhoudsboeken voor motor, propeller, onderdelen en uitrustingsstukken;
 - de aanvullende onderhoudsinformatie (Service Bulletins, Service Letters, Service Notices, Ageing Aircraft Programmes, e.d.) voor zover die periodieke inspecties, -tests, -revisies of bedrijfslimieten aanbevelen.
- Wijzigingen in deze aanbevelingen dienen tijdig, doch uiterlijk binnen zes maanden na datum van uitgifte in het onderhoudsprogramma te worden opgenomen.

Noot (1) : Wanneer er verschil bestaat tussen aanbevelingen van de fabrikant van het luchtvaartuig enerzijds en die van fabrikant van motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk anderzijds, dienen de aanbevelingen van de fabrikant van het luchtvaartuig te worden aangehouden.

Noot (2) : Aanvullende onderhoudsinformatie die een modificatie of eenmalige inspectie of – vervanging aanbeveelt heeft niet in het onderhoudsprogramma te worden opgenomen, tenzij de uitvoering hiervan door een BLA verplicht is gesteld.

Noot (3) : Voor de term “fabrikant” van een luchtvaartuig, resp. motor of propeller, zoals gebruikt in deze OAL, dient te worden gelezen de “houder van het Type Certificaat”, het bedrijf of instelling welke (o.m.) verantwoordelijk is voor het publiceren en reviseren van onderhoudshandboeken en aanvullende onderhoudsinformatie.

- (b) Wanneer door de fabrikant van het luchtvaartuig geen aanbevelingen terzake worden gedaan, als gevolg van de inbouw van een niet-standaard motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk, dan dienen de aanbevelingen en aanwijzingen van de fabrikant van resp. de motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk te worden gevolgd. Wijzigingen in deze aanbevelingen dienen tijdig, doch uiterlijk binnen zes maanden na datum van uitgifte in het onderhoudsprogramma te worden opgenomen.
- (c) Aan eventueel aanvullende onderhoudseisen, gesteld bij de certificatie in Nederland (bijvoorbeeld zgn. “Certification Maintenance Requirements”) dient te worden voldaan.
- (d) Aanwijzingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, zoals bijv. BLA's en OAL's, dienen tijdig verwerkt te worden in het onderhoudsprogramma.

Noot (4) : Indien een BLA op een onderdeel afwijkt van het gestelde in de aanvullende onderhoudsinformatie (SB, SL, SN, e.d.) waarnaar in de BLA wordt verwezen, is het gestelde in de BLA bepalend voor de vereiste actie.

- (e) Een onderhoudsprogramma omvat tenminste de volgende aspecten : inspectiecyclus, inspectiestaten, bedrijfsgegevens, alsmede de van toepassing zijnde BLA's, OAL's en aanvullende onderhoudsinformatie.

(2) **Mogelijkheid om af te wijken van de aanbevelingen van de fabrikant(en)**

Voor vleugelvliegtuigen met een maximaal startgewicht (MTOW) ≤ 5700 kg en hefschroefvliegtuigen met een MTOW ≤ 2730 kg voorzover die niet opereren onder een “Air Operator Certificate” (was : Vergunning tot Vluchtuitvoering) of onder een ontheffing van artikel 16 voor het gebruik ten behoeve van het eigen bedrijf, alsmede voor ballonnen en (motor)zweefvliegtuigen, zijn de volgende afwijkingen toegestaan :

- (a) Indien door de fabrikant(en) een revisie-interval of bedrijfslimiet wordt aanbevolen, mag deze limiet worden overschreden. Voorwaarden voor overschrijding zijn :
- na het bereiken van de limiet wordt de conditie van het component periodiek bepaald. Tijdens deze conditiebepaling dient te worden vastgesteld dat het component tot de volgende inspectie voldoende betrouwbaar is;
 - het tijdsinterval en de wijze waarop de conditiebepaling wordt uitgevoerd dienen in het onderhoudsprogramma te worden opgenomen, alsmede een onderbouwend advies (motivering) hieromtrent van een bevoegd onderhoudstechnicus, of een erkend onderhoudsbedrijf; en
 - een lijst met componenten die "on condition" onderhouden worden, dient in het Journaal te zijn opgenomen. Deze lijst dient compleet en bijgewerkt te zijn.
- (b) Aanvullende onderhoudsinformatie die niet verplicht is gesteld door een BLA behoeft niet in het onderhoudsprogramma te worden opgenomen.

(3) **Ontwikkelen van onderhoudsprogramma's**

- (a) Om de mogelijkheid te laten bestaan onderhoudsprogramma's verder te ontwikkelen c.q. aan te passen aan operationele of andere omstandigheden, zijn afwijkingen van het basis onderhoudsprogramma zoals bedoeld in paragraaf (1)(a) en (1)(b) van deze OAL toegestaan. Deze mogelijkheid geldt **niet** voor de in het onderhoudsprogramma opgenomen Certification Maintenance Requirements, of aanwijzingen van de Minister, zoals bedoeld in respectievelijk paragraaf (1)(c) en (1)(d) van deze OAL. Een afwijking dient voorzien te zijn van een goede motivering, welke zo mogelijk gebaseerd is op instemming van de fabrikant. Indien deze instemming niet kan worden verkregen, moet de motivering gebaseerd worden op een gedegen analyse. Om als bruikbaar en betrouwbaar beschouwd te kunnen worden, dient een dergelijke analyse tenminste :
- zich uit te strekken over een langere periode of bedrijfstijd;
 - betrekking te hebben op meerdere luchtvaartuigen van één type; of, in geval van slechts één luchtvaartuig, betrekking te hebben op een langere ervaringsperiode of bedrijfstijd;
 - betrekking te hebben op een situatie die zowel operationeel and onderhoudstechnisch gedurende langere tijd niet ingrijpend veranderd is en op korte termijn niet zal worden gewijzigd; en
 - betrekking te hebben op luchtvaartuigen die regelmatig en frequent in gebruik zijn (meer dan 300 vliegenuren per jaar).
- De hier bedoelde afwijkingen dienen ter goedkeuring te worden aangeboden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, of bij een daartoe erkend bedrijf. Na verkregen goedkeuring moeten deze afwijkingen voor toepassing ervan in het onderhoudsprogramma worden verwerkt door de beheerder van dat programma.
- (b) Wanneer wijzigingen in de aanbevelingen of aanwijzingen van de fabrikant(en) betrekking hebben op een afwijkend deel van het onderhoudsprogramma, is per geval een nieuwe motivering nodig om van de gewijzigde aanbeveling of aanwijzing af te mogen wijken.
- (c) Afwijkingen in het onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig kunnen niet zonder meer door een volgende eigenaar/houder worden overgenomen. Altijd zal daarbij een goede motivering moeten worden gegeven door die volgende eigenaar/houder, bijv. door vergelijking van gebruik van het luchtvaartuig, wijze van onderhoud en technische administratie.
- (d) Afwijkingen in het onderhoudsprogramma die stringenter zijn dan de aanbevelingen van de fabrikant(en) zijn in principe zonder meer toegestaan. Dit moet dan in de motivering bij de afwijking(en) worden aangegeven.

(4) **Beheer van onderhoudsprogramma's**

Het onderhoudsprogramma en de wijzigingen daarop dienen te worden beheerd door of namens de eigenaar of houder ("operator") van het luchtvaartuig. Onderhoudsprogramma's, de wijzigingen daarop en de motivering dienen expliciet te kunnen worden getoond en op verzoek van de Minister aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, te worden aangeboden.

(5) **Bijzondere gevallen**

In bijzondere gevallen, zoals bijv. historische luchtvaartuigen, kan in overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, een onderhoudsprogramma worden vastgesteld.

Datum van Inwerkingtreding :

Deze revisie treedt in werking met ingang van 15 december 2001; OAL 1987-30 uitgave 3 van 22 augustus 1996, inclusief de "**correctie**" hierop van 13 september 1996, komt hiermee te vervallen.

Nadere informatie over deze OAL is verkrijgbaar bij :

IVW Divisie Luchtvaart, Unit Luchtvaartuigen, telefoon 023-566 3243.