

# Regeling onderhoud luchtvaartuigen

8 oktober 2001/Nr. DGL/01.421082

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
Gelet op artikel 20 en 22 van het Besluit luchtwaardigheid;

Besluit:

## Paragraaf 1. Definities

### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *belangrijke herstelling*: werkzaamheden om een defect of beschadigd luchtvaartuig of onderdeel daarvan te herstellen die, indien deze niet op de juiste wijze worden uitgevoerd, in een niet te verwaarlozen mate invloed hebben op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig of de deugdelijkheid van het onderdeel;
- b. *erkenninghouder*: een houder van een erkenning bedoeld in artikel 23 van het Besluit luchtwaardigheid;
- c. *groot onderhoud*: onderhoud dat niet valt onder de definitie van klein onderhoud;
- d. *JAR-OPS 1*: Joint Aviation Requirements, Commercial Air Transportation (Aeroplanes) als vastgesteld door de Joint Aviation Authorities Committee;
- e. *JAR-OPS 3*: Joint Aviation Requirements, Commercial Air Transportation (Helicopters) als vastgesteld door de Joint Aviation Authorities Committee;
- f. *klein onderhoud*: onderhoud dat op eenvoudige wijze uit te voeren is, met uitzondering van revisie;
- g. *minister*: Minister van Verkeer en Waterstaat;
- h. *onderhoud*: de revisie, reparatie, inspectie, vervanging, uitvoering van een wijziging, of de herstelling van een defect van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel of een combinatie van deze werkzaamheden, met uitzondering van de direct aan elke vlucht voorafgaande inspectie van het luchtvaartuig of daarmee gelijk te stellen inspecties;
- i. *onderhoudstechnicus*: een houder

van een geldig, ingevolge artikel 3.30 van de Wet luchtvaart afgegeven bewijs van bevoegdheid betreffende onderhoud van luchtvaartuigen; j. *revisie*: het weer in goede staat brengen van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel door middel van inspectie en vervanging in overeenstemming met een goedgekeurde norm ter verlenging van de operationele levensduur.

## Paragraaf 2. Onderhoudsprogramma

### Artikel 2

1. De houder van een luchtvaartuig is er voor verantwoordelijk dat een bij dat luchtvaartuig behorend onderhoudsprogramma wordt opgesteld, bijgehouden en bij uitvoering van onderhoud wordt gebruikt.
2. Een onderhoudsprogramma omvat ten minste de volgende aspecten: inspectieperiodes, inspectiestaten, bedrijfsgegevens, de van toepassing zijnde aanwijzingen van de minister en aanvullende onderhoudsinformatie.
3. Onderhoudsprogramma's worden opgesteld en bijgehouden volgens de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig.
4. Wanneer door de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig geen aanbevelingen terzake worden gedaan, als gevolg van de inbouw van een andere motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk, worden de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van respectievelijk de motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk in het onderhoudsprogramma opgenomen.
5. Wijzigingen in de aanbevelingen als bedoeld in het derde en vierde lid worden tijdig, doch uiterlijk binnen 6 maanden na uitgiftedatum in het onderhoudsprogramma verwerkt.
6. Aanvullend onderhoud, dat door de minister is aangewezen bij de certificatie die in Nederland van toepassing is, wordt opgenomen in het onderhoudsprogramma.

7. Aanwijzingen van de minister in de vorm van onderhoudsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen worden tijdig verwerkt in het onderhoudsprogramma.

8. Aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp, die periodiek onderhoud aanbeveelt, wordt in het onderhoudsprogramma verwerkt.

9. Indien aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp afwijkt van een aanwijzing van de minister, prevaleert de aanwijzing van de minister.

### Artikel 3

1. De houder van een luchtvaartuig heeft de mogelijkheid om een alternatief onderhoudsprogramma op te stellen dat afwijkt van artikel 2, derde en vierde lid, voor vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5700 kg of minder, helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder, ballonnen en zweefvliegtuigen, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder
  - a. een vergunning tot vluchtuitvoering of een AOC, of
  - b. een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.
2. De volgens het eerste lid toegestane afwijkingen mogen uitsluitend bestaan uit:
  - a. het overschrijden van een door de houder van het goedgekeurde ontwerp aanbevolen revisie-interval of bedrijfslimiet, indien:
    - 1° de conditie van het onderdeel periodiek wordt bepaald;
    - 2° tijdens de conditiebepaling wordt vastgesteld dat het onderdeel tot de volgende conditiebepaling betrouwbaar is;
    - 3° de periode en de methode van de conditiebepaling in het onderhoudsprogramma zijn opgenomen;
    - 4° een advies van een onderhoudstechnicus, of een erkend onderhoudsbedrijf ten aanzien van de periode en de methode van de conditiebepaling in het onderhoudsprogramma is opgenomen, en

5° een lijst met onderdelen en componenten waarvoor deze afwijking is toegepast in het journaal is opgenomen,  
of  
b. het niet opnemen van aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp, die een periodieke inspectie of test aanbeveelt.

#### Artikel 4

1. Een basis onderhoudsprogramma als bedoeld in artikel 2 mag, behalve wanneer het facetten betreft die zijn bedoeld in artikel 2, zesde en zevende lid, worden gewijzigd door de houder van het luchtvaartuig indien de minister of een houder van een daartoe strekkende erkenning daarmee heeft ingestemd.  
2. Met een wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt door de minister ingestemd indien uit de motivering blijkt dat:  
a. de houder van het goedgekeurde ontwerp met de voorgestelde afwijking instemt;  
b. aan de wijziging een analyse ten grondslag ligt die een gelijk luchtwaardigheidsniveau aantoonst en ten minste betrekking heeft op:  
1° een of meer luchtvaartuigen van één type en een representatieve ervaringsperiode of bedrijfstijd;  
2° een situatie die zowel operationeel als onderhoudstechnisch gedurende lange tijd niet ingrijpend veranderd is en op korte termijn niet zal worden gewijzigd, en  
3° luchtvaartuigen die meer dan 300 vliegreuren per jaar gebruikt worden, of  
c. dat de wijziging stringenter is dan de aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp als bedoeld in artikel 2, derde of vierde lid.  
3. Wanneer door de houder van het goedgekeurde ontwerp een nieuwe aanbeveling wordt gedaan, die een onderdeel van het gewijzigde onderhoudsprogramma betreft, is een nieuwe motivering nodig om de nieuwe aanbeveling te mogen wijzigen.  
4. Wijzigingen in het onderhoudsprogramma als bedoeld in het eerste lid, kunnen alleen door een volgende houder van het luchtvaartuig worden overgenomen wanneer deze dat tegenover de minister of de in het eerste lid bedoelde erkenninghouder, kan motiveren.

#### Artikel 5

1. Het onderhoudsprogramma wordt beheerd door of namens de houder van het luchtvaartuig.  
2. Het onderhoudsprogramma wordt op verzoek zo spoedig mogelijk toegezonden aan de minister.

#### Paragraaf 3. Uitvoering onderhoud

#### Artikel 6

1. Periodiek onderhoud mag door de houder van het luchtvaartuig worden uitgesteld onder de volgende voorwaarden:  
a. de houder van het goedgekeurde ontwerp als bedoeld in artikel 2, derde en vierde lid, geeft in zijn onderhoudsaanbevelingen een mogelijkheid tot uitstel van periodieke inspecties binnen gestelde grenzen;  
b. voor luchtvaartuigen die opereren onder een AOC volgens JAR-OPS 1 of 3, mogen periodieke inspecties worden uitgesteld volgens de in het geaccepteerde onderhoudsprogramma van de AOC-houder opgenomen regels;  
c. indien de houder van het goedgekeurde ontwerp als bedoeld in artikel 2, derde en vierde lid hierin niet voorziet geldt voor luchtvaartuigen die niet opereren onder een AOC volgens JAR-OPS, dat periodieke inspecties mogen worden uitgesteld met maximaal 10% van het in het onderhoudsprogramma opgenomen inspectie-interval. Uitstel mag echter niet cumulatief gehanteerd worden, behalve voor inspecties op basis van kalendertijd.  
2. Voor zover de houder van het goedgekeurde ontwerp als bedoeld in artikel 2, derde en vierde lid dit niet uitdrukkelijk verbiedt, mogen onderdelen en uitrustingsstukken worden meegenomen in het uitstel. De uitvoering van een aanwijzing van de minister die gekoppeld is aan een periodieke inspectie van het luchtvaartuig, mag meegenomen worden in het uitstel.  
3. Indien wordt afgeweken van het eerste, respectievelijk tweede lid, is vooraf toestemming van de minister vereist. Voor de toestemming is in ieder geval een goedkeurende verklaring van de houder van het goedgekeurde ontwerp vereist.

#### Artikel 7

1. Met betrekking tot het onderhoud van een luchtvaartuig is de houder

verplicht ervoor te zorgen, dat de minister op zijn verzoek wordt ingelicht omtrent het tijdstip, waarop met het onderhoud dan wel met bepaalde daartoe behorende werkzaamheden zal worden aangevangen.  
2. Het onderhoud van een micro light aeroplane mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de houder van het vliegtuig.  
3. Het onderhoud van een amateurbouwvluchtvaartuig mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de houder van het luchtvaartuig, met uitzondering van het onderhoud aan de verplichte instrumenten, radio's en transponders.  
4. Met uitzondering van het gestelde in het tweede en derde lid geldt dat klein onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus of door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder en dat groot onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder.  
5. Het onderhoud van vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van ten minste 5700 kg en van helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van ten minste 2730 kg, wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder.  
6. Met betrekking tot het onderhoud aan een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel is de uitvoerder er voor verantwoordelijk:  
a. dat de organisatie en inrichting van de bij het onderhoud betrokken werkplaatsen, de werkwijzen en controlemethoden, de gereedschappen, de onderhoudsdocumentatie, alsmede de kundigheid van het bij de werkzaamheden betrokken personeel, zodanig zijn dat een goede uitvoering van het onderhoud is gewaarborgd;  
b. dat materialen, onderdelen en halfproducten, alsmede uitrustingsstukken alvorens deze bij het onderhoud te verwerken, zijn:  
1° geproduceerd volgens een goedgekeurd ontwerp, door of onder verantwoording van een houder van een daartoe strekkende erkenning, dan wel  
2° onderhouden volgens de aanwijzingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp, door of onder de verantwoording van een houder van een daartoe strekkende bevoegdheid of erkenning;

c. dat het luchtvaartuig na het onderhoud luchtwaardig zal zijn, door het uitvoeren of laten uitvoeren van de inspecties en proeven waaruit blijkt, dat:

1° de vervaardigde delen ten minste gelijkwaardig zijn aan de te vervangen oorspronkelijke delen in deugdelijke toestand;

2° de vervaardigingswijzen, de samenvoeging en de beproevingswijzen door de minister zijn goedgekeurd of als zodanig zijn aanvaard, en

3° de werking van het luchtvaartuig juist is;

en

d. dat er een goede identificatie is van de ter vervanging bestemde onderdelen. Bedoelde onderdelen zijn zoveel mogelijk vergezeld van instructies voor het aanbrengen en gebruik daarvan.

7. Aan het bepaalde in het zesde lid wordt voldaan, indien het onderhoud wordt verricht door een houder van een daartoe strekkende erkenning.

#### Artikel 8

1. Luchtvaartuigen en onderdelen daarvan mogen buiten Nederland worden onderhouden door onderhoudsbedrijven, erkend of geaccepteerd overeenkomstig de geldende JAA-procedures.

2. De minister kan in afwijking van het eerste lid toestaan, dat buiten Nederland het onderhoud van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe door buitenlandse burgerluchtvaartautoriteiten:

- bevoegd verklaarde onderhoudstechnicus, dan wel
- erkend persoon.

3. De in het tweede lid bedoelde toestemming wordt verleend indien door de aanvrager is aangetoond dat een goede uitvoering van de werkzaamheden is gewaarborgd. De minister kan voorwaarden en beperkingen aan de toestemming verbinden.

4. Bij de beoordeling of aan het derde lid is voldaan, neemt de minister in ieder geval het volgende in overweging:

- de eisen, welke de bedoelde buitenlandse burgerluchtvaartautoriteiten stellen met betrekking tot het verlenen van bevoegdheden, dan wel het erkennen van personen voor het verrichten van de betrokken werkzaamheden en voorts de wijze waarop het overheidstoezicht is geregeld;

- terzake dienende inlichtingen en gegevens, welke door de houder van het luchtvaartuig zijn verstrekt.

#### Artikel 9

1. Alvorens na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig of onderdeel daarvan weer in gebruik wordt genomen, wordt een certificaat van vrijgave of een certificaat van vrijgave voor gebruik opgesteld:

- waarin de bevindingen en de verrichte werkzaamheden bij het onderhoud worden vastgelegd;

- waarin verklaard wordt dat bij het onderhoud is gehandeld overeenkomstig de krachtens deze regeling gegeven aanwijzingen, en

- dat is ondertekend door de persoon, de onderhoudstechnicus, of door de erkenningshouder, dan wel door het certificeringspersoneel van die erkenningshouder door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens artikel 7 van deze regeling zijn verricht.

2. Alvorens na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig weer in gebruik wordt genomen, wordt onder verantwoording van de houder van het luchtvaartuig, een verklaring, verder aangeduid met onderhoudsverklaring, opgesteld waarin is opgenomen wanneer het eerstvolgende geplande onderhoud dient te worden uitgevoerd. Als een onderhoudsverklaring wordt gezien:

- het JAR-OPS 1.915 Operators Aeroplane Technical Log of JAR-OPS 3.915 Helicopter Technical Log;
- het Balloon Technical Log van een houder van een vergunning tot vluchtuitvoering voor ballonnen, of
- het Journaal, de kolom 'uren "over"' tot eerstvolgende onderhoudsbeurt' tezamen met een vermelding van de datum waarop het eerstvolgende onderhoud dat middels kalendertijd wordt bepaald in de kolom 'opmerkingen'.

3. Zowel de inhoud als de vorm van de onder het eerste en tweede lid bedoelde certificaten en verklaringen zijn in overeenstemming met nadere aanwijzingen, voor zover die door de minister zijn gegeven.

#### Paragraaf 4. Technische administratie luchtvaartuig

#### Artikel 10

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het

voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL verplicht een technische administratie te voeren ten aanzien van het luchtvaartuig en van de volgende onderdelen daarvan.

- voortstuwingsinrichtingen;
- luchtschroeven;
- onderdelen:

1° die na revisie of herstelling in het algemeen niet in hetzelfde luchtvaartuig zullen worden gemonteerd, en

2° waarvoor de in het derde lid, genoemde gegevens noodzakelijk zijn om na montage van het onderdeel in het luchtvaartuig het tijdstip te bepalen, waarop het onderdeel moet worden geïnspecteerd, gereviseerd of in verband met de beperkte levensduur buiten gebruik moet worden gesteld.

2. In de technische administratie van een luchtvaartuig zijn de onderhoudsverklaringen, de certificaten van vrijgave of de certificaten van vrijgave voor gebruik alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het luchtvaartuig verrichte werkzaamheden, opgenomen. Deze documenten bevatten, met vermelding van de data, ten minste de gegevens met betrekking tot:

- het aantal vliegingen, of cycli, zodanig dat hieruit blijkt hoe lang het luchtvaartuig heeft gevlogen sinds de bouw en sinds het laatste periodieke onderhoud;

- de technische storingen, de opgelopen schade en de proefvluchten, en
- het onderhoud dat het luchtvaartuig heeft ondergaan.

3. In de technische administratie van onderdelen van luchtvaartuigen zijn de certificaten van vrijgave, alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het onderdeel verrichte werkzaamheden opgenomen. Deze documenten bevatten, met vermelding van de data, ten minste de gegevens met betrekking tot:

- de inschrijvingskenmerken van het luchtvaartuig, waarin het onderdeel is ingebouwd, of is ingebouwd geweest;
- het aantal bedrijfsuren of cycli, en wel zo, dat hieruit blijkt hoelang het onderdeel in bedrijf is geweest, sinds de vervaardiging en sinds het laatste periodieke onderhoud;
- de technische storingen en de opgelopen schade, en
- het onderhoud dat het onderdeel heeft ondergaan;

4. De gegevens worden beveiligd vastgelegd en mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar worden

gemaakt. De gegevens zijn volledig, duidelijk leesbaar en begrijpelijk.

5. De technische administratie van luchtvaartuigen en van de onderdelen van luchtvaartuigen wordt gevoerd op aanwijzingen van de minister in daartoe bestemde boeken, op daartoe bestemde formulieren of in het daarvoor bestemde techlog systeem.

6. Op de boeken, formulieren en andere bescheiden moeten ten minste de benaming, de typeaanduiding, het serienummer en de naam van de fabrikant van het luchtvaartuig of het onderdeel worden vermeld.

7. Volgboeken en volgkaarten, die ter voortzetting van de reeks aantekeningen worden gebruikt, moeten zijn voorzien van een volgnummer. De bladzijden van de boeken moeten doorlopend genummerd zijn.

#### *Artikel 11*

1. Tenzij de minister een andere termijn heeft vastgesteld, wordt de technische administratie onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig gedurende de hieronder aangegeven termijnen bewaard:

- a. met betrekking tot onderhoud anders dan revisie, wijzigingen of belangrijke herstellingen: twee jaar;
- b. met betrekking tot revisies: zo lang, dat de aantekeningen van voorlaatste en laatste revisie beschikbaar zijn;
- c. met betrekking tot wijzigingen en belangrijke herstellingen: tot één jaar is verstreken, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald;
- d. met betrekking tot onderdelen met beperkte levensduur: totdat één jaar is verstreken na de vervanging van het betreffende onderdeel.

2. De in het vorige lid, onder a, b en d gestelde verplichtingen blijven slechts één jaar van kracht, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald.

#### *Paragraaf 5. Onderzoek en melding van defecten en gebreken*

#### *Artikel 12*

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven bewijs van luchtwaardigheid verplicht op een door de minister gedaan onderzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking te stellen op een

nader door de minister te bepalen tijdstip en plaats, waarbij zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van de houder.

2. Tijdens een onderzoek als bedoeld in het eerste lid dient de houder:

- a. voldoende en deskundig personeel beschikbaar te stellen om de nodige assistentie te verlenen, alsmede de nodige hulpmiddelen, in het bijzonder voor het onderzoek van de installaties;
- b. te zorgen dat het luchtvaartuig goed is gereinigd en dat indien zulks voor het onderzoek noodzakelijk wordt geacht, alle wegneembare bekappingen, beplatingen en inspectieluiken zijn verwijderd of geopend en eventueel het luchtvaartuig verder voor inspectie toegankelijk worden gemaakt;
- c. te zorgen dat de proeven en proefvluchten die de minister noodzakelijk acht worden uitgevoerd;
- d. te zorgen dat op verzoek van de minister:

1° het gewicht en het zwaartepunt van het luchtvaartuig wordt bepaald; 2° de technische administratie wordt overgelegd.

#### *Artikel 13*

De houder van een luchtvaartuig dient de bekende en vermoede gebreken van het luchtvaartuig alsmede defecten en beschadigingen, die zijn opgetreden of ontdekt in installaties of onderdelen van het luchtvaartuig en de luchtwaardigheid nadelig beïnvloeden, schriftelijk en zo snel mogelijk maar ten minste binnen 72 uur na de waarneming aan de minister te melden.

#### *Paragraaf 6. Wijzigingen van luchtvaartuigen*

#### *Artikel 14*

1. Wijzigingen van luchtvaartuigen behoeven de instemming van de minister.

2. Met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig wordt als typewijziging ingestemd, nadat is aangegeven dat het gewijzigde luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen, bedoeld in artikel 5 van het Besluit luchtwaardigheid.

#### *Artikel 15*

1. De minister stemt in met het ont-

werp van een wijziging van een luchtvaartuig indien:

a. met betrekking tot het ontwerp: 1° het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een DOA-JA of een DOA-JB;

2° met het ontwerp van de wijziging is ingestemd als Nederlands aanvullend typecertificaat voor het betreffende type luchtvaartuig;

3° met het ontwerp van de wijziging is ingestemd als typewijziging voor het betreffende type luchtvaartuig;

4° met eenzelfde wijziging reeds eerder is ingestemd voor het betreffende type luchtvaartuig;

5° indien een aldus gewijzigd luchtvaartuig reeds eerder in Nederland is toegelaten;

6° het de inbouw van een in Nederland toegelaten uitrustingsstuk voor het betreffende type luchtvaartuig betreft;

7° een aanvullend typecertificaat is afgegeven door een lidstaat van de JAA overeenkomstig de procedures van JAR 21, of

8° Service Informatie is verstrekt en de wijziging is goedgekeurd door de primair certificerende autoriteit;

b. met betrekking tot de geluidsproductie:

1° de uitvoerende heeft aan de hand van bijlage 1 bij deze regeling vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig, of

2° de minister heeft verklaard dat de gewijzigde configuratie van het luchtvaartuig voldoet aan de op het tijdstip van uitvoering geldende geluidseisen;

c. met betrekking tot de gegevens of het vlieghandboek:

1° de uitvoerende heeft aan de hand van bijlage 2 vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse luchtvaartuigregister of het door de minister uitgegeven vlieghandboek, of 2° de uitvoerende de gewijzigde configuratie heeft gemeld aan de minister; en

d. de uitvoerende heeft vastgesteld dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen geen nadelige invloed op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.

2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, geldt alleen indien bij het uitvoeren van een wijziging aantoonbaar

gebruik wordt gemaakt van de benodigde informatie van:

- het aanvullend typecertificaat;
- de typewijziging;
- eenzelfde reeds eerder verleende instemming met wijziging voor eenzelfde type luchtvaartuig;
- een aldus gewijzigd luchtvaartuig dat met die wijziging vanuit het buitenland is toegelaten;
- de installatie-instructies van het uitrustingsstuk, of
- de Service Informatie.

#### Artikel 16

1. De aanvraag voor:

- het verkrijgen van instemming met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig als typewijziging, en
- het verkrijgen van de verklaring ten aanzien van het voldoen aan de geluidseisen,
- als mede de melding dat de uitvoering van een wijziging die invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlands luchtvaartuigregister of in het door de minister uitgegeven vlieg-handboek, wordt ingediend bij de minister middels een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos bij de minister verkrijgbaar zijn.

Houders van een DOA-JA of een DOA-JB en erkende inspecteurs kunnen bij de aanvraag gebruik maken van eigen formulieren indien dat is overeengekomen.

2. Bij de aanvraag en de melding, genoemd in het eerste lid, worden de voor de beoordeling noodzakelijke gegevens gevoegd.

3. Wanneer de bij de aanvraag of de melding gevraagde aanvullende informatie niet binnen 6 maanden wordt verstrekt, vervalt de aanvraag en wordt deze terug gezonden.

4. Een inspectie van het ingebouwde ontwerp kan onderdeel uitmaken van de beoordelingsprocedure.

5. De aanvraag, genoemd in het eerste lid, wordt in tweevoud ingediend.

6. De melding genoemd in het eerste lid, en de bijlagen bij de aanvraag of de melding kunnen in enkelvoud worden bijgevoegd.

7. De aanvraag wordt tenminste vier weken voor de gewenste datum van verkrijging van instemming ingediend, de melding zo spoedig mogelijk na de uitvoering van de wijziging.

8. Verkregen instemming met de in

het eerste lid genoemde aanvraag blijkt uit een stempel en een handtekening namens de minister op het formulier.

#### Paragraaf 7. Slotbepalingen

##### Artikel 17

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 oktober 2001.

##### Artikel 18

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling onderhoud luchtvaartuigen.

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

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*

#### **Bijlage 1, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onder b**

##### **Geluidscriteria**

Alle wijzigingen die aan één van onderstaande criteria voldoen hebben invloed op de geluidsproductie of de toegestane geluidsproductie van het luchtvaartuig en moeten voor de uitvoering goedgekeurd zijn door de Directeur Luchtvaartspectie.

- Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- Elke wijziging die een verandering in de klimprestaties van het luchtvaartuig met alle motoren werkend met zich mee brengt. De relevante klimprestaties zijn onder andere:
  - de best rate of climb,
  - de best rate of climb speed,
  - de stallspeed,
  - de never exceed speed,
  - de startrolengte en
  - de afstand tot 15 m hoogte.
- Elke wijziging voor straalvliegtuigen en zware propellervliegtuigen, (MTOM ( 8618 kg.)), die een verandering van het maximum landingsgewicht, de landingsconfiguratie of de toegelaten landingsprocedures met zich meebrengt.
- Elke wijziging aan de voortstuwingsinrichting. Deze bestaat uit onder andere:
  - de motor,
  - de propeller,
  - de rotor.
  - de inlaat,

- de uitlaat,
  - de geluidsabsorberende bekleding,
  - de overbrenging,
  - de motorregeling, en
  - de motorlimitaties.
- V. Elke wijziging waardoor de instroming van motor, propeller, of rotor wijzigt. Dit is bijvoorbeeld:
- het plaatsen van probes in de motorinlaat,
  - het veranderen van de motorcooling,
  - het verlengen of verkorten van de propelleras,
  - verandering in anti-icing systemen en
  - verandering in flap-settings.
- VI. Elke wijziging waardoor de eventuele geluidafschermdende of -reflecterende werking van delen van het luchtvaartuig zou kunnen veranderen.

VII. Elke wijziging waardoor holttes zouden kunnen ontstaan, die door de luchtstroom in resonantie worden gebracht. Dit zijn onder andere:

- veranderingen in/aan de landingslichten,
  - veranderingen in/aan de torque-links,
  - veranderingen in/aan de wielassen,
  - veranderingen in/aan de landingssteldeuren,
  - veranderingen in/aan de luchtinlaten,
  - veranderingen in/aan de overloopvalves en
  - veranderingen in/aan de brandstofvulpunten.
- VIII. Alle veranderingen aan APU's, aan in- en uitlaten daarvan, en in het toegelaten gebruik daarvan tijdens de vlucht.

- Elke wijziging die een verandering van de normale operating procedures met zich mee brengt.
- Elke wijziging waardoor de luchtwaardigheids categorie van het luchtvaartuig verandert.
- Elke andere wijziging waarvan uit de documentatie blijkt dat die een verandering van het geluid teweegbrengt.

#### **Bijlage 2, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onder c**

##### **Meldingscriteria**

Alle wijzigingen die aan één van onderstaande criteria voldoen hebben invloed op de gegevens van het luchtvaartuigregister of het door de minis-

ter uitgegeven vlieghandboek en moeten gemeld worden aan de minister.

I. Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

II. Elke wijziging die een verandering van het maximum landingsgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

III. Elke wijziging die een verandering van de modelaanduiding van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

IV. Elke wijziging die een verandering van de luchtwaardigheids categorie van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

V. Elke wijziging van het type of model van de motor.

VI. Elke wijziging van het type of model van de propeller.

VII. Elke wijziging van het type of model van de radiocommunicatieapparatuur (COM set).

VIII. Het inbouwen of wijzigen van een sproei- of verstuifinstallatie.

IX. Het inbouwen of wijzigen van de sleepaakinstallatie.

X. Het inbouwen of wijzigen van de paraconfiguratie.

Wijzigingen die voldoen aan criterium 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, of 8, zijn van invloed op het luchtvaartuigregister. Wijzigingen die voldoen aan criterium 3, 4, 8, 9 of 10 zijn van invloed op het door de minister uitgegeven vlieghandboek.

## **Toelichting**

### **Inleiding**

De Wet luchtvaart, artikel 3.8, stelt dat het verboden is een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig, dat niet luchtwaardig is, of niet is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Verder stelt de wet de houder van een Nederlands burgerluchtvaartuig, waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven verantwoordelijk voor het behoud van de luchtwaardigheid van zijn luchtvaartuig, dat het luchtvaartuig wordt onderhouden overeenkomstig in lagere regelgeving nader te stellen regels en dat de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat gegeven aanwijzingen met betrekking tot de luchtwaardigheid worden opgevolgd.

In het Besluit luchtwaardigheid, artikel 20, wordt aangegeven door

wie de houder van een Nederlands burgerluchtvaartuig het onderhoud mag laten uitvoeren. Voor verdere verplichtingen ten aanzien van onderhoud wordt in dit artikel verwezen naar bij ministeriële regeling te stellen regels. Deze regeling geeft hier invulling aan.

Om de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig te behouden zal zeker gesteld moeten worden dat het juiste onderhoud op het juiste moment wordt uitgevoerd. Daarvoor is het nodig dat er voor elk luchtvaartuig een geschikt onderhoudsprogramma wordt opgesteld. Bij de regels voor het opstellen van een onderhoudsprogramma wordt in deze regeling het principe 'onderhoud volgens de aanbeveling van de houder van het goedgekeurde ontwerp', dit is veelal de fabrikant, gehanteerd.

Tijdens de ontwikkeling van een luchtvaartuig is één van de certificatie eisen aan de ontwerper het opstellen van instructies voor de blijvende luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en gebruiksbegrenzings van kritieke onderdelen. Met de goedkeuring van het ontwerp en de afgifte van een typecertificaat door de certificerende autoriteit is tevens de basis voor het onderhoudsprogramma goedgekeurd. Tijdens de levensduur van een type luchtvaartuig is de houder van het goedgekeurde ontwerp tevens verplicht om alle gebruikservaringen ten aanzien van de luchtwaardigheid te verzamelen en indien noodzakelijk aan de hand van deze ervaringen de instructies voor de blijvende luchtwaardigheid aan te passen. Als gevolg van deze verplichting beschikt de houder van het goedgekeurde ontwerp, veelal de fabrikant, dan ook over de meeste kennis op het gebied van de blijvende luchtwaardigheid van zijn product. Deze activiteiten vinden plaats onder toezicht van de nationale autoriteit.

Ook aan de uitvoering van het onderhoud worden een aantal voorwaarden gesteld. De uitvoerder van onderhoud verantwoordt middels een certificaat van vrijgave (voor gebruik) zijn werkzaamheden en verklaart daarmee dat deze aan de voor hem en het luchtvaartuig geldende voorwaarden voldoen.

De houder van een luchtvaartuig moet te allen tijden aan kunnen tonen dat het voorgeschreven onderhoud is uitgevoerd en het luchtvaartuig wat

dat betreft luchtwaardig is. Hiervoor zal de houder een technische administratie van het uitgevoerde onderhoud bijhouden. In de technische administratie is de technische historie van een luchtvaartuig vastgelegd, alles wat er met of aan het luchtvaartuig is gebeurd, klachten en de afhandeling daarvan, uitgevoerde inspectie, etc.

Met het onderhoudsprogramma aan de ene kant en de technische administratie aan de andere kant kan voor elk voorgeschreven onderhoud worden aangetoond dat dit tijdig is uitgevoerd en tevens kan het precieze tijdstip waarop het onderhoud weer moet worden uitgevoerd worden bepaald.

Om de gebruiker te informeren over de onderhoudsstatus van het luchtvaartuig, met name de periode dat het luchtvaartuig kan worden gebruikt tot aan het eerstvolgende geplande onderhoud volgens het onderhoudsprogramma wordt een onderhoudsverklaring opgesteld.

Los van het reguliere onderhoud om de blijvende luchtwaardigheid van een luchtvaartuig in stand te houden kunnen luchtvaartuigen worden gewijzigd. Wijzigingen van luchtvaartuigen betekent dat er afgeweken gaat worden van het goedgekeurde ontwerp. Dit is alleen toegestaan als het ontwerp van de wijziging voor het desbetreffende luchtvaartuig door of namens de minister is goedgekeurd. In deze regeling wordt aangegeven wat als een goedgekeurd ontwerp kan worden beschouwd. De uitvoering van een wijziging valt volgens de definities onder onderhoud en dient dan ook als zodanig verantwoord te worden.

Reparaties van een luchtvaartuig volgens de voorschriften van de fabrikant zoals vastgelegd in zijn onderhoudshandboeken, kunnen zonder meer worden uitgevoerd. Indien een benodigde reparatie niet in deze handboeken is omschreven valt deze niet onder het goedgekeurde ontwerp. Het ontwerp van deze reparatie wordt gezien als een wijziging op het goedgekeurde ontwerp en zal als zodanig behandeld worden.

Volgens afspraken die zijn vastgelegd in JAR 21, dient aan de instemming met het ontwerp van een wijziging aan een luchtvaartuig altijd een keuring vooraf te gaan.

Goedkeuringen van een andere autoriteit van een land dat bij de Joint

Aviation Authorities (JAA) is aangesloten worden geaccepteerd zonder aanvullend nationaal onderzoek. Voorheen werd een GWL procedure gevolgd bij zowel het ontwerp als de uitvoering van een wijziging. Nu beperkt zich dat tot het ontwerp van wijzigingen en dan alleen nog voor zover dat ontwerp nog niet eerder is goedgekeurd door de NLA of een andere autoriteit van een land dat bij de JAA is aangesloten. In veel gevallen is het dus niet meer nodig om een aanvraag voor 'goedkeuring wijziging luchtvaartuig' (GWL) bij de NLA in te dienen. Dit vermindert de administratieve verplichtingen van houders van luchtvaartuigen, hetgeen werd bepleit door de Vereniging van Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen (VNLO).

### Artikelsgewijs

#### Artikel 2

Een bedrijfsgegevenslijst als bedoeld in het tweede lid is een lijst van alle componenten of onderdelen die een gelimiteerde bedrijfstijd hebben inclusief deze tijdslijmieten.

Wanneer er verschil bestaat tussen de aanbevelingen van de houder van het ontwerp van het luchtvaartuig en die van de motor, propeller of een ander onderdeel, worden de aanbevelingen van de houder van het ontwerp van het luchtvaartuig aangehouden bij de samenstelling van het programma. Gebruikerservaring van een luchtvaartuig wordt door de houder van het ontwerp verwerkt middels een update van de basis-onderhoudsinstructies, of als aanvullende onderhoudsinformatie, de zogenaamde service bulletins e.d. Omdat de luchtwaardigheidseisen die door de verschillende nationale autoriteiten in de wereld worden gehanteerd niet gelijk zijn kan de minister op basis van de Nederlandse certificatie van het ontwerp naar de Nederlandse luchtwaardigheidseisen aanvullende eisen stellen. Als dit de onderhoudsinstructies betreft moeten deze worden opgenomen in het onderhoudsprogramma.

Het komt in een enkel geval voor dat de minister bij het verplicht stellen van aanvullende onderhoudsinformatie in Service Bulletins, Service Letters, Service Notices, ageing aircraft programmes e.d. door middel van een onderhoudsaanwijzing, OAL, of een

bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzing, BLA, op een onderdeel afwijkt van het in de aanvullende onderhoudsinformatie gestelde. In die gevallen geldt het in de BLA of OAL bepaalde.

#### Artikel 3

In goed overleg met de vertegenwoordigers en betrokkenen uit de branche is geconcludeerd dat het in bepaalde gevallen verantwoord is om een alternatief onderhoudsprogramma te hanteren, afwijkend van het basis onderhoudsprogramma zoals opgesteld door de houder van het goedgekeurde ontwerp. Het betreft met name lichte luchtvaartuigen waarmee geen beroepsmatig vervoer wordt uitgevoerd. In dit artikel wordt beschreven wanneer en onder welke voorwaarden afgeweken mag worden.

Eigenaren van luchtvaartuigen beschikken niet altijd over voldoende technische kennis om een afgewogen beslissing te kunnen nemen over afwijkingen van in het onderhoudsprogramma. Met de verplichting tot het opnemen van een advies van een technicus in het onderhoudsprogramma, wordt gebruik gemaakt van de deskundigheid van de technici en kunnen vergissingen en misbruik worden voorkomen, terwijl expliciet de verantwoordelijkheid van de eigenaar voor het onderhoudsprogramma blijft bestaan. Mocht bij een negatief advies ten aanzien van een bepaalde manier van conditiebepaling, de eigenaar toch besluiten om die manier in te voeren in het onderhoudsprogramma, dan ligt de verantwoordelijkheid hiervoor ook duidelijk bij de eigenaar. Deze duidelijkheid wordt met name door de onderhoudstechnici gewenst.

Ten aanzien van het al of niet gebruiken van 'on condition onderhoud' door de eigenaar, bestaat er een informatieachterstand bij een piloot als deze niet tevens de eigenaar van het luchtvaartuig is.. Dit zou van invloed kunnen zijn op zijn handelen tijdens noodsituaties. Met de opname van deze gegevens in het journaal is deze informatieachterstand door de piloot zelf op te heffen.

#### Artikel 4

Het basis onderhoudsprogramma van een luchtvaartuig wordt door de houder van het ontwerp opgesteld om onafhankelijk van het operationeel

gebruik de luchtwaardigheid in stand te houden. Dit artikel geeft de mogelijkheid om onder voorwaarden een onderhoudsprogramma verantwoord toe te spitsen op de specifieke operatie van de houder van het luchtvaartuig. Een motivering als bedoeld in het vierde lid kan zijn dat uit vergelijking van het gebruik van het luchtvaartuig, de wijze van onderhoud en de technische administratie van de voormalige en de nieuwe eigenaar geen grote verschillen blijken.

#### Artikel 7

Ten opzichte van de oude regelgeving bij de luchtvaartwet is de mogelijkheid voor eigenaren/bestuurders van een vliegtuig met een maximale startmassa van minder dan 2000 kg. om onder bepaalde voorwaarden zelf klein onderhoud uit te voeren vervallen. De Wet luchtvaart laat hier geen ruimte meer toe. Er werd nauwelijks gebruik van gemaakt en de controle van de voorwaarden was niet goed mogelijk. Deze mogelijkheid blijft wel bestaan voor de houder van een MLA of een amateurbouwvliegtuig.

#### Artikel 7, zesde lid

In de oude regelgeving bij de luchtvaartwet werd de houder van een luchtvaartuig als verantwoordelijke voor de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig tevens verantwoordelijk gesteld voor een aantal aspecten bij de uitvoering van het onderhoud. Omdat het voor de houder van een luchtvaartuig zeer moeilijk is om zich hierover een goed oordeel te kunnen vormen en vervolgens adequate invloed op uit te oefenen en bovendien deze constructie voorbij gaat aan de scheiding tussen technische en operationele verantwoordelijkheden en daarmee aan de verantwoordelijkheden die de uitvoerde zelf heeft, zijn deze verantwoordelijkheden nu neergelegd bij de uitvoerder van het onderhoud.

#### Artikel 9

Het is tegenwoordig gebruikelijk dat onderscheid wordt gemaakt tussen de technische en operationele verantwoordelijkheid. Deze scheiding vindt men dan ook terug in een scheiding tussen de verklaring over de aard en de uitvoering van het verrichte onderhoud, en de verklaring wanneer het eerstvolgende onderhoud moet worden uitgevoerd.

---

*Artikel 14, tweede lid*

In dit lid wordt de maatstaf voor goedkeuring bepaald voor het verkrijgen van de Nederlandse GWL nieuwe stijl.

*Artikel 15*

Ten opzichte van de vorige regeling ten aanzien van wijzigingen van luchtvaartuigen (RTL deel 2089) is de algemene automatische acceptatie van een aanvullend typecertificaat (STC) door de primair certificerende autoriteit van een algemene luchtvaart luchtvaartuig vervallen. De Minister is bezig om met niet JAA-landen nieuwe bilaterale verdragen af te sluiten, waarin dit onderwerp behandeld wordt. Na het afsluiten van deze verdragen zullen de dan gemaakte afspraken in deze regeling worden opgenomen.

1.a. 3<sup>o</sup> dit betreft de Nederlandse GWL nieuwe stijl

1.a. 4<sup>o</sup> dit betreft de Nederlandse GWL oude stijl

2.c. dit betreft de Nederlandse GWL oude stijl

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*