



Informatieblad

Onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen onder Part ML

Dit informatieblad beschrijft de mogelijkheden om te komen tot een onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen die vallen onder de regelgeving van Part ML en voldoen aan de volgende vereisten:

- het vliegtuig heeft een maximum take-off mass (MTOW) van 2730kg of minder,
- de helikopter heeft een maximum take-off mass (MTOW) van 1200kg of minder en is gecertificeerd voor maximaal 4 inzittenden,
- het luchtvaartuig is niet geclassificeerd als complex motor-powered aircraft,
- het luchtvaartuig staat niet op het Air Operator Certificate van een air carrier erkend volgens Regulation (EC) No 1008/2008,

Mogelijkheden

1. De eigenaar gaat zelf de verantwoordelijkheid over het beheer van het luchtvaartuig ter hand nemen. Hij stelt hiervoor een onderhoudsprogramma volgens de richtlijnen van ML.A.302 waarin de eigenaar wordt aangegeven en het luchtvaartuig wordt vastgelegd en dat minimaal aan het Minimum Inspection Programme (MIP) (*bron: ML.A.302(c)(2)(a)*) én de artikelen ML.A.302(c)(4) (c)(5) en (c)(7) moet voldoen. Voor wat betreft de vereisten van ML.A.302(c)(5) mag de eigenaar afwijken van de door de DAH aanbevolen TBO's. Het statement (ML.A.302(c)(7)) waarin hij verklaart dat dit het onderhoudsprogramma is voor de betreffende registratie en dat hij/zij volledig verantwoordelijk is voor de inhoud en in het bijzonder voor elke afwijking van de DAH's aanbevelingen zal hij moeten ondertekenen.
2. De eigenaar gaat zelf de verantwoordelijkheid over het beheer van het luchtvaartuig ter hand nemen. Hij laat hiervoor een onderhoudsprogramma opstellen door de derde (persoon of bedrijf) volgens de richtlijnen van ML.A.302 waarin de eigenaar wordt aangegeven en het luchtvaartuig wordt vastgelegd en dat minimaal aan het Minimum Inspection Programme (MIP) (*bron: ML.A.302(c)(2)(a)*) én de artikelen ML.A.302(c)(4), (c)(5) en (c)(7) moet voldoen. Voor wat betreft de vereisten van ML.A.302(c)(5) mag de eigenaar afwijken van de door de DAH aanbevolen TBO's. Het statement waarin de eigenaar verklaart dat dit het onderhoudsprogramma is voor de betreffende registratie en dat hij/zij volledig verantwoordelijk is voor de inhoud en in het bijzonder voor elke afwijking van de DAH's aanbevelingen zal de eigenaar moeten ondertekenen. Hij moet persoonlijk de verantwoordelijkheid over het onderhoudsprogramma op zich nemen. Wie dat eventueel voor hem heeft opgesteld is dus volstrekt irrelevant.
3. De eigenaar geeft zijn luchtvaartuig in beheer bij een CAO. De CAO stelt hiervoor een onderhoudsprogramma volgens de richtlijnen van ML.A.302 dat minimaal aan het Minimum Inspection Programme (MIP) (*bron: ML.A.302(c)(2)(a)*) én de artikelen ML.A.302(c)(4), (c)(5) en (c)(7) moet voldoen. De CAO mag afwijken van door de DAH aanbevolen TBO's maar zal dit moeten onderbouwen en moet records met de onderbouwing van elke geïntroduceerde afwijking van de DAH's aanbevelingen bewaren. Dit mag alleen als het



- luchtvaartuig in beheer is bij de CAO. De CAO neemt de verantwoordelijkheid voor de inhoud van het programma en keurt deze goed onder de erkenning van het bedrijf.
4. De eigenaar geeft zijn luchtvaartuig in beheer bij een CAMO. De CAMO stelt hiervoor een onderhoudsprogramma volgens de richtlijnen van ML.A.302 dat minimaal aan het Minimum Inspection Programme (MIP) (*bron: ML.A.302(c)(2)(a)*) én de artikelen ML.A.302(c)(4), (c)(5) en (c)(7) De CAMO mag afwijken van door de DAH aanbevolen TBO's maar zal dit moeten onderbouwen en moet records met de onderbouwing van elke geïntroduceerde afwijking van de DAH's aanbevelingen bewaren. Dit mag alleen als het luchtvaartuig in beheer is bij de CAMO. De CAMO neemt de verantwoordelijkheid voor de inhoud van het programma en keurt deze goed onder de erkenning van het bedrijf.

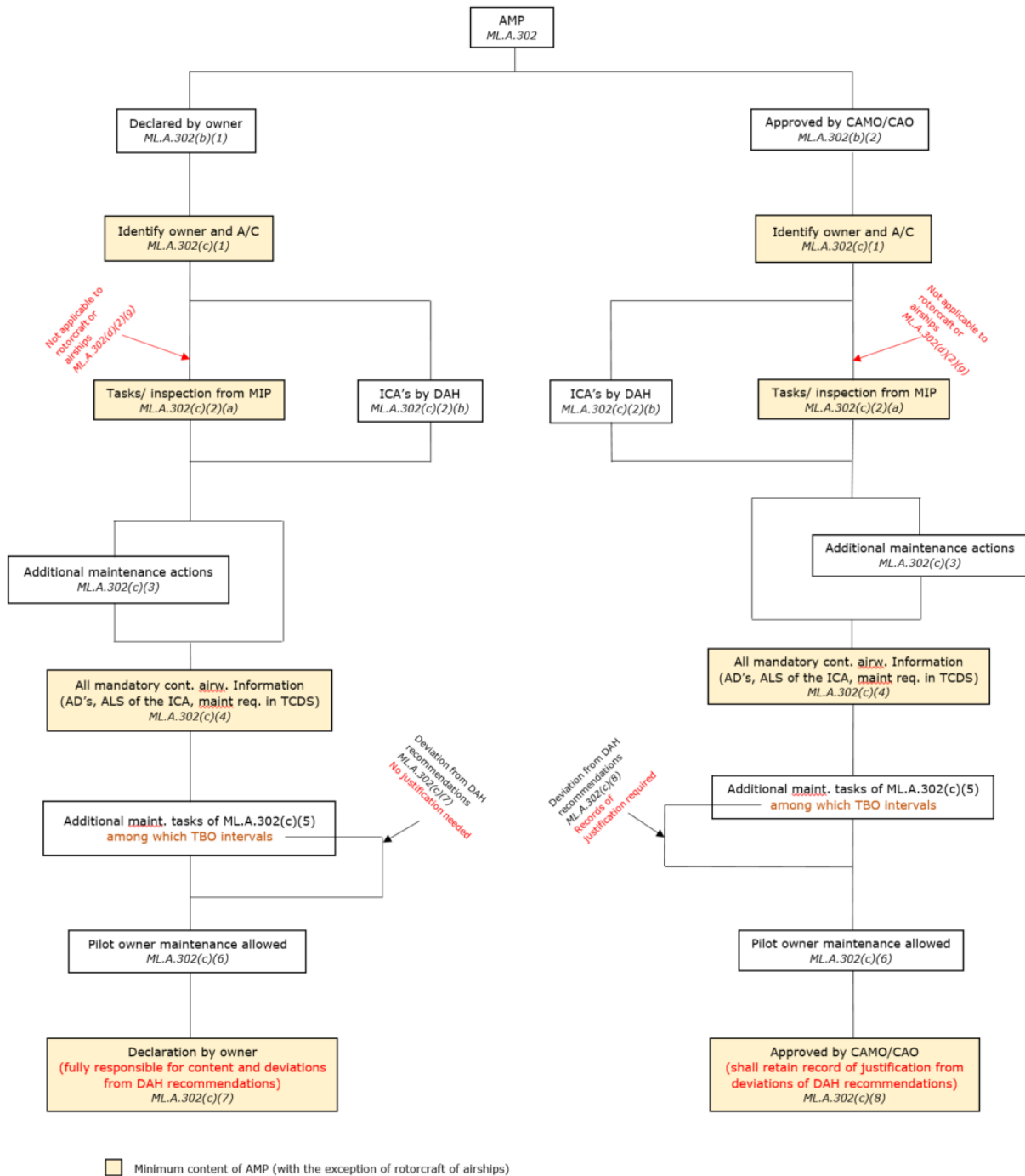
Bij mogelijkheden 1 en 2 ligt de verantwoordelijkheid volledig bij de eigenaar en kan er geen sprake zijn van een controlled environment. Dit houdt in dat verlenging de ARC niet mogelijk is maar dat er ieder jaar een volledige Airworthiness Review van het luchtvaartuig dient plaats te vinden. Tijdens deze Airworthiness Review moet ook effectiviteit van het onderhoudsprogramma worden beoordeeld.

Bij mogelijkheden 3 en 4 ligt de verantwoordelijkheid bij de CAO respectievelijk CAMO.

Let op: Voor helikopters en luchtschepen is het gebruik van het Minimum Inspection Programme uitgesloten



Schematisch weergegeven:





Indien pilot-owner⁽¹⁾ maintenance wordt toegestaan dient dit te worden vastgelegd in het onderhoudsprogramma (bron: ML.A.302(c)(6)). Indien niets is vastgelegd in het onderhoudsprogramma is pilot-owner maintenance dus niet toegestaan.

Indien een eigenaar het beheer van zijn luchtvaartuig zelf gaat doen (mogelijkheid 1 en 2) en besluit af te wijken van TBO's van de DAH dan moet hij/zij zich er goed van bewust zijn dat hij/zij volledig verantwoordelijk is.

Jaarlijkse review

Minimaal één keer per jaar dient er een beoordeling van het onderhoudsprogramma plaats te vinden.

- Indien de eigenaar van het luchtvaartuig heeft verklaard zelf verantwoordelijk te zijn voor de inhoud van het onderhoudsprogramma (mogelijkheid 1 en 2), dan moet de jaarlijkse beoordeling van de effectiviteit van dit onderhoudsprogramma plaatsvinden als onderdeel van de Airworthiness Review. Dit moet worden gedaan door de persoon die de Airworthiness Review uitvoert (ML.A.302(9)(a)).

Heeft een eigenaar zijn luchtvaartuig in beheer bij een CAO of CAMO (mogelijkheid 3 en 4), dan mag deze jaarlijkse review van het onderhoudsprogramma ook op een ander moment plaatsvinden (ML.A.302(9)(b)).

Afkortingen

AD	Airworthiness Directive
ALS	Airworthiness Limitation Section
ARC	Airworthiness Review Certificate
CAO	Combined Airworthiness Organisation
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
DAH	Design Approval Holder
ICA	Instruction for Continued Airworthiness
MIP	Minimum Inspection Programme
TBO	Time between overhaul
TCDS	Type Certificate Data Sheet

Toelichting

(1) Voor de definitie van een Pilot Owner zie ML.A.803(a)