

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

Hieronder een samenvatting van de commentaren vanuit de sector op de Proposed Maintenance Directive die is gepubliceerd voor inspraak op 16 april 2013 en gesloten voor commentaar op 15 juni 2013 en de reactie van ILT daarop.

In totaal zijn er van 6 personen commentaar ontvangen. Per onderwerp zijn de reacties hieronder gebundeld.

#	Commentaar op Concept MD	Reactie ILT
1	Het uitgeven van nationale eisen (AD, MD, etc) helpt niet mee om eenheid in regelgeving in de EU te verkrijgen.	Niet geaccepteerd. ILT ondersteunt het argument dat nationale eisen niet het vrije vervoer bevorderen binnen de EU (d.w.z. het makkelijk transfereren van vliegtuigen naar een ander register van een lidstaat). Daarentegen heeft ILT geconstateerd dat er momenteel geen regelgevingtaak is bij EASA die tzt de huidige OAL 76-001 zou kunnen vervangen. De OAL is reeds van kracht en was al van kracht ten tijde dat de EU regelgeving in 2003 van kracht werd. Bovendien heeft ILT vastgesteld dat meerdere EU lidstaten vergelijkbare eisen stelt voor periodieke checks die in onderhoudsprogramma's worden opgenomen. Om aan het bezwaar tegemoet te komen heeft ILT de MD/OAL aan EASA kenbaar gemaakt.
2	Onder tabel 1 staat een voetnoot 2). Door de wijzigingen in punt 5 uit de tabel is 2) vervallen en is deze voetnoot nu overbodig.	Deels geaccepteerd. Voetnoot 2) toegevoegd onder tabel 1.
3	Op verschillende plaatsen in de MD wordt gesproken over de ZVT bevoegdheid. De laatste jaren wordt deze bevoegdheid via een AML A, B of C brevet verstrekt. Weliswaar is dit geen Part-66 AML, maar wel degelijk een AML. Op het brevet komt de term ZVT of zweefvliegtechnicus niet voor. Het lijkt me duidelijker om in de MD ook de termen AML A, B en C te gebruiken.	Geaccepteerd. ZVT vervangen door AML (A)(B)(C) conform Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66-AML Paragraaf 2 artikel 3.
4	Volgens tabel 2 is voor Radio Identification een Operational check noodzakelijk! In Appendix B wordt onder punt 4 de AMC voor een transponder functional check genoemd. Volgens de eerdere tabel wordt er geen functional check op de transponder gevraagd en is de hele toelichting onder punt 4 dus niet van toepassing. Vervolgens wordt in de eerste regel wederom over Operational checking gesproken, waarna de tekst verder	Geaccepteerd. Het doel van de test is om vast te stellen dat de transponder de juiste data doorstuurt en daarmee is het een operational check. Een verwijzing is opgenomen naar JAA Leaflet 13 Revision 1, 'Certification of Mode S Transponder Systems for Elementary Surveillance' and EASA AMC 20-13: 'Certification of Mode S Transponder Systems for

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	gaat met de algemene term testing . In appendix C is er duidelijk onderscheid gemaakt tussen de functional check en de operational check, door in Appendix B punt 4 alle termen door elkaar te gebruiken blijft het volkomen onduidelijk welke taken er uitgevoerd moeten worden.	Enhanced Surveillance (EHS). Hier wordt gesteld: 'Maintenance tests should include a periodic verification check of aircraft derived data including the ICAO 24 bit aircraft address using suitable ramp test equipment'.
5	Tabel 2 Ref 3: Voor Radio Identification wordt een Operational check vereist. Onder punt 7 wordt voor het uitvoeren van deze Operational check een ZVT C bevoegdheid geeist. Dit lijkt me erg overdreven. Als voorbeeld wil ik moderne transponders noemen die voorzien zijn van ingebouwde zelftests. Als de operational check bestaat uit het succesvol door de zelftest komen, is dat iets wat onder Pilot-Eigenaar taken kan vallen. Daar is m.i. geen technische bevoegdheid voor vereist	Niet geaccepteerd. Een 'suitable ramp test' is hiervoor benodigd. Het gebruik van special test equipment valt buiten Pilot Owner Maintenance.
6	Punt 7 a): voor het uitvoeren van compass calibration wordt een specifieke task endorsement gevraagd. Op welke wijze wordt deze endorsement beschikbaar gesteld. Kunnen we deze endorsement op het AML bij laten schrijven of volstaat een certificaat waarmee aangetoond wordt dat de cursus met succes is afgelegd? Indien geen van deze twee situaties mogelijk is, verneem ik graag op welke wijze we aan deze endorsement kunnen komen.	Niet geaccepteerd. Valt buiten de scope van de MD. Verwezen wordt naar 'Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66-AML' Hoofdstuk 2 Paragraaf 2 artikel 3 tweede lid en Paragraaf 4.
7	Noot 2 (voorlaatste punt) op pagina 8: hier wordt verwezen naar artikel 1318C van de Regeling Onderhoud Luchtvaartuigen (ROL). Als ik de ROL opzoek op wetten.overheid.nl, zijn de artikelen tot en met 18 genummerd. Het is mij niet duidelijk naar welk artikel 1318C verwijst?	Geaccepteerd. De correcte verwijzing moet zijn 'Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008' Bijlage C.
8	De MD hoort te gaan over de eisen die aan het onderhoud en het onderhoudsprogramma gesteld worden. Dat is conform de intentie van Part M.A. 302. Hoewel het duidelijkheid kan verschaffen hoort een beschrijving van de bevoegdheden van de personen die het onderhoud moeten uitvoeren niet tot de scope. Part M.A. 302 zegt dat een overheid aanvullende eisen mag stellen aan een onderhoudsprogramma, maar zegt niks over wie het onderhoud moet uitvoeren. Zoals hierboven aangegeven dekt de beschrijving van de bevoegdheden niet de huidige situatie en zodra we in Nederland volledig overgestapt zijn op Part-66 AMLs moet deze MD weer gewijzigd worden. Het lijkt ons logischer om in de MD te verwijzen	Niet geaccepteerd. De intentie van de MD is om – naast het vastleggen van de eisen – acceptable means of compliance en richtlijnen mee te geven.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	naar een bevoegd persoon die het onderhoud uit moet voeren.	
9	<p>Ook hebben we nog enkele vragen om de impact van deze MD duidelijk te krijgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tabel 2 Ref 5: Indien een vliegtuigfabrikant vermeldt dat een weging met zwaartepuntsbepaling alleen uitgevoerd hoeft te worden na grote reparaties of wijzigingen van de inventaris, is dat dus een aanwijzing van de design holder, waardoor de MD niet van toepassing is. Klopt het dat we met in ons onderhoudsprogramma deze aanwijzing van de fabrikant kunnen opnemen en de MD (48 maanden cyclus) niet hoeven te volgen? • Tabel 2 Ref 4: Ter informatie: voor zweefvliegtuigen met uitklapmotor is een magnetisch kompas een verplicht instrument. Voor het compenseren van magnetische kompassen in zweefvliegtuigen worden AML houders via een cursus opgeleid. Het gebruikte cursusmateriaal is door ILT goedgekeurd. Deze goedgekeurde werkwijze gaat ervan uit dat bij afwijkingen kleiner dan 5 graden, er geen deviatietabel bij het kompas hoeft te worden bewaard. Het is mij niet duidelijk of we deze werkwijze (geen deviatietabel bij afwijkingen < 5 graden) mogen blijven hanteren na het van kracht worden van MD NL-2011-002? 	<p>Dat is afhankelijk of het luchtvaartuig een EASA, ICAO, Special BvL heeft en voor welke operatie gebruikt wordt.</p> <p>Uw vraag heeft geen betrekking op de inhoud van de MD</p>
10	<p>Ik heb het nieuwe concept doorgelezen en heb een opmerking over de inhoud.</p> <p>U schrijft dat als de fabrikant niets voorschrijft over een periodieke weging, dat dan toch elke 4 jaar een weging moet plaatsvinden. Voor de meeste vliegtuigen is dat helemaal niet nodig en tijdrovend. Ik stel voor dat die weging alleen maar plaatsvindt indien een aanpassing aan het vliegtuig aannemelijk maakt dat het zwaartepunt verschoven kan zijn. Als het niets aan het vliegtuig verandert, dan is een periodieke weging geheel overbodig.</p>	<p>Niet geaccepteerd.</p> <p>In de MD is rekening gehouden dat EASA voor niet complexe luchtvaartuigen geen periodieke weging vereist. De 48 maanden weging is enkel van toepassing op luchtvaartuigen met een ICAO of Special BvL, niet voor luchtvaartuigen met een EASA BvL.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

11	<p>Hierbij de opmerking op MD 2011-002. Met name de applicability is onduidelijk voor [CAT operator met large aircraft].</p> <p><u>Applicability:</u> All Dutch registered aircraft, as further specified in appendix A.</p> <ul style="list-style-type: none">A. Appendix A1: The design holders instructions for continuing airworthiness prevail over this MD. Only if the design holder does not specify any requirements for periodic functional check of the specific systems, then the requirements in this MD apply.B. Tabel 1 Note 1: Note that this MD also applies to aircraft with an MSG-3 AMP where the Design Holder refers to national regulations for periodic functional check requirements of these systems. <p><u>Interpretatie:</u> Punt A: Wanneer er <u>wel</u> een FNC voor een bepaald systeem in het MPD wordt voorgeschreven dan is de MD <u>niet</u> van toepassing. Punt B: Wanneer er <u>geen</u> FNC voor een bepaald systeem in het MPD wordt voorgeschreven geldt dus de MD, waarbij je vervolgens als [CAT operator met large aircraft] zijnde bij note 1 uitkomt onder tabel 1. Dit is een onduidelijk punt en volgens [CAT operator met large aircraft] in tegenspraak met het geen opgenomen in Appendix A1. Wanneer er een design holders referentie zou zijn naar "national regulations" in MSG-3 AMP, dan houdt dit in dat er een FNC is gespecificeerd in het MPD, en dus de MD niet van toepassing is omdat deze dan onder punt A valt.</p> <p>De basis voor het onderhoudsprogramma van [CAT operator met large aircraft] zijn de design holder ICA instructies opgesomd in het MPD. Het MPD is opgesteld middels de MSG-3 methodiek. De methodiek omvat een analyse van alle vliegtuig systemen, als daaruit blijkt dat de taken beschreven in de MD belangrijk zijn dan behoren deze aanwezig te zijn in het MPD onder een MSG-3 category 5 of 8.</p> <p><u>Conclusie:</u></p>	<p>Niet geaccepteerd. In het CRD van de vorige uitgave van de proposed MD is deze vraag beantwoord.</p>
----	--	---

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	MD NL-2011-002 is in zijn geheel niet van toepassing voor [CAT operator met large aircraft] omdat het AMP gebaseerd is op de MSG-3 methodiek.	
12	<p>In MD2011-002 wordt gesteld dat diverse werkzaamheden door zelfstandig EASA Part 66 B1 of B2 bevoegde personen uitgevoerd en vrijgegeven mogen worden.</p> <p>Hiertegen hebben wij bezwaar omdat er door ILenT onvoldoende toezicht is op de uitvoer van werkzaamheden (door zelfstandig bevoegde personen) en daarmee dus ook onvoldoende borging voor het gebruik van de juiste en gekalibreerde gereedschappen, tooling en equipment. Het onjuist uitvoeren van deze tests en/of werkzaamheden heeft in een aantal gevallen directe invloed op de vliegveiligheid.</p> <p>Het heeft dan dus ook onze voorkeur om dit ook voor de Non-Cat en ELA1 (en ELA 2 welke niet genoemd wordt) door alleen Part 145 daartoe erkende bedrijven te laten uitvoeren.</p>	<p>Niet geaccepteerd.</p> <p>Part-M M.A.801(b) en (c) staan toe dat bepaalde personen onderhoud mogen uitvoeren zolang dat binnen de kaders valt.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

13	Note 2 op pag 8 is incorrect: Moet zijn: '1318C refers to Regeling Erkenningen Luchtwaardigheid 2008, Bijlage C. Erkenningsvoorwaarden voor een erkend bedrijf.'	Geaccepteerd.
14	Pagina nummering en MD nummering mist op iedere pagina.	
15	<ul style="list-style-type: none"> • Als doorkiesnummer het nummer van het MIC +31.88.489.000 • Domein van het e-mailadres @ilent.nl • Website: www.ilent.nl • Issued by the Minister -> State Secretary • Organisatie naast het lint (IVW ipv ILT) • In het blok "Caution" staat "except in accordance with....". Omdat de MD van toepassing is op Nederlandse luchtvaartuigen is de uitzondering per definitie niet van toepassing. • Type approval holder's name: All <input type="checkbox"/> Miscellaneous • Manufacturer(s): All <input type="checkbox"/> idem • TCDS number: All <input type="checkbox"/> idem • Reason: This directive is issued in order to ensure that as a minimum..... <input type="checkbox"/> to require a minimum set of periodical specific functional system checks • Reason: critical to safety. Gaat het alleen om safety of ook om benodigde systemen? • Effective date / compliance: scheidslijn ontbreekt in de tabel • Compliance: as of <input type="checkbox"/> within • Appendix A, 1: in this AD <input type="checkbox"/> of this AD • Appendix A, 3: nieuwe zin na de puntkomma • Appendix A, 4: MLA's <input type="checkbox"/> voluit; amateur built <input type="checkbox"/> homebuilt; certified <input type="checkbox"/> accepted ?? • Appendix A, 5: fixed <input type="checkbox"/> attached • Table 1, Aircraft W&B: UAS ook uitzonderen? • Table 1, note 1: Design Holder <input type="checkbox"/> design holder • Table 2, ref 5: TC-holder <input type="checkbox"/> type (er zijn toestellen zonder TC) • Appendix B onder 3 zegt "in-situ" en in 5 "in situ" (met spatie) 	<ul style="list-style-type: none"> - Geaccepteerd - Geaccepteerd - Ok - Not ok - OK - Not ok - - - Ok - Ok - Ok - OK <p>Not OK</p> <ul style="list-style-type: none"> - ? niet gevonden. Niet geaccepteerd - Geaccepteerd - Geaccepteerd - Geaccepteerd - Niet geaccepteerd <ul style="list-style-type: none"> - Geaccepteerd - RPAS/UAS/licht onbemande luchtvaartuigen zijn uitgesloten van deze MD. - Geaccepteerd - Niet geaccepteerd.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<ul style="list-style-type: none">• Appendix B, onder 7: sailplanes. En de "powered sailplanes"?• Appendix B, onder 7, onder a: ballonnen zijn ook ELA1. Uitsluiten?• Appendix B, onder 7, onder b: UAS? Dekt dit ook "state aircraft"?	<ul style="list-style-type: none">- Geaccepteerd- Geaccepteerd. Powered Sailplanes is ook CS-22- Niet geaccepteerd. Nationale/EASA wetgeving voorziet niet in een AML voor ballonnen: dus M-F.
16		
17		
18		
19		