

INTEGRATED PACKAGE

AERONAUTICAL
INFORMATION
CIRCULAR
SERIES B

THE NETHERLANDS

AIR TRAFFIC CONTROL THE NETHERLANDS
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. Box 75200, 1117 ZT Schiphol Airport

AIC-B

07/05
26 MAY

LUCHTWAARDIGHEIDSAANWIJZINGEN AIRWORTHINESS DIRECTIVES

INLEIDING

Vanaf 1964 heeft Nederland een "systeem" voor de behandeling van AD's gebruikt wat er op neerkwam dat elke AD, voorzover van toepassing op in Nederland toegelaten producten, werd uitgegeven als een BLA. Alleen AD's voor Transport (Part 25) gecertificeerde luchtvaartuigen (inclusief motoren) en enkele Part 23 luchtvaartuigen die worden ingezet onder een Vergunning tot Vluchtuitvoering (AOC) zijn van deze regel uitgezonderd. Dergelijke AD's worden "automatisch" als verplicht beschouwd krachtens de bepalingen van BLA 1992-085, nu uitgave 3.

Hierbij werd voor een buitenlandse AD een Nederlandse BLA uitgegeven (extra nummer toegevoegd) waarmee de in de AD vastgelegde verplichting ook een Nederlandse verplichting werd. Gebruikers van de betreffende producten moesten zich aan de bepalingen van de BLA houden, (een deel van) de AD zelf was een onderdeel daarvan geworden. De productie en distributie van de BLA's ligt sinds 1993 in handen van Sdu Uitgeverijen, de voormalige Staatsdrukkerij & -uitgeverij.

Vanaf oktober 2003, kort na het van start gaan van het Europese Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA), moeten alle door de EU lidstaten voor hun "eigen" producten uitgegeven AD's zijn goedgekeurd (nummer toegevoegd) door EASA. Dit is een bewerkelijk proces dat naar verwachting pas wordt beëindigd wanneer het agentschap alle Europese AD's zelf gaat schrijven en uitgeven. De aanwezigheid van een dergelijk nummer bepaalt dus feitelijk of er sprake is van een "Nationale" of "Europese" AD. De AD's uit landen van buiten de EU behoeven geen EASA goedkeuring. Executive Decision No.2 van 2003 bepaalt dat elke AD uitgegeven door de Autoriteit van een product van een (niet-EU) land automatisch van toepassing is op die producten, voorzover toegelaten in de EU en ingeschreven in (één van de) EU lidstaten, tenzij het agentschap een ander besluit neemt vóór de datum van inwerkingtreding van een dergelijke AD.

Als conclusie van het voorgaande kan worden vastgesteld dat het uitgeven van een Nederlandse BLA (nummer toevoegen) voor een Buitenlandse AD niet langer nodig is om aan te geven dat er sprake is van een verplichting. Enerzijds geeft het EASA goedkeuringsnummer aan dat er sprake is van een Europese verplichting. Anderzijds geeft ED No.2/2003 aan dat AD's uitgegeven door "derde landen" ook een directe verplichting zijn, tenzij het agentschap anders besluit. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om als Nederland een "Nationale" AD uit te geven voor de zogenaamde "Annex II" groep van luchtvaartuigen, bijvoorbeeld de historische.

Tenslotte geven de autoriteiten van de EU lidstaten regelmatig AD's uit onder grote tijdsdruk, waarbij er (nog) geen

INTRODUCTION

Since 1964, the RLD (later CAA Netherlands) have utilised a system for the issuance and distribution of AD's that meant that each Foreign AD, if applicable to an aircraft registered in The Netherlands, was to be issued as "BLA". Only Foreign AD's applicable to Transport (Part 25) certificated aircraft (including engines) and some Part 23 certificated aircraft that are utilised under an Air Operator Certificate (AOC) are excepted from this rule. Such AD's are "automatically adopted" through a requirement issued in BLA 1992-085, now at issue 3.

In the process, a "Netherlands" BLA (additional number allocated) was issued for each Foreign AD, which made the requirement contained in the AD also a legal requirement in The Netherlands. Users of the relevant products had to comply with the requirements of the BLA, (part of) the AD itself had become a part of this publication. Since 1993, production and distribution has been handled by Sdu Publishers, the former (now privatised) Government Printing Office.

Since October 2003, shortly after the official start of the European Aviation Safety Agency (EASA), all AD's issued by the Member States' Authorities for their "own" products must be approved (approval number allocated) by the Agency. This is a complex process that is expected to end only when the Agency will write and issue ALL the AD's for products of European Union Member States's origin. The presence of such an approval number shows whether an AD is a "National" or "European" one. AD's issued by countries outside the EU do not get an "approval". Executive Decision No.2 of 2003 indicates that all the AD's issued by the Authority of a product, part or appliance of a "third" (i.e. non-EU) country is automatically required for all EU-registered aircraft, if applicable, unless the Agency decides otherwise, prior to the effective date of the Foreign AD.

It is fair to conclude that, given the above situation, the issuance of a BLA (additional number) to cover a Foreign AD is no longer required to reflect the fact that it's contents are a requirement for aircraft registered in The Netherlands. On the one hand, the EASA approval number is sufficient to indicate a European requirement. On the other hand, ED No.2/2003 makes clear that AD's issued by "third countries" are also directly valid and applicable, unless the Agency decides otherwise.

Also, the CAA Netherlands still has the option to issue a "National" AD, e.g. (if so desired) for the so-called "Annex II" group of aircraft, such as historic ones.

Finally, the authorities of the EU Member States occasionally issue AD's under great time pressure, where an Agency

sprake is van een EASA goedkeuring (EU Reg.1592/2002, Artikel 10.1) maar die wel is aangevraagd. Als gevolg van Algemene Aanwijzing (AA) Nr. 2005-1 worden ook deze beschouwd als aanwijzingen van de Minister van Verkeer en waterstaat krachtens de Wet Luchtvaart (2001), Artikel 3.22 die men dient te volgen.

BESLUIT

In het licht van de hierboven aangegeven feiten is besloten om het systeem dat Nederland voor aanwijzingen hanteert in zijn huidige vorm niet te continueren. Er is echter wel sprake van een ICAO richtlijn (Annex 8, Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.3.3) waarbij er een taak is toegedacht aan (de autoriteit van) het Land van Registratie.

Die verantwoordelijkheid zal bij IVW blijven liggen en wordt ingevuld door de bestaande distributie van AD's naar abonnees, zoals uitbesteed aan de Sdu Uitgeverijen.

GEWIJZIGD PROCES M.I.V. 1 JANUARI 2005

Per 1 januari 2005 wordt het uitgeven van AD's als BLA beëindigd, waarmee de systematiek van het uitgeven van een Nederlandse BLA (extra nummer) voor een buitenlandse AD definitief tot het verleden gaat behoren. Wat overigens niet betekent dat de AD's zelf niet langer gedistribueerd worden.

Het begrip (term) BLA wordt ook voor Nederlandse aanwijzingen vervangen door "AD". BLA zal alleen nog - wanneer nodig - gebruikt worden als verwijzing naar Nederlandse aanwijzingen uitgegeven vóór 1 januari 2005. Vanaf heden wordt de "status" van (bijna) elke AD bepaald door de goedkeuring van EASA rechtstreeks, dan wel middels Executive Decision No.2/2003.

Wanneer er een noodzaak is tot het (doen) uitgeven van een aanwijzing voor een product van Nederlandse oorsprong, stelt IVW een AD op, vraagt een EASA goedkeuring hiervoor aan, en geeft vervolgens de AD uit. Distributie vindt plaats conform het huidige systeem. Momenteel is de procesgang reeds op deze wijze ingericht, er zal echter met een nieuw IVW formulier worden gewerkt. IVW behoudt de taak voor het zelf(standig) opstellen en uitgeven van AD's voor Nederlandse producten tot het moment dat EASA deze taak overneemt. Juridisch gezien is EASA al wel verantwoordelijk voor de AD's sinds de oprichting van het agentschap, vandaar de systematiek met de nummers.

PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN DE AD'S

Deze taken zijn uitbesteed aan en belegd bij de Sdu Uitgeverijen die de AD's namens IVW zal blijven distribueren naar de gebruikers (abonnees) in binnen- en buitenland. Ook de AD's die door EASA zelf worden uitgegeven (er bestaan er al enkele) zullen naar de betreffende abonnees worden verzonden.

Daarnaast stelt de Sdu gedurende 2005 een website in werking voor de gebruikers (huidige abonnees van de BLA's) waar alle AD's gemakkelijk en overzichtelijk toegankelijk zullen worden gemaakt. Deze nieuwe service zal tevens een "e-mail" berichtgeving inhouden teneinde abonnees er op te wijzen dat er nieuwe AD's zijn uitgegeven. Ook de historische (m.n. Fokker) BLA's zullen op deze site beschikbaar komen.

approval has not (yet) been granted (EU Regulation 1592/2002, Article 10.1) but has been requested. As a result of General Directive (AA) Nr.2005-1, such AD's are also directives issued by the Minister of Transport in accordance with the Aviation Act 2001, Article 3.22 and must be complied with.

DECISION

Given the facts as described above, it has been decided not to continue the system for AD's in its present form. There remains, however, an ICAO guideline (Annex 8, Chapter 4, Paragraph 4.3.3) that indicates some responsibility for the (Authority of the) State of Registry to take "appropriate action".

This responsibility will remain with the CAA Netherlands and is executed by maintaining the distribution of AD's to subscribers, as delegated to Sdu Publishers.

CHANGED PROCESS AS OF JANUARY 1, 2005

As of January 1, 2005, the issuance of BLA's to "cover" Foreign AD's has been ended, which effectively means that the issuance of a Netherlands' AD (allocation of number) to cover a Foreign AD is a thing of the past. This does not mean that the Foreign AD's themselves will no longer be distributed.

The name (acronym) BLA is to be replaced with "AD". BLA will only – when necessary – be used as a reference to AD's issued by RLD or CAA Netherlands prior to January 1, 2005. From now on, the status of (nearly) each AD is determined directly by the Agency's approval number or indirectly by Executive Decision No.2/2003.

Whenever there is a need to issue an AD for a product of Netherlands' origin, the CAA-NL will draft the AD, request Agency approval, and issues the AD. Distribution takes place in accordance with the present procedures. The CAA-NL internal processes have already been adapted to this, although a new Format will be used for the AD's that the CAA-NL originates. The task of originating AD's for products of Netherlands' origin remains with the CAA Netherlands until the moment when the Agency takes on this function. Legally, the Agency has been responsible for the issuance and dissemination of AD's since its start, hence the system of allocating approval numbers.

PRODUCTION AND DISTRIBUTION OF AD'S

These tasks have been delegated to the Sdu Publishers, who will continue to print and distribute the AD's to all users (subscribers), both foreign and domestic. In addition, the AD's that are issued by the Agency themselves (there have been a few already) will also be distributed to the relevant subscribers.

In addition, it is expected that during 2005, the Sdu Publishers will make the AD's available electronically on the Internet for the users (current BLA subscribers), where the AD's can be searched, found and retrieved. This new service will include an e-mail "notification" to alert subscribers to the issuance of any new AD(s). The historical (e.g. Fokker) BLA's will also be made available on this site.

GELDIGHEID VAN DE BESTAANDE BLA'S

Vanzelfsprekend blijven de reeds uitgegeven BLA's voor producten Nederlandse oorsprong (voornamelijk voor Fokker vliegtuigen en enkele Inventum apparaten) van toepassing en hun status onveranderd. De BLA's die door RLD en IVW zijn uitgegeven als "eigen" verplichting (zonder een onderliggende buitenlandse AD) zijn al grotendeels vervallen verklaard, de laatste analyse wordt momenteel uitgevoerd. Indien hier nog specifiek iets uit naar voren komt, zal EASA worden verzocht deze als "Europese AD" te beschouwen. Het is dan afhankelijk van het oordeel van het agentschap of deze alsnog worden ingetrokken of geldig blijven.

Tenslotte de BLA's die als basis een buitenlandse AD hebben. Het besluit is genomen om de verplichting om aan deze BLA's te moeten voldoen, per 1 januari 2007 te schrappen, waarbij de 2 jaren niet alleen bedoeld zijn om alle gebruikers aan de nieuwe situatie te laten wennen, maar tevens om hen in de gelegenheid te stellen de onderliggende AD's in hun oorspronkelijke vorm en inhoud in bezit te krijgen.

Echter, luchtvaartuigen die in Nederland ingeschreven zijn mogen echter (blijven) voldoen aan de BLA's zoals uitgegeven vóór 1 januari 2005, mits deze nog niet vervangen zijn door latere AD's. Bijvoorbeeld, bij gebrek aan de onderliggende AD blijft het voldoen aan de BLA acceptabel. Om die reden blijven de BLA's beschikbaar als aparte documenten.

Vanaf 1 januari 2005 moet worden voldaan aan de AD's zoals vastgesteld door EASA. Dit betekent dat de AD's zoals uitgegeven door de Autoriteit van het Land van Oorsprong (State of Design) van het product van toepassing zijn en geldig blijven zolang EASA hier geen andere besluiten over neemt. Relevante besluiten van EASA zullen aan de abonnees kenbaar worden gemaakt.

DE VOLGENDE RELEVANTE AIC-B'S OVER DIT ONDERWERP ZIJN HIERBIJ INGETROKKEN

AIC-B 09/03 "De Nederlandse Bijzondere Luchtwaardigheidseisen (BLA)"
 AIC-B 03/04 "Veranderde criteria voor uitgifte van BLA's (AD's)"

NADERE INLICHTINGEN

Inspectie Verkeer & Waterstaat
 Divisie Luchtvaart
 Postbus 575
 2130 AN Hoofddorp
 Telefoon 023-566 3400
 Facsimile 023-566 3011
 E-mail Info.Register@ivw.nl
 Website www.ivw.nl

LET OP: alle momenteel nog geldige Onderhoudsaanwijzingen voor Luchtvaartmaterieel (OAL's) zoals uitgegeven door IVW (voorheen: RLD) blijven van kracht tot nader bericht.

05078
 ISSN: 1386-6613

VALIDITY OF EXISTING BLA'S

All the existing AD's that have been issued against products, parts and appliances or Netherlands' origin (mostly aircraft manufactured by Fokker and some appliances by Royal Inventum) will remain valid and available. Most BLA's that have been issued in the past by RLD and CAA-NL without being based on a foreign AD have already been cancelled, the final analyses for the remaining few are now being conducted.

In case anything specific is resolved from this process, EASA will be requested to adopt such a BLA as "European AD". Depending on the Agency's judgement, such a BLA could either be cancelled or re-issued as an EASA AD.

Finally, the majority of BLA's that are based on Foreign-issued AD's. It has been decided to formally cancel the requirement to comply with the BLA's per January 1, 2007, whereby the 2 interim years are intended to allow all users to adjust to the changed situation, but also to enable them to find and collect the Foreign AD's in their original form and content.

However, for aircraft registered in The Netherlands, it remains acceptable to (continue to) comply with the AD's as issued or adopted prior to January 1, 2005, provided these have not been superseded by later AD's. For example, in cases where the original AD cannot be recovered, compliance with the BLA is acceptable. For this reason, the BLA's will remain available as separate documents.

As of January 1, 2005, the AD's as issued or adopted by the Agency must be complied with. This means that the AD's as issued by the respective State of Design (origin) for each product, part or appliance are applicable and will remain valid, until or unless the Agency decides otherwise. Any relevant decisions made by the Agency will be properly communicated to all subscribers.

THE PRIOR RELEVANT ISSUED AIC-B'S ARE CANCELLED

AIC-B 09/03 "The Airworthiness Directives (AD) of the Netherlands"
 AIC-B 03/04 "Changed criteria for issuance of AD's"

FURTHER INFORMATION

CAA Netherlands
 Aircraft Division
 P.O. Box 575
 2130 AN Hoofddorp, The Netherlands
 Telephone +31-23-566 3400
 Facsimile +31-23-566 3011
 E-mail Info.Register@ivw.nl
 Website www.ivw.nl

IMPORTANT: all Maintenance Directives (OAL's) as issued by CAA-NL (or previously by RLD) that are still valid will remain in force until further notice.