



## **Toelichting bij Maintenance Directive NL-2011-002 R1**

### **Waarom is de Maintenance Directive (MD) gereviseerd?**

In de oorspronkelijke tekst van de MD zou sprake zijn van een situatie die een ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid. Dat geldt feitelijk alleen bij de publicatie van AD's. Deze worden geadresseerd met een aanwijzing als bedoeld in Artikel 14.1 van de Basis Verordening. In het geval echter dat de TC-houder geen aanbevelingen geeft voor het periodiek onderhouden van bepaalde systemen, is er sprake van een situatie die mogelijk gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.

Om die reden is de MD aangepast en is ter verduidelijking de correct wettelijke grondslag toegevoegd in de MD. Voor niet-EASA luchtvaartuigen, waarvoor de aanwijzing wordt gegeven op grond van de Wet Luchtvaart artikel 3.22, is de grondslag niet gewijzigd.

### **Wat betekent deze wijziging voor een gebruiker/eigenaar van een luchtvaartuig?**

Wanneer het onderhoudsprogramma niet zou voldoen aan de instructies van de originele issue van de MD, zou er sprake zijn van een Level 1 bevinding volgens Part-M artikel M.A.905(a)). Het luchtvaartuig zou niet mogen vliegen volgens M.A.902.

Wanneer het onderhoudsprogramma niet voldoet aan de instructies van de gereviseerde MD, is er sprake van een Level 2 bevinding volgens Part-M artikel M.A.905(b)). Voor Level 2 bevindingen moeten corrigerende maatregelen worden genomen volgens M.A.905(c).

### **Wat moet ik als eigenaar/gebruiker doen voor revisie 1?**

U hoeft niets te doen zolang het onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig al voldeed aan de instructies van de originele uitgave van de MD. Als u de aanwijzingen uit deze MD nog niet heeft verwerkt in het onderhoudsprogramma, dient u dit te doen vóór 15 oktober 2014.

# **Explanatory Note to Maintenance Directive NL-2011-002 R1**

## **Why is the Maintenance Directive (MD) revised?**

In the original text of the MD there would be a situation which lowers the safety standard and hazards seriously the flight safety. In fact such situations should be addressed by an airworthiness directive under the provisions of Basic regulation Article 14.1.

In case the TC-holder did not issue instructions for continued airworthiness for periodic maintenance of certain systems, than there is a situation which could lower the safety standard and possibly hazards the flight safety.

For this reason, the MD is revised and for clarity the correct legal basis is referenced in the MD. For non-EASA aircraft for which the directive is issued on the basis of Wet Luchtvaart article 3.22, the legal basis is not changed.

## **What does the change imply for a operator/owner of an aircraft ?**

When an aircraft maintenance program would not be in compliance with the instructions of the original MD, the situation would be a Level 1 finding according to Part-M article M.A.905(a). The aircraft would not be allowed to fly according M.A.902.

When an aircraft maintenance program is not in compliance with the instructions of the revised MD, the situation is considered a level 2 finding according to M.A.905(b). For Level 2 findings, the corrective action shall be appropriate to the nature of the finding.

## **What should I as the owner/operator to do for revision 1?**

Basically, you do not need to do anything as long as the aircraft maintenance program was already in compliance with the instructions of the original edition of the Maintenance Directive. If the aircraft maintenance program is not yet in compliance with this MD, follow the instructions from this MD prior to 15 October 2014.