

Is de nieuwe Part M regelgeving voor u van toepassing?

Hieronder geven we per categorie aan wat de verschillen in regelgeving zijn voor de diverse categorieën van luchtvaartuigen:

Commerciële luchtvaart, niet zijnde AOC vergunninghouders, voorzien van een nationale vergunning (die zijn er nu nog niet maar mogelijk straks onder EASA.OPS wel) en alle vliegtuigen boven 5.700 Kg MTOM en meermotorige helikopters (large aircraft)

- zijn per 28-09-2009 verplicht onderhoud te laten uitvoeren door een Part-145 erkend onderhoudsbedrijf
- zijn per 28-09-2009 verplicht om een 'arrangement' te hebben met een CAMO of CAMO+ organisatie of een eigen CAMO erkenning te hebben en vallen daarmee binnen een Controlled Environment
- dienen per 28-09-2009 te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende luchtvaartuig serienummer welke voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302.

Luchtvaartuigen (non commercial gebruik) met een MTOM onder 5.700 Kg of eenmotorige helikopters (non-large aircraft)

- zijn per 28-09-2009 NIET verplicht al het onderhoud te laten uitvoeren door een Part-145 erkend onderhoudsbedrijf (of een Part M Subpart F onderhoudsbedrijf): Niet complex onderhoud mag ook worden uitgevoerd door een erkend persoon (monteur met geldige Part 66 bevoegdheid) of onder nationale bevoegdheid tot deze geconverteerd is naar een AML66 licentie.
- zijn per 28-09-2009 WEL verplicht om een arrangement te hebben met een CAMO of CAMO+ organisatie, of een eigen CAMO erkenning te hebben, INDIEN zij daarmee binnen een Controlled Environment willen vallen. Tenzij het een luchtvaartuig van eenvoudig ontwerp met een MTOW lager die is dan 2.730 Kg - zie dan hieronder,
- dienen per 28-09-2009 te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende luchtvaartuig serienummer, dat voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302.

Luchtvaartuigen van eenvoudig ontwerp waarvan MTOM lager is dan 2.730 Kg

- zijn per 28-09-2009 NIET verplicht al het onderhoud te laten uitvoeren door een Part-145 erkend onderhoudsbedrijf (of een Part M Subpart F onderhoudsbedrijf). Niet complex onderhoud mag ook worden uitgevoerd door een erkend persoon (monteur met geldige Part 66 bevoegdheid) of onder nationale bevoegdheid tot deze geconverteerd is naar een Part 66 licentie
- Ook is het in deze categorie toegestaan dat de eigenaar/piloot eenvoudige onderhoudstaken verricht, mits dit correct omschreven is in het Onderhoudsprogramma van het betreffende luchtvaartuig en zich beperkt tot eenvoudige taken
- eigenaren van deze categorie luchtvaartuigen zijn per 28-09-2009 NIET verplicht om een arrangement te hebben met een CAMO of CAMO+ organisatie, of een eigen CAMO erkenning te hebben. Indien zij kiezen om niet binnen een Controlled Environment van een CAMO te vallen, moet ieder jaar een full AR

worden uitgevoerd door een CAMO naar keuze of de IVW en moet het ARC jaarlijks worden afgegeven door IVW/Luchtvaart of de gekozen CAMO

- dienen per 28-09-2009 te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende luchtvaartuig serienummer welke voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302.

Niet EASA- luchtvaartuigen met ICAO-BvL

- zijn verplicht al het onderhoud te laten uitvoeren door een Part-145, een Part M Subpart F of een nationaal erkend onderhoudsbedrijf dan wel een bevoegd persoon (GWK/ZVT).
- Het in deze categorie NIET toegestaan dat de eigenaar/piloot eenvoudige onderhoudstaken verricht
- dienen te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende luchtvaartuig serienummer welke voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302. **NB** Omdat dit nationaal is bepaald ná de publicatiedatum van Part M en omdat de Regeling Onderhoud Luchtvaartuigen nog niet is aangepast, zal dit niet voor 1 maart 2010 ingaan (de exacte datum maakt IVW later bekend).

Wat betekent het voor mij dat ik voor mijn EASA luchtvaartuig per 28-9-2009 een onderhoudsprogramma moet hebben dat voldoet aan EASA PART M.A. 302?

In het kort betekent dit dat uw huidige onderhoudsprogramma moet worden bekeken en waarschijnlijk aangepast aan de nieuwe eisen zoals genoemd in M.A.302.

Voor het verlengen van uw BvL (ARC) na 28-9-2009 dient uw Onderhoudsprogramma aan de eisen van M.A.302 te voldoen.

Uw CAMO of de IVW/Luchtvaart kan het onderhoudsprogramma beoordelen en goedkeuren.

Zie ook de flowchart in de bijlage.

Voor meer informatie over dit onderwerp zie het Informatiepakket op deze webpagina: http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/index.aspx

Waar vind ik een CAMO die mijn onderhoudsprogramma mag goedkeuren?

Een CAMO die een onderhoudsprogramma mag goedkeuren is een CAMO met een zogenaamd 'indirect approval'.

U vindt een actueel overzicht van de Nederlandse CAMO's voor de general aviation, al dan niet met 'indirect approval' op:

http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/index.aspx

Hieronder noemen wij een paar aandachtspunten om bij het maken van uw keuze rekening mee te houden;

- Uw CAMO hoeft niet uw onderhoudsbedrijf te zijn; uw CAMO stuurt alleen het onderhoud aan. Uw CAMO geeft dus het onderhoudsbedrijf de instructies wat er aan onderhoud taken gedaan moet worden en wanneer (in overleg met u!).

- In principe kunt u hiervoor iedere willekeurige CAMO ergens in Europa (EASA) voor selecteren. Let u echter wel op dat de CAMO ook op de hoogte is van nationale regelgeving van het land waarin uw luchtvaartuig geregistreerd staat. Voor het goedkeuren van onderhoudsprogramma's van in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen heeft een CAMO bovendien een door de IVW geaccepteerde 'indirect approval' nodig (NB u dient dit zelf te checken).
- De CAMO moet bovendien uw type luchtvaartuig op haar Part M erkenning vermeld hebben staan. In de Scope of Work uit hun bedrijfshandboek (CAME) moet dit verder zijn uitgewerkt.
- Er bestaat verschil tussen een CAMO en een CAMO+. De CAMO+ beschikt over een extra privilege waardoor zij een Airworthiness Review (AR) mag uitvoeren en mogelijk extensies hierop geven. Indien uw CAMO niet over dit privilege beschikt, zal jaarlijks een CAMO+ organisatie moeten worden gecontracteerd om de (full) AR uit te voeren en het nieuwe ARC moet dan worden afgegeven door de IVW/Luchtvaart.

Waarom deze nieuwe regelgeving?

De wijzigingen in de regelgeving moeten er voor zorgen dat, ondanks de complexiteit van regels voor het onderhoud van luchtvaartuigen, de luchtwaardigheid van deze luchtvaartuigen ook binnen de General Aviation continu gewaarborgd is.

De CAMO's hebben voldoende kennis, documentatie, procedures en een waarborgsysteem in huis om aan deze eisen te kunnen voldoen, het onderhoud van uw luchtvaartuig correct aan te sturen en bedrijfslimieten onder controle te houden. Middels een zogenaamd 'Arrangement' neemt de CAMO de verantwoordelijkheid voor de blijvende luchtwaardigheid van de eigenaar/operator over. Dit betekent dus dat de CAMO nu verantwoordelijk wordt voor de technische staat van uw luchtvaartuig; u blijft verantwoordelijk ervoor dat u dit goed geregeld heeft. Als alternatief kunt u uw onderhoudsprogramma ter goedkeuring voorleggen aan de IVW/Luchtvaart.

Wat kost dit allemaal?

De CAMO zal kosten moeten maken om aan de strenge Europese eisen van part M te kunnen voldoen en verrekent deze kosten zichtbaar of onzichtbaar in haar tarieven.

Verder hangt de hoogte van deze kosten hangt af van uw type luchtvaartuig; de kosten voor bijvoorbeeld approved data verschillen immers per luchtvaartuigtype, het gebruik; hoeveel uren per jaar wordt er gevlogen, de grootte van de vloot, etc. Voor de exacte kosten dient u dus contact op te nemen met uw CAMO.

Dit betekent dus dat de nieuwe regelgeving in principe een verhoging van kosten met zich mee zal brengen vanwege doorberekening van kosten door de CAMO. De nieuwe regelgeving voorziet gelukkig ook in een versoepeling waardoor ook kosten bespaard kunnen worden. Zo kan binnen de Controlled Environment de BvL/ARC verlengingkosten voor de IVW/Luchtvaart komen te vervallen en kan eventueel 2 maal een extensie op de ARC worden gegeven tegen zeer gereduceerde kosten in vergelijking met de huidige BvL verlenging.

Voor het goedkeuren van een onderhoudsprogramma door IVW/Luchtvaart mag IVW voorsnog geen tarief in rekening brengen; na wetswijziging berekent ook IVW echter de

kostprijs door. Die is gebaseerd op het aantal uur (zie tabel) x de uurprijs die IVW mag berekenen volgens het Besluit Tarieven Luchtvaart 2008, te weten: € 123.

	1	2	3
> 5700 kg MTOM	<u>± 14 uur</u>	<u>± 26 uur</u>	<u>± 50 uur</u>
2000 - 5700 kg	<u>± 10 uur</u>	<u>± 18 uur</u>	<u>± 34 uur</u>
< 2000 kg	<u>± 6 uur</u>	<u>± 10 uur</u>	<u>± 18 uur</u>
Ballonnen en ELA1	<u>± 4 uur</u>	<u>± 6 uur</u>	<u>± 10 uur</u>

- 1: Aangeboden door een Nederlandse CAMO en gebaseerd op approved data
- 2: Aangeboden door anders dan Nederlandse CAMO en gebaseerd op approved data.
- 3: Niet gebaseerd op approved data

Ik zit nog steeds met vragen. Waar kan ik terecht?

Voor vragen aan CAMO's: direct bij de CAMO's.

Voor vragen over de regelgeving of de interpretatie ervan: stel uw vraag via het 'mail de Inspectie'-formulier op www.ivw.nl/contact/ <<http://www.ivw.nl/contact/>>

Tot slot: Wat betekenen al die nieuwe termen?

EASA BvL

Dit certificaat (EASA Form 25) vervangt het huidige BvL (Bewijs van Luchtwaardigheid) en heeft in principe geen verloopdatum. Het toestel is echter alleen luchtwaardig als u naast dit EASA BvL een geldig ARC (Airworthiness Review Certificate) heeft. IVW/Luchtvaart kan een EASA BvL afgeven in Nederland.

Airworthiness Review (AR)

Airworthiness Review (AR) is de nieuwe benaming voor de BvL-V inspectie.

De full AR mag worden uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf (dat beschikt over dit privilege (CAMO+) en/of door IVW/Luchtvaart.

Daarnaast bestaat een ARC *extension* review. De ARC extension review is een sterk afgeslankte versie van het full ARC review en mag worden uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf (CAMO) dat beschikt over het ARC-privilege voor dat type luchtvaartuig. Als belangrijke voorwaarde geldt dat het luchtvaartuig tenminste gedurende de voorafgaande 12 maanden binnen een zogenaamd Controlled Environment moet zijn geweest bij het bedrijf dat de extensie review uitvoert en het ARC verlengt. Men mag maximaal twee maal zo'n extensie verlenen alvorens er eerst weer een full review moet plaatsvinden.

Een toestel dat zich binnen een controlled environment bevindt moet dus tenminste een maal per drie jaar een full ARC review (vergelijkbaar met de huidige BvL-V) ondergaan en mag in de twee tussenliggende jaren een ARC extension krijgen. In het huidige systeem met de BvL dient ieder luchtvaartuig iedere 12 maanden een volledige BvL-V keuring te krijgen. Het nieuwe systeem betekend dus een versoepeling mits aan de vereiste voorwaarden wordt voldaan.

Airworthiness Review Certificate (ARC)

Dit certificaat (EASA Form 15a of 15b) is maximaal 12 maanden geldig en wordt dus jaarlijks afgegeven/verlengd na voltooiing van een full AR of extension review. Het ARC (EASA Form 15a) kan worden afgegeven door de nationale autoriteit (IVW/Luchtvaart)

en door een daartoe erkende CAMO (EASA Form 15b), die beschikt over dit privilege, de zogeheten CAMO+.

Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO)

Een CAMO is een door IVW/Luchtvaart erkend bedrijf dat verantwoordelijk kan zijn voor de aansturing en management van het onderhoud en daarmee de blijvende luchtwaardigheid moet waarborgen.

Dit is dus niet per definitie uw onderhoudsbedrijf: de CAMO heeft een aparte Europese erkenning conform EASA Part M Subpart G en staat dus los van bijvoorbeeld de Europese Part-145 erkenning voor onderhoudsbedrijven.

Een CAMO organisatie moet goedgekeurde procedures, personeel en een Part M Subpart G kwaliteitsbeleid hebben en neemt middels een overeenkomst (het 'arrangement') met de eigenaar de wettelijke verantwoordelijkheid op zich voor het correcte beheer en tijdig (laten) uitvoeren van het benodigde onderhoud aan het luchtvaartuig. Middels een geldig arrangement bevindt het luchtvaartuig zich onder het CAMO management in een Controlled Environment, mits dit zich heeft uitgestrekt over een periode van meer dan 12 maanden.

CAMO+

De + staat voor het extra ARC privilege, hetgeen betekent dat deze management organisatie zelfstandig een ARC (EASA Form 15b) mag afgeven of verlengen, indien aan de voorwaarden is voldaan. De CAMO+ organisatie mag een ARC afgeven na voltooiing van een full ARC review door deze organisatie, zonder bemoeienis van de nationale autoriteit (IVW/Luchtvaart), zolang het toestel gedurende de 12 voorafgaande maanden bij deze organisatie binnen de Controlled Environment is geweest.

De CAMO+ organisatie mag tot maximaal 2x een ARC extensie van 12 maanden afgeven, mits kan worden aangetoond dat het toestel zich de 12 voorafgaande maanden binnen het Controlled Environment van de CAMO bevond.

Indien een toestel niet aan de Controlled Environment eis voldoet, kan geen extensie worden verleend en dient er door een CAMO+ (of door de IVW?Luchtvaart zelf) een full ARC review te worden uitgevoerd waarbij een CAMO+ organisatie wel een advies voor vernieuwing van het ARC kan afgeven aan de IVW?Luchtvaart. In dit geval geeft de IVW dan het nieuwe ARC af (EASA Form 15a).

Voor luchtvaartuigen, die een MTOM (Maximum Take Off Mass) van minder dan 2730 kg hebben, mag de CAMO+ ook zonder een Controlled Environment een ARC (EASA Form 15b) afgeven. Een CAMO+ mag voor deze luchtvaartuigen het ARC (EASA Form 15a of 15b) twee keer met één jaar verlengen, zolang aangetoond is dat het luchtvaartuig in een Controlled Environment is gebleven.

Controlled environment

Een luchtvaartuig dat langer dan 12 maanden wordt 'gemanaged' door een en dezelfde CAMO(+) organisatie door middel van een geldige 'arrangement' tussen de eigenaar en de CAMO, bevindt zich in een zogeheten. Controlled Environment. Indien een toestel 12 maanden of langer bij een CAMO onder management is, dan biedt dit een extra privilege (eenvoudige ARC extensie).

<<0908 bijlage informail Part M impact implementation summary.doc>>

[Deze informatiemail is voor een groot deel gebaseerd op Q&A overzicht van Rijnmond Air Services BV, waarvoor onze hartelijke dank!](#)

