



## Wijzigingen in regelgeving en verantwoordelijkheden voor vliegtuigonderhoud per 28-09-2009

(ref. Commission Regulation (EC) No. 2042/2003)

De nieuwe EASA regelgeving voor het vliegtuigonderhoud in de General Aviation wordt per 28 september 2009 van kracht. Het afgelopen jaar is er achter de schermen hard gewerkt om deze nieuwe regelgeving te implementeren ter voorbereiding op de nieuwe situatie.

Aangezien de nieuwe regelgeving verregaande consequenties heeft voor de wijze waarop het onderhoud van vliegtuigen in de General Aviation wordt aangestuurd, hebben wij gemeend om u als eigenaar/operator ook zelf op een zo overzichtelijk mogelijke manier op de hoogte te willen stellen van deze nieuwe regels en de praktische consequenties daarvan.

Er is al veel over deze nieuwe regels gepubliceerd door de IVW/Luchtvaart; zie hiervoor:  
[http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part\\_m/index.aspx](http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/index.aspx)

Wij kunnen ons echter voorstellen dat u in het woud van nieuwe regels door de bomen het bos niet meer ziet. Niet zo verwonderlijk natuurlijk en daarom willen wij graag proberen om u via deze nieuwsbrief enig inzicht te geven in de nieuwe situatie en wat dit nu precies voor u zal betekenen. Wij hopen u met deze toelichting de nodige inzichten te geven in de belangrijkste wijzigingen en u op de hoogte te stellen van de mogelijkheden en nieuwe verantwoordelijkheden met betrekking tot de (blijvende) luchtwaardigheid van uw vliegtuig.

Er kunnen geen rechten aan deze toelichting worden ontleend.

In deze toelichting hebben wij voor het gemak de categorie Annex II, zweefvliegtuigen, helikopters, amateurbouw en ballonnen buiten beschouwing gelaten.

Vliegtuigonderhoud heeft te maken met betrouwbaarheid en kwaliteit maar ook wilt u graag rekening houden met de financiële consequenties. Van u wordt verwacht dat u binnenkort belangrijke besluiten neemt t.a.v. het beheer van uw onderhoud hetgeen directe gevolgen kan hebben voor de kosten daarvan. Het is om deze reden dat wij als onderhoudsbedrijf en CAMO u graag willen informeren. Zonder de juiste informatie wordt het immers erg moeilijk om de juiste keuze te maken.

## VRAAG 1: IS DEZE NIEUWE REGELGEVING VOOR U VAN TOEPASSING?

Vliegtuigen/operaties waarop deze toelichting betrekking heeft:

- Commerciële luchtvaart niet zijnde AOC vergunninghouders voorzien van een Nationale vergunning
- Alle vliegtuigen boven 5.700 Kg MTOW (large aircraft)
- Vliegtuigen (non commercial gebruik) met een MTOW onder 5.700 Kg (non-large aircraft)
- Aparte categorie vliegtuigen van eenvoudig ontwerp waarvan MTOW lager is dan 2.730 Kg
- Zoals uit bovenstaande opsomming blijkt, is de nieuwe regelgeving voor alle operaties van toepassing. De verdeling geeft aan dat voor iedere categorie specifieke eisen bestaan (zie pagina 3 van deze toelichting).

## VRAAG 2: WAT BETEKENEN AL DIE NIEUWE TERMEN DIE IK TEGENWOORDIG OM MIJ HEEN HOOR?

### - 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 indien naast dit EASA BVL een geldig ARC (Airworthiness Review Certificate) aanwezig is. De EASA BVL wordt afgegeven door de nationale autoriteit (IVW).

### - ARC review

De nieuwe benaming voor de BvL-V inspectie.

De *full ARC review* mag worden uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf die beschikt over dit privilege (CAMO+) en/of door IVW.

Daarnaast bestaat tevens 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 vliegtuig. Als belangrijke voorwaarde geldt dat het vliegtuig tenminste gedurende de voorafgaande 12 maanden binnen een zgn. *Controlled Environment* moet zijn geweest bij het bedrijf dat de extensie review uitvoert en het ARC verlengt. Men mag maximaal 2 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 3 jaren een full ARC review (vergelijkbaar met de huidige BvL-V) ondergaan en mag de 2 tussenliggende jaren een ARC extension krijgen. In het huidige systeem met de BVL dient ieder vliegtuig iedere 12 maanden een volledige BvL-V keuring te krijgen. Het nieuwe systeem betekend dus een versoepeling mits aan de vereiste voorwaarden wordt voldaan.

### - ARC (Airworthiness Review Certificate)

Dit certificaat (EASA Form 15a of 15b) is maximaal 12 maanden geldig en wordt dus jaarlijks afgegeven/verlengd na voltooiing van een full ARC review of extension review. Het ARC (EASA Form 15a) kan worden afgegeven door de nationale autoriteit (IVW) en door een daartoe erkende CAMO (EASA Form 15b), die beschikt over dit privilege. Verder te benoemen als CAMO+.

### - CAMO

Staat voor: **Continuing Airworthiness Management Organisation**; een door IVW/EASA erkend bedrijf welke 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, hetgeen losstaat van bijv. 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 vliegtuig. Middels een geldig arrangement bevindt het vliegtuig 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 het ARC mag afgeven of verlengen indien aan de voorwaarden is voldaan.

De CAMO+ organisatie mag een ARC (EASA Form 15b) afgeven na voltooiing van een full ARC review door deze organisatie, zonder bemoeienis van de nationale autoriteit (IVW), 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 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.

In dit geval geeft de IVW dan het nieuwe ARC af (EASA Form 15a)

Voor vliegtuigen, 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 vliegtuigen het ARC (EASA Form 15a of 15b) twee keer met één jaar verlengen, zolang aangetoond is dat het vliegtuig in een *Controlled Environment* is gebleven.

E.e.a. is ook in het overzicht (flowchart) op pagina 6 van deze toelichting weergegeven.

#### - **Controlled environment**

Een vliegtuig 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, wordt geacht zich in een *Controlled Environment* te bevinden. Indien een toestel 12 maanden of langer bij een CAMO onder management is, dan biedt dit een extra privilege (eenvoudige ARC extensie).

### VRAAG 3: WAT ZIJN DE VERSCHILLEN IN REGELGEVING VOOR DE DIVERSE CATEGORIEN VAN VLIEGTUIGEN?

**Categorie:** *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 MTOW (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 zullen daarmee binnen een *Controlled Environment* vallen,
- Dienen per 28-09-2009 te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende vliegtuig serienummer welke voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302.

**Categorie:** *Vliegtuigen (non commercial gebruik) met een MTOM onder 5.700 Kg (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 vliegtuig van eenvoudig ontwerp met een MTOW lager die is dan 2.730 Kg),
- Dienen per 28-09-2009 te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende vliegtuig serienummer, welke voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302.

**Categorie:** *Vliegtuigen 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 AML66 licentie.
- Tevens is het deze categorie toegestaan dat de eigenaar/piloot eenvoudige onderhoudstaken verricht, mits dit correct omschreven is in het Onderhoudsprogramma van het betreffende vliegtuig en zich beperkt tot eenvoudige taken,
- 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 ARC review worden uitgevoerd door een CAMO naar keuze of de IVW en moet de ARC jaarlijks worden afgegeven door IVW of de gekozen CAMO.
- Dienen per 28-09-2009 te beschikken over een volledig en correct gespecificeerd onderhoudsprogramma voor het betreffende vliegtuig serienummer welke voldoet aan de eisen van EASA Part M.A.302.

### VRAAG 4: WAT HOUDT HET VOOR MIJ IN DAT IK VOOR MIJN VLIEGTUIG PER 28-9-2009 EEN ONDERHOUDSPROGRAMMA MOET HEBBEN WELKE VOLDOET AAN EASA PART M.A. 302?

Op de internet site van IVW vindt u een informatiepakket over dit onderwerp.

[http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part\\_m/index.aspx](http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/index.aspx)

Kort gezegd betekent dit dat uw huidige onderhoudsprogramma moet worden bekeken en waarschijnlijk moet worden aangepast conform 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 kan het AMP beoordelen en goedkeuren (indirect approval privilege van IVW) of u kunt deze ter goedkeuring indienen bij IVW.

#### VRAAG 5: ALLEMAAL LEUK EN AARDIG MAAR WAT BETEKENT DIT VOOR MIJN ONDERHOUD EN DE KOSTEN?

De wijzigingen in de regelgeving moeten er voor zorgen dat, ondanks de complexiteit van regels t.a.v. het onderhoud van vliegtuigen, de luchtwaardigheid van deze vliegtuigen ook binnen de General Aviation continu gewaarborgd is. De CAMO organisaties hebben voldoende kennis, documentatie, procedures en een waarborg systeem in huis om aan deze eisen te kunnen voldoen en het onderhoud van uw vliegtuig correct aan te sturen en bedrijfslimieten onder controle te houden. Middels de zgn. "Arrangement" neemt de CAMO de verantwoordelijkheid t.a.v. de blijvende luchtwaardigheid van de eigenaar/operator over. Dit betekend dus dat de CAMO nu verantwoordelijk wordt voor de technische staat van uw vliegtuig.

De CAMO zal kosten moeten maken om aan de strenge Europese eisen van part M te kunnen voldoen en zal deze kosten zichtbaar of onzichtbaar verrekenen in haar tarieven. In de praktijk zal iedere CAMO op haar eigen manier deze kosten aan de eigenaar verrekenen. Het berekenen van bijvoorbeeld een periodieke management fee zal een overzichtelijk systeem zijn. De hoogte van deze kosten hangt echter af van uw type vliegtuig; de kosten voor o.a. approved data verschilt immers per vliegtuigtype, 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 verlengingskosten voor de IVW komen te vervallen en kan evt. 2 maal een extensie op de ARC worden gegeven tegen zeer gereduceerde kosten t.o.v. de huidige BvL verlenging.

#### VRAAG 6: WAAR KAN IK TERECHT VOOR EEN CONTRACT MET EEN CAMO?

Zie overzicht erkende CAMO's op website: [http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part\\_m/index.aspx](http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/index.aspx)

Uw keuze hangt dus af van vele factoren. Hieronder noemen wij nog wel wat aandachtspunten om bij het maken van uw keuze rekening mee te houden;

- Uw CAMO hoeft dus 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 een 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 vliegtuig geregistreerd staat.
- De CAMO dient uw type vliegtuig op haar Part M erkenning vermeld te hebben staan. Let u dus op dat de CAMO kan aantonen dat zij erkend is voor uw type vliegtuig. 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 uw ARC review kunnen uitvoeren en mogelijk extensies hierop kunnen geven. Indien uw CAMO niet over dit privilege beschikt dan zal jaarlijks een andere CAMO+ organisatie moeten worden gecontracteerd om de (full) ARC review uit te voeren en het nieuwe ARC moet dan worden afgegeven door de IVW.

### VRAAG 7: WELKE VLIEGTUIGTYPEN HEEFT RAS OP HAAR PART M (CAMO+) ERKENNING?

Rijnmond Air Services BV beschikt over een CAMO+ erkenning onder EASA ref.# NL.MG.8162 met de volgende vliegtuig typen;

- Aeroplanes single piston engine – metal structure (group 6)
- Aeroplanes multiple piston engines – metal structure (group 5)
  
- Piaggio P180 Avanti/Avanti II
- Cessna 500
- Cessna 510
- Cessna 525/525A
- Cessna 550/560
- Cessna 560XL/XLS
- M7 Aerospace (Fairchild) SA226/SA227

### VRAAG 8: WAAR KAN IK TERECHT VOOR VRAGEN?

Mocht u na het lezen van deze toelichting nog vragen hebben dan kunt u uiteraard altijd bij ons terecht;

Rijnmond Air Services BV  
Rotterdam Airportplein 54  
3045AP Rotterdam

Contact: Edwin Sipkes

Tel: (+31) (0)10 462 4005  
Fax: (+31) (0)10 437 92 32  
E-mail: [info@rasnl.com](mailto:info@rasnl.com)  
Internet: [www.rasnl.com](http://www.rasnl.com)

Ook kunt u contact opnemen met IVW of via de IVW website de diverse officiële publicaties nalezen;

[http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part\\_m/partmontwikkelingen.aspx](http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/partmontwikkelingen.aspx)

# CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT EXPOSITION

## Rijnmond Air Services BV

Flowchart

