

Gegenüberstellung aktueller Part M und des Entwurfes Part ML / CAO

Im Rahmen der GA Roadmap <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/general-aviation-road-map> wird seit 2014 geplant, den alten Part M durch den Part M Light (Part ML) und Part CAO (Combined Airworthiness Organisation) abzulösen. Die Entwürfe der neuen Regelwerke liegen seit März 2016 vor und sollen Vieles leichter machen. Allerdings ändert sich für den Eigentümer, Halter oder Betreiber eines Luftfahrzeuges so fundamental gar nichts. Auf den folgenden Seiten sind Parallelen und Unterschiede zwischen dem heutigen Regelwerk Part M und den heute bekannten, zukünftigen Regelwerken (Part ML und Part CAO) nebeneinander dargestellt. Damit hat man schnell einen guten Überblick, wo sich was demnächst ändert.

PART M (derzeitiges Recht)	PART ML (demnächst für LFZ bis 2730kg)	Übersetzung Part M (derzeitiges Recht)
<p>M.A.201 Responsibilities</p> <p>(a) The owner is responsible for the continuing airworthiness of an aircraft and shall ensure that no flight takes place unless:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. the aircraft is maintained in an airworthy condition, and; 2. any operational and emergency equipment fitted is correctly installed and serviceable or clearly identified as unserviceable, and; 3. the airworthiness certificate remains valid, and; 4. the maintenance of aircraft is performed in accordance with the maintenance programme as specified in point M.A.302. <p>...</p> <p>(i) For other than complex motor-powered aircraft not included in point (e) or (h), or used for 'limited operations', the owner is responsible for ensuring that no flight takes place unless the conditions defined in point (a) are met. To that end, the owner shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) contract the tasks associated with continuing airworthiness to an approved CAMO through a written contract in accordance with Appendix I, which will transfer the responsibility for the accomplishment of these tasks to the contracted CAMO, or; ... <p>Anmerkung: (i) (1) weist auf den Vertrag zur "Überwachten Umgebung" hin</p>	<p>ML.A.201 Responsibilities</p> <p>(a) The owner is responsible for the continuing airworthiness of the aircraft and shall ensure that no flight takes place unless:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) the aircraft is maintained in an airworthy condition; and (2) any operational and emergency equipment fitted is correctly installed and serviceable or clearly identified as unserviceable; and (3) the airworthiness certificate remains valid; and (4) the maintenance of the aircraft is performed in accordance with the AMP specified in ML.A.302. <p>...</p> <p>(e) For aircraft operated under Part-NCO rules, in order to satisfy the requirement of paragraph (a), the owner of an aircraft may, as an option, contract the tasks associated with continuing airworthiness management to an appropriately approved CAMO or CAO. In this case, the contracted organisation assumes responsibility for the proper accomplishment of these tasks. The contract described in Appendix I shall be used in this case.</p> <p>Anmerkung: (e) weist auf den Vertrag zur "Überwachten Umgebung" hin. Unter NCO (Non Commercial Operation) hat der Halter die Wahlmöglichkeit, das Management der Lufttüchtigkeit selber durchzuführen, oder diese Aufgabe einer hierzu genehmigten Organisation (CAMO oder CAO) vertraglich zu übertragen.</p>	<p>M.A.201 Verantwortlichkeiten</p> <p>a) Der Eigentümer ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs verantwortlich, und er muss sicherstellen, dass Flüge nur stattfinden, wenn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet, und 2. Betriebs- und Notausrüstungen korrekt eingebaut und betriebsbereit sind oder deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet sind, und 3. das Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit behält, und 4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit dem in Punkt M.A.302 genannten Instandhaltungsverfahren durchgeführt wurde. <p>...</p> <p>i) Für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht unter Buchstabe e oder h fallen, oder die für „beschränkten Flugbetrieb“ genutzt werden, ist der Eigentümer dafür verantwortlich, dass Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind. Zu diesem Zweck hat der Eigentümer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an ein genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Wege eines schriftlichen Vertrags in Übereinstimmung mit Anlage I zu vergeben, mit dem die Verantwortung für die Durchführung dieser Aufgaben dem unter Vertrag genommenen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit übertragen wird, oder...

<p>M.A.302 Aircraft maintenance programme</p> <p>(c) When the continuing airworthiness of the aircraft is managed by a continuing airworthiness management organisation approved in accordance with Section A, Subpart G of this Annex (Part-M) or ... the aircraft maintenance programme and its amendments may be approved through an indirect approval procedure.</p> <p>(i) In that case, the indirect approval procedure shall be established by the continuing airworthiness management organisation as part of the Continuing Airworthiness Management Exposition and shall be approved by the competent authority responsible for that continuing airworthiness management organisation.</p> <p>Anmerkung: (c) beschreibt die Pflicht der CAMO zur Erstellung und Genehmigung des IHPs in der "Überwachten Umgebung" über das indirekte Verfahren</p>	<p>ML.A.302 Aircraft maintenance programme</p> <p>(b) The AMP and any subsequent amendments shall be:</p> <p>(1) declared by the owner in those cases where the continuing airworthiness of the aircraft is not managed by a CAMO or CAO, or</p> <p>(2) approved by the CAMO or CAO responsible for managing the continuing airworthiness of the aircraft.</p> <p>Anmerkung: (b) beschreibt die Pflicht der CAMO/CAO zur Erstellung (und Genehmigung) des IHPs in der "Überwachten Umgebung", wenn sie das Privileg zur direkten Genehmigung hat</p>	<p>M.A.302 Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm</p> <p>c) Wird die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geführt, das gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M) genehmigt ist, oder wenn es einen eingeschränkten Vertrag zwischen dem Eigentümer und diesem Unternehmen gemäß Punkt M.A.201(i)(3) gibt, können das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und Änderungen desselben mittels eines indirekten Genehmigungsverfahrens genehmigt werden.</p> <p>i) In diesem Fall ist das indirekte Genehmigungsverfahren durch das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Teil des Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festzulegen und bedarf der Genehmigung durch die für dieses Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortliche zuständige Behörde.</p>
<p>M.A.901 Aircraft airworthiness review</p> <p>(e) For aircraft not used by licenced air carriers in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008 of 2730 kg MTOM and below, and balloons, any continuing airworthiness management organisation approved in accordance with Section A, Subpart G of this Annex (Part-M) and appointed by the owner or operator may, if appropriately approved and subject to point (k):</p> <ol style="list-style-type: none"> issue the airworthiness review certificate in accordance with point M.A.710, and; for airworthiness review certificates it has issued, when the aircraft has remained within a controlled environment under its management, extend twice the validity of the airworthiness review certificate for a period of 1 year each time <p>(f) By derogation from points M.A.901(c)2 and M.A.901(e)2, for aircraft that are in a controlled environment, the organisation referred to in (b) managing the continuing</p>	<p>ML.A.901 Aircraft airworthiness review</p> <p>(b) The airworthiness review and the issuance of the ARC shall be performed in accordance with point ML.A.903 by:</p> <p>(1) ...</p> <p>(2) an appropriately approved CAMO or CAO; or</p> <p>...</p> <p>(c) The validity of an ARC can be extended a maximum of two consecutive times, for a period of one year each time, by an appropriately approved CAMO or CAO, subject to the following conditions:</p> <p>(1) The aircraft has been continuously managed for the previous 12 months by this CAMO or CAO; and</p> <p>Anmerkung: (b) beschreibt die Ausstellung des ARCs durch eine CAMO/CAO und (c) die zweimalige Verlängerung des ARCs durch eine CAMO/CAO in der "Überwachten Umgebung".</p> <p>PART ML gilt für nicht gewerblich und gewerblich genutzte Luftfahrzeuge bis 2730 kg (kein Commercial Air Transport). Für</p>	<p>M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen</p> <p>e) Für Luftfahrzeuge, die nicht von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2.730 kg und darunter, sowie für Ballone darf jedes nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M) genehmigte und vom Eigentümer oder Betreiber benannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, wenn es die entsprechenden Genehmigungen besitzt und vorbehaltlich Buchstabe k,</p> <ol style="list-style-type: none"> die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.710 ausstellen und für von ihm erteilte Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, wenn das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung unter seiner Führung verblieben ist, zweimal die Gültigkeit der Bescheinigung um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.

Gegenüberstellung aktueller Part M und des Entwurfes Part ML / CAO



<p>airworthiness of the aircraft, subject to compliance with point (k), may extend twice for a period of one year each time the validity of an airworthiness review certificate that has been issued by the competent authority or by another continuing airworthiness management organisation approved in accordance with Section A, Subpart G of this Annex (Part-M)</p> <p>Anmerkung: (e) beschreibt die Ausstellung und zweimalige Verlängerung des ARCs durch eine CAMO und (f) die zweimalige Verlängerung fremd ausgestellter ARCs durch eine CAMO in der "Überwachten Umgebung".</p>	<p>das Management der Lufttüchtigkeit gilt der Part CAO nach folgendem Artikel (CAO.A.10 Scope):</p> <p>„This Part-CAO establishes the requirements to be met by an organisation to qualify for the issue or continuation of an approval for the maintenance and continuing airworthiness management of aircraft and components for installation thereon, when such aircraft are not classified as complex motor-powered aircraft and are not listed in the Air Operator Certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008.“</p>	<p>f) Abweichend von Punkt M.A.901(c)2 und Punkt M.A.901(e)2 darf das in Punkt (b) genannte Unternehmen, welches die fortlaufende Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs führt, für Luftfahrzeuge, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, vorbehaltlich der Einhaltung von Punkt (k) die Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von der zuständigen Behörde oder von einem anderen nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M) genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausgestellt wurde, zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.</p>
<p>PART M Artikel</p>	<p>CAO Artikel</p>	
<p>M.A.711 Privileges of the Organisation</p> <p>(a) A continuing airworthiness management organisation approved in accordance with Section A, Subpart G of this Annex (Part-M) may:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manage the continuing airworthiness of aircraft, except those used by licenced air carriers in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, as listed on the approval certificate; ... 4. extend, under the conditions of point M.A.901(f), an airworthiness review certificate that has been issued by the competent authority or by another continuing airworthiness management organisation approved in accordance with Section A, Subpart G of this Annex (Part-M); <p>(b) An approved continuing airworthiness management organisation registered in one of the Member States may, additionally, be approved to carry out airworthiness reviews referred to in point M.A.710 and:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. issue the related airworthiness review certificate and extend it in due time under the conditions of points M.A.901(c)2 or M.A.901(e)2; and ... 	<p>CAO.A.95 Privileges of the organisation</p> <p>The privileges of the CAO are the following:</p> <p>(a) Maintenance:</p> <p>...</p> <p>(b) Continuing airworthiness management:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Manage the continuing airworthiness of any aircraft for which it is approved; ... (4) Extend, under the conditions of point M.A.901(f) of Part-M or point ML.A.901(c) of Part-ML, an ARC that has been issued by the competent authority or by another CAO or CAMO. <p>(c) Airworthiness review:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) A CAO registered in one of the Member States, whose approval includes the privileges referred to in point (b), may additionally be approved to carry out airworthiness reviews in accordance with point M.A.710 of Part-M and point ML.A.903 of Part-ML and: 	<p>M.A.711 Rechte des Unternehmens</p> <p>a) Ein für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M) genehmigtes Unternehmen darf</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, ausgenommen von Luftfahrzeugen, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, gemäß der Auflistung in seinem Genehmigungszeugnis führen, ... 4. gemäß den Bedingungen von Punkt M.A.901(f) eine von der zuständigen Behörde oder von einem anderen gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M) genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erteilte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verlängern. <p>b) Einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das in einem der Mitgliedstaaten eingetragen ist, kann zusätzlich genehmigt werden die Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.710 und</p>

Gegenüberstellung aktueller Part M und des Entwurfes Part ML / CAO

<p>Anmerkung: (a) (1) und (4) beschreibt das Führen der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch eine CAMO und nur Verlängerung des ARCs, (b) (1) die Ausstellung und Verlängerung des ARCs durch eine CAMO</p>	<p>(i) issue the related ARC or recommendation for the issue of the ARC; and,</p> <p>(ii) extend the validity of an existing ARC.</p> <p>Anmerkung: (b) (1) beschreibt das Führen der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch eine CAO, (c) (1) die Ausstellung und Verlängerung des ARCs</p>	<p>1. die Erteilung der entsprechenden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und ihre anschließende Verlängerung gemäß den Bedingungen von Punkt M.A.901(c)2 oder Punkt M.A.901(e)2 und ...</p>
---	--	--

Fazit:

Wirft man einen Blick in die Zukunft und schaut, was da irgendwann mit Part ML und Part CAO kommt, stellen man fest, dass es für den Halter eigentlich gar keine so fundamentalen Änderungen geben wird:

Betriebliche Organisation (betrifft den Halter gar nicht): Aus Instandhaltungsbetrieb und CAMO (zwei Genehmigungen) wird ein neuer Betrieb, die CAO (mit einer Genehmigung) und mit den jeweiligen Privilegien der vorherigen Einzelbetriebe – aus zwei Handbüchern wird eins, vielleicht nicht doppelt so dick, aber fast! Genehmigung und Aufrechterhaltung der Genehmigung sollen administrativ etwas leichter werden.

Instandhaltungsprogramm: IHP per Self Declaration bleibt wie heute, IHP Genehmigung durch eine CAO (oder CAMO) bleibt wie heute, Genehmigung durch die zuständige Behörde soll wegfallen. Die nationalen Behörden sollen also keine IHPs mehr genehmigen.

Die in Part ML zusätzlich aufgeführte Variante „Default AMP“ ohne jegliche Abweichungen von allen Anweisungen und Empfehlungen des Halters der Musterzulassung kommt aufgrund weiterer einschränkender Rahmenbedingungen zur Anwendbarkeit kaum in Frage.

Airworthiness Review, „überwachte Umgebung“, Lufttüchtigkeitsprüfung und ARC: Bleibt alles wie bisher und eine zusätzliche Möglichkeit ein ARC zu bekommen wird geschaffen! Entweder von einem Instandhaltungsbetrieb, einer CAO oder – das ist die neue, zusätzliche Möglichkeit – von einem „freien“ ARS (Airworthiness Review Staff). Die Möglichkeiten und Vorteile einer überwachten Umgebung und Verlängerung eines ARCs durch eine CAO bleiben vollumfänglich bestehen.

Release to Service (Freigabe der Instandhaltung) vor dem nächsten Flug nach der Instandhaltung: Besteht unverändert weiter. Es scheinen aber noch Anpassungen im Part 66 (Personalqualifizierung) nötig zu sein, da dieser bisher nur auf Artikel des Part M verweist.