

Aus CAMO wird CAO... und dann?

44. Hexentreffen

Treffen der Luftsportlerinnen an der FH Aachen

26. - 28. Januar 2018

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Die Historie und das Heute:

- 2003 trat das heutige EU Recht im Bereich Technik in Kraft
- 2009 wurde dies im April für uns verbindlich (Ende aller Übergangsfristen)

... In den folgenden Jahren stellte man fest, dass der Umgang damit zwar machbar, aber ein wenig „unhandlich“ war, daher startete man ...

- 2014 die EASA die Initiative „LIGHTER, SIMPLER AND BETTER RULES FOR GA (General Aviation)“
- Ein Bestandteil unter vielen war die Vereinfachung des Teil M der EU VO 1321/2014

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Die Idee:

- Ein Ergebnis der Initiative „LIGHTER, SIMPLER AND BETTER RULES FOR GA“ war der Umbau des Teil M → hierzu liegen seit über einem Jahr Entwürfe (drafts) leider nur in englischer Sprache vor
- Der Teil M wurde praktisch in einen fachlichen und einen organisatorischen Teil aufgespalten und alles zur gewerblichen Luftfahrt und zu großen oder komplexen Luftfahrzeugen entfernt, es entstanden der ...

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Die Zukunft:

- ... Teil CAO → Combined Airworthiness Organisation (Regelwerk zur Gestaltung von Organisationen) → ein neuer Betrieb „CAO“ mit den Privilegien der alten zwei Betriebe CAMO und Instandhaltungsbetrieb (Regelt die „Organisation“, also das „Wer“ und das „Wie“)
- ... Teil ML → Teil M Light für Luftfahrzeuge bis max. 2730 Kg (Regelwerk zu Instandhaltungsregeln und Lufttüchtigkeitsprüfung für Luftfahrzeuge und Komponenten, regelt das „Was“)

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Wird es dadurch einfacher?

Wenn ja, für wen?

Mal schauen ...

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Was benötige ich **HEUTE** zum administrativ legalen Fliegen?

- Ein Genehmigtes Instandhaltungsprogramm (per Selbsterklärung, von einer CAMO mit überwachter Umgebung oder über einen eingeschränkten Vertrag zur IHP Erstellung, per Genehmigung vom LBA)
- Ein ARC (von einer CAMO, von einem Instandhaltungsbetrieb)
- Eine Freigabe der Instandhaltung (von einem Instandhaltungsbetrieb, von einem freien Prüfer, Pilot Owner – je nach Komplexität)

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Was benötige ich **DEMNÄCHST** zum administrativ legalen Fliegen?

- Ein Genehmigtes Instandhaltungsprogramm (per Selbsterklärung, von einer CAMO mit überwachter Umgebung ~~oder über einen eingeschränkten Vertrag zur IHP Erstellung, per Genehmigung vom LBA~~)
- Ein ARC (von einer CAMO, von einem Instandhaltungsbetrieb, **von einem freien ARS mit Einschränkungen**)
- Eine Freigabe der Instandhaltung (von einer **CAO mit dem Privileg dazu**, von einem Instandhaltungsbetrieb von einem freien Prüfer, Pilot Owner – je nach Komplexität)

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Warum also das Alles?

- Es soll einfacher für Betriebe werden eine Genehmigung zu erhalten
- Es wird für genehmigte Betriebe einfacher, weil sie nur noch eine Genehmigung verwalten und pflegen müssen
- Anforderungen an die Betriebe werden etwas niedriger
- ... was letztlich daraus wird, wissen wir in ein paar Jahren!

Für den klassischen (Vereins)Halter vereinfacht sich fast nichts!

Aus CAMO wird CAO... und dann?

Fragen?