

KNVvL Division Gliding
Egbert Veldhuizen
Coordinator Continuing Airworthiness NL.MG.8065 en NL.006
Chairman Committee Continued Airworthiness Gliding
Houttuinlaan 16A
3447 GM WOERDEN
Netherlands

Mr Patrick Ky
Executive Director
European Aviation Safety Agency
Konrad-Adenauer-Ufer 3 D-50668 Cologne, Germany E-Mail: patrick.ky@easa.europa.eu
Woerden, 13-01- 2021

Subject: Conversion from CAMO to CAO for glider clubs, and glider technicians
Attachment: Our email dated 10 Januari 2021

Dear Mr Ky,

We took the liberty to involve you (see attached e-mail) and make you aware of the complicated conversion of CAMO to CAO that drives us to despair. We feel our hobby is in great jeopardy in the short term (from 1 September 2021 onward). We are trying to implement the latest version of the regulations for continuing airworthiness 1321/2014 (PART 66 L, PART ML, PART CAO), instead of being more proportional or lighter we only experience an increased workload with more and more complex regulation that do not contribute to safety at all. We currently have two show stoppers. The first (urgent) is the conversion problem of CAMO, MG, uncontrolled to CAO. The second is the implementation of PART 66 L1 and L2.

Yours Sincerely,

Egbert Veldhuizen
+31 6 5893 7359
camo.zweefvliegen@knvvl.nl
veldhuizen@yoga-uden.nl

Annex: E-mail sent January

Bijlage: gronden van het bezwaar / motivatie

Achtergrond:

Bij het ontstaan van EASA (circa 2003) was de achtergrond van de lidstaten de luchtvaart in Europa gemeenschappelijk te regelen. Die gedachte is op zich niet zo gek. Het zou immers moeten leiden tot “een level playing field”, eenvoudiger procedures tussen de landen, grotere veiligheid, kosten besparing. Wat is er in de praktijk gebeurd en wat voor effect heeft dat op de general aviation, en ons specifieke geval de zweefvliegerij?

De regelgeving die door EASA opgesteld is bevat oneindig veel pagina's. Daar kan geen normaal mens meer de weg in vinden. Organisatie die met veel moeite een vrijwilligers werk verrichten (zoals wij) of kleine reparatie bedrijven, die hun hoofd boven water moeten zien te houden, komen om in de papieren en formulieren. En voor hulp en uitleg is EASA niet thuis en de nationale overheid is er niet op ingericht om de sector te helpen.

De eerste fout die gemaakt is, zit in de EASA Basic regulation. Hier is immers een uitzondering gemaakt voor Europees recht voor z.g. annex I toestellen (voorheen annex 2). Op zich een domme verandering, want dit heeft er toe geleid, dat in Europa nationale overheden en organisaties talrijke documenten moeten aanpassen aan annex I van de recente Basic Regulation. Zo is er heel veel tijd verloren gaan aan documenten aanpassen, is er alleen maar meer verwarring. De veiligheid is door al dit papier werk niet vergroot. Anders gezegd een complete verspilling van schaarse middelen bij alle spelers in de sector. Hoe dan ook blijft de uitzondering Annex I dom en inefficiënt. Want dat heeft er toe geleid dat b.v. de General Aviation (zweefvliegerij) in plaats van een set regels (de nationale regels) er nu te maken hebben met twee sets regels (Annex I nationaal en EASA). De nationale regels wijken af van EASA dus dat helpt de veiligheid en duidelijkheid niet. Zo hebben we nu twee CAMO's namelijk NL.MG.8065 en NL.0065, niet erg efficiënt.

De tweede fout die is gemaakt door de politici en landen die EASA aansturen is teveel tekst, te complex, veelvuldig vaag, en niet gericht op specifieke sectoren luchtvaardenden. Zo is de oorspronkelijk regelgeving voor continuïng airworthiness (vaak Part M genoemd), zo geformuleerd dat de hele luchtvaart daarmee wordt afgedekt (van A-380 tot ballon). Door de GA-sector is heftig bezwaar gemaakt tegen deze gang van zaken. Toch werd de oorspronkelijke wetgeving door de strot van de general aviation geduwd. Zo rond 2010 zijn organisaties, personen en bedrijven begonnen met het aanvragen van vergunningen voor o.a. PART MF onderhoudsbedrijven en PART MG bedrijven voor Airworthiness management en ARC afgifte. Er zijn vele uren en vele euro's gestopt in de aanvraag van MG en MF vergunningen en handboeken en procedures (is er trouwens al eens uitgezocht of de veiligheid met al dat papier toegenomen is....?) Positief is wel, dat EASA wel ontvankelijk was voor de commentaar vanuit de sector en is gaan werken aan sector specifieke regelgeving. EASA heeft zelfs een hele roadshow op touw gezet en is vele landen afgereisd om plannen met verbeteringen en vereenvoudigingen toe te lichten. Met alle goede bedoelingen en intenties is de regelgeving voor continuïng airworthiness (1321/2014) omgegooid in de versie die vanaf maart 2020 geldig is. Daar zijn aan toegevoegd PART CAMO, PART CAO. Verwijderd worden per september 2021 PART MG en MF. Dat lijkt mooi maar hier gaat EASA, de landen en de Europese politiek weer de fout in. Immers vergunning volgens MG worden volgend jaar ongeldig. Organisaties die veel tijd en geld gestopt hebben in voldoen aan MG worden nu door de overheid opnieuw voor een voldongen feit gesteld en opgezaald met onnodig veel kosten. Zo heeft de KNVVL aan oriëntatie op PART CAO regelgeving, gevolgen en het opstellen van handboeken volgens CAO al zeker 100 gepend. In de uitrol komt daar zeker nog 100 tot 200 uur bij. Dat is bij ons vrijwilligerswerk. Tegen een commercieel uurtarief (specialistisch werk van 100 euro per uur) hebben we het over circa 10000 tot 30000 euro aan kosten voor een CAO die niets biedt boven de huidige naar tevredenheid werkende

CAMO. Wij zouden graag weten bij welke afdeling van het ministerie of EASA of EU we deze rekening kunnen indienen.

Dan terug naar het bezwaar tegen de rekening van de overheid. Burgers en organisaties zijn best bereid te betalen voor diensten van de overheid. Maar dan moeten die diensten wel nut hebben. Het kan best zijn dat de CAA NL meerdere weken werk heeft aan het uitschrijven van een vergunning voor een CAO. Maar het gemak waarmee de Nederlandse (en EU) overheid de rekening bij de burger neerlegt zonder zich af te vragen of men nuttig werk doet en dat verkoopt, stoot ons tegen de borst. Vergelijk het met een rijbewijs afgeven. Als dat 3762 euro zou moeten kosten staat de wereld op zijn kop. Je kan de overgang van CAMO naar CAO daarmee vergelijken. Als beeldspraak: de EU heeft besloten dat rijbewijzen niet meer roze mogen zijn maar blauw moeten worden. De roze rijbewijzen zijn over een jaar niet meer geldig. Iedereen die een blauw rijbewijs wil hebben moet eerst theorie examens doen en 3762 euro dokken. Hoe zou daar op gereageerd worden.....?

Wij willen ook graag betalen naar redelijkheid en nut van de door de overheid verleende diensten. Het nut en de redelijkheid is hier voor ons als klanten van de overheid totaal zoek. Het uitschrijven van een vergunning voor een CAO op basis van grandfather rights zou niet meer moeten kosten dan de afgifte van een paspoort of rijbewijs dus maximaal 100 euro.

NB er zijn voorbeelden van EU lidstaten waar de omwisseling gratis is. De aanvraag voor een CAO simpel via internet kan, en organisaties terecht kunnen bij hun overheid met vragen. Er zijn zelfs EU overheden die zo slim zijn dat ze een concept CAO-handboek ter beschikking stellen voor de sector. Dat heeft als voordeel dat iedereen gaat kijken of zijn organisatie daar in past (minder werk voor de sector en sneller resultaat) en voor de CAA in kwestie (want die krijgt van iedere GA organisatie ongeveer hetzelfde handboek, wat dus snel en efficiënt te beoordelen is). Wat sommige CAA's doen had eigenlijk EASA moeten doen. Dat had niet elk land en elke organisatie het wiel hoeven uitvinden...