

CAMO FAQ

Björn Holm

Sektionschef & De-I-M Koordinator

Sjö- och luftfart

Enheten för operatörer och luftvärdighet

Sektionen för teknisk operation

Innehåll

- Kvarstående brister vid luftvärdighetsgranskning
- Krav på ADS-B
- ”Statsluftfart” BR 2018/1139 Artikel 2, 3. a)
- Luftvärdighet gällande luftfartyg som används vid brandbekämpning
- Foliering (dekaler)
- AD för EASA luftfartyg
- Nytt på sektionen för Teknisk Operation

Kvarstående anmärkningar vid granskning

- Grunden är att flygsäkerhetsrelaterade anmärkningar ska vara åtgärdade **före** utfärdande av rekommendation/ARC.
- Det räcker inte att granskaren skriver anmärkning i Techlog, WO-system etc och sedan utfärdar rekommendation/ARC. Enbart behörig certifierande personal kan besluta om anmärkningen utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.
- **Men om** stöd finns enligt M.A.401, M.A.403 (AMM/MEL etc) **och** det är överflyttat till t ex Techlog system, så är kvarstående anmärkningar tillåtna.
 - **Dvs ingen skillnad mot vad som gäller under ”daglig” drift.**

M.A.710 Airworthiness review

(e) The airworthiness review certificate (EASA Form 15b) or the recommendation for the issue of the airworthiness review certificate (EASA Form 15a) referred to in Appendix III to Annex I (Part-M) **can only be issued:**

2. when satisfied that the airworthiness review has been **completely carried out** and that **there is no non-compliance which is known to endanger flight safety.**

AMC M.A.901 (d) and (g) Aircraft airworthiness review

(g) Statement

A statement signed by the airworthiness review staff recommending the issue of an airworthiness review certificate.

The statement should **confirm that the aircraft in its current configuration complies** with the following:

- **airworthiness directives up to the latest published issue, and;**
- **type certificate datasheet, and;**
- **maintenance programme, and;**
- **component service life limitations, and;**
- **the valid weight and centre of gravity schedule reflecting the current configuration of the aircraft, and;**
- **Part 21 for all modifications and repairs, and;**
- **the current flight manual including supplements, and;**
- **operational requirements.**

The above items should clearly state the exact reference of the data used in establishing compliance; for instance the number and issue of the type certificate data sheet used should be stated.

The statement should also confirm that all of the above is properly entered and certified in the aircraft continuing airworthiness record system and/or in the operator's technical log.

**Genomförd
granskning av
luftfartygets
luftvärdighet
+
Inga kvarstående
brister som utgör en
allvarlig fara för
flygsäkerheten.**

**ARC kan
utfärdas
"direkt"**

M.A.901 Aircraft airworthiness review

(a) An airworthiness review certificate is issued in accordance with Appendix III (EASA Form 15a, 15b or 15c) on completion of a **satisfactory airworthiness review.**

(k) An airworthiness review certificate **cannot be issued nor extended if** there is **evidence or reason** to believe that the aircraft is **not airworthy.**

Krav på ADS-B införande senast 7 juni 2020

Automatisk positionsövervakning - (Automatic Dependent Surveillance - Broadcast), en övervakningsteknik där luftfartyg automatiskt, via datalänk, tillhandahåller data från navigationssystem och positionsbestämningssystem ombord. Gäller operatörer med luftfartyg överstiger 5 700 kg, eller vars max verkliga flyghastighet på marschhöjd överstiger 250 knop.

- Få eller inga möjligheter till dispenser, kontrollera er status!
- Risk för kö och försenade uppgraderingar.
- Läs mer på:
 - [Transportstyrelsen](#) - Övervakningens prestanda och driftskompatibilitet
 - [Eurocontrol](#) - Aircraft Equipage Requirements in the European Commission IRs 1207/2011, 1028/2014 and 2017/386
 - [Skybrary](#) - Regulation 1028/2014 - Requirements for the Performance and the Interoperability of Surveillance for the SES

”Statsluftfart” BR 2018/1139 Artikel 2, 3. a)

- Regeringen ger tillstånd till ”statsluftfart” (för statliga operatörer).
- TS skriver ett beslut om flygsäkerhetsmässiga villkor för denna typ av verksamhet där det specificeras hur det ska fungera.
- Verksamheten ska bedrivas enligt tillämpligt dokument ur Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) som oftast hänvisar till bestämmelser i förordning 965/2012 och bestämmelserna om farligt gods (LFS 2007:23) om medförande av farligt gods, samt enligt de procedurer som beskrivs i xxx driftshandbok som godkänts av Transportstyrelsen.
- En egen organisation för den fortsatta luftvärdigheten för de luftfartyg som används i verksamheten (CAMO eller motsvarande).

”Statsluftfart” BR 2018/1139 Artikel 2, 3. a)

De flygoperativa villkoren framgår av bilaga 1 och luftvärdighetsvillkoren (de underhållstekniska) framgår av bilaga 2. I dessa bilagor så beskrivs de tillämpliga delarna av regelverken (med vissa undantag) som ska följas.

- **Bilaga 1**

Typ av operation/Typ av luftfartyg/Begränsningar/Särskilda godkännanden/Fortsatt luftvärdighet/Befattningshavare.

- **Bilaga 2**

Krav enligt Del-M och Del-21 eller motsvarande, t ex AMP/AD/Approved maint data/Airworthiness review.

”Statsluftfart” BR 2018/1139 Artikel 2, 3. a)

Luftvärdighetshandlingar

Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2016:40 (annars TSFS 2013:115 om luftvärdighetsbevis för luftfartyg som används i viss verksamhet).

Underhåll

Underhåll på de luftfartyg som används i verksamheten ska utföras:

- Enligt TSFS 2012:85 för luftfartyg med nationella luftvärdighetshandlingar (Luftfartyg med EASA luftvärdighetshandlingar ska ha release av underhåll enligt 1321/2014, bilaga II Del-145)

Luftfartyg som används vid brandbekämpning

Operatör som har tillstånd av Transportstyrelsen (inte tillstånd av regeringen)

Operationellt anser TS att brandbekämpning "firefighting" kan utföras som SPO av SPO operatör, SPO organisationen ska ha procedurer beskrivet i sina verksamhetshandböcker. *Denna info gavs vid Flygsäkerhetsforum Hkp den 13 mars.*

Luftvärdighetshandlingar enligt [TSFS 2013:115](#) (om luftvärdighetsbevis för luftfartyg som används i viss verksamhet). (Gäller också för t ex fjällräddning åt Polisen).

CAMO ska ha procedurer för att hantera avvikelser från EASA typkonstruktion eller konstaterad operation utanför flyghandboken genom att verifiera vilka åtgärder som ska utföras för att luftfartyget fortsättningsvis uppfyller kraven för ett EASA luftvärdighetsbevis.

Efter konstaterad avvikelse ska en händelserapport skickas till Transportstyrelsen.

Foliering av luftfartyg

Tillåtet att "foliera, tejpa, dekalera"?

- Ja - Om det står i maintenance manual eller annan godkänd data, det är bedömt ok och det finns ett arbetsunderlag. Annars modifiering enligt Del-21.

Folieringen ("tejpen, dekalen")

- Enligt specifikation i maintenance manual eller annan godkänd data.

Installation

- Del-145 med rätt behörighet får utföra och releasa jobbet som ska utföras av eller under överinseende av auktoriserad certifierande personal. Ref. 145.A.48.
Det finns en risk att: foliering täcker områden som normalt ska kunna inspekteras, döljer statiska uttag och dekaler, skador på struktur kan uppkomma när folien skärs. Ett underhållsintyg ska utfärdas före flygning, ref 145.A.50.

AD för EASA luftfartyg

- AD som är utställda av certifierande myndighet vid/före 28 sep 2003 är adopterade genom 748/2012.
Om de inte är publicerade av EASA, kolla hos certifierande myndighet.
- AD utställda av certifierande myndighet efter 28 sep 2003 är automatiskt adopterade.

Dessa AD måste förklaras vara ej adopterade av EASA för att inte gälla.
Om de inte är publicerade av EASA, kolla hos certifierande myndighet.

AD för EASA luftfartyg

- **AMOC** (Alternative Method of Compliance) till AD. Ansökan på EASA Form 42
En AMOC måste hålla en motsvarande säkerhetsnivå som den ursprungliga AD-åtgärden och kan utfärdas till luftfartyg registrerade i medlemsstat.
Exempelvis:
 - Alternativa modifieringar / inspektionsförfaranden / underhållsintervall procedurer eller specifika driftsförfaranden eller begränsningar etc.
- TS kan bevilja tillfälliga undantag för AD utförandetid i enligt artikel 71 i förordning 2018/1139 (BR) i händelse av oförutsedda brådskande operativa omständigheter eller operativa behov med begränsad varaktighet.

Vid en ev. ansökan ange: *Undantag enligt artikel 71 i förordning 2018/1139*

Nytt på sektionen för Teknisk Operation

- Det är f,n 10 inspektörer i Kista som jobbar med fortsatt luftvärdighet (vi flyttade till Kista 2 maj 2018)
- Sektionen har en chef, 2 administrativa handläggare i Kista, 3 inspektörer/handläggare i Norrköping samt en inspektör på EASA.
- Nytt på inspektörssidan:
 - Daniel Stevens började den 21 maj 2018
 - Björn Petterson slutade den 31 augusti 2018
 - Ola Asp började den 3 september 2018
 - Rekrytering pågår