

## Frågor och svar efter genomfört CAMO/145-seminarium 2022-11-15

**1. Fråga:** Finns det några konkreta Safety åtgärder som handlar om de nationella SSP/SPAS som är Part 145?

**Svar:** Nej, inte idag. Men det finns punkter i EPAS som är relevanta.

---

**2. Fråga:** Kan man få ett förtydligande ang. "maintenance standards"? Vad innebär det rent praktiskt och konkret, dvs vilka kurser eller områden behöver man fördjupa sig i då, om man inte skulle ha den erfarenheten?

**Svar:**

**1.** Om frågan avser framtagningen av ett "Specific Training Program" för SM/CMM enligt AMC1 CAMO.A.305(c) Personnel requirements, se [Guide för utveckling av ett specifikt träningsprogram för SM/CMM](#) på TS webb.

**2.** Om frågan inte berör "Specific Training Program" finns information i Del-M kapitel D – Maintenance Standards som kan ge en överblick av områden som berörs.

---

**3. Fråga:** Hej fråga om utbildning, angående det nya DGR regelverket. Utbildning för CAMO personal måste den vara med i CAME eller är det ok att ha den i AOC OM D?

**Svar:** Då krav på DGR-utbildning inte regleras genom (EU) 1321/2014 är det inget direkt krav att sådan utbildning finns beskriven i CAME.

Men om organisationen identifierat att DGR-utbildning är nödvändigt och tagit med det i "kompetens-profilen" för den aktuella rollen bör "vad, hur och när" framgå, eventuellt genom referenser till de manualer som berör detta.

## Frågor och svar efter genomfört CAMO/145-seminarium 2022-11-15

**4. Fråga:** Hur har man på TS CAMO/P-145 tagit tillvara på den erfarenhet av SMS och 8 års arbete från TS Ops när det gäller den kunskap och erfarenhet man arbetat upp både på TS och bland Flygoperatörer gällande själva Safety Management-system? Tänker att många operatörer med AOC och CAMO (och ibland även P-145) tänker sig att implementera detta i det befintliga Safety Management-systemet som man redan har.

Erfarenheten visar att det tar ett antal år att komma in i detta och det finns ju en risk för olika tolkningar och tillämpningar mellan organisationer när man är ny jmf med de som arbetat många år med detta?

Så vi inte hamnar i en situation där man behöver ha olika management-system för OPS, CAMO och P-145 i samma organisation?

**Svar:** Bedömning av organisationernas Management System sker med hjälp av PSOE-modellen (Present, Suitable, Operating, Effective) och omfattar organisationens hela Management System (bl.a. Safety Management, Compliance Monitoring, Training).

Vid normal drift ska organisationens Management System vara Present, Suitable och Operating för att vara Compliant med gällande regelkrav.

Över tid förväntas organisationerna uppnå Effective, vilket kan utgöra en parameter för förlängd tillsyns-cykel.

Vi har idag inga förväntningar på att organisationerna ska ha kommit längre än Operating, de som jobbat med de "nya" processerna genom sitt AOC bör ha kommit längre i detta arbete.

145.A.200(c) och CAMO.A.200(c) tillåter organisationer som har ett eller fler tillstånd under (EU) 2018/1139 (grundförordningen) att integrera sitt ledningssystem i ett redan befintligt.

CAMO.A.200(d) kräver att CAMO's ledningssystem ska vara integrerat med licensierade operatörers ledningssystem samt att om en företagsgrupp av operatörer väljer att kontraktera en och samma CAMO ska varje enskild organisations ledningssystem harmoniseras med de andra i enlighet med CAMO.A.200(e) och M.A.201(ea).

---

**5. Fråga:** Kan ni säga något om hur SM kan kombineras med AM, CMM, teknisk chef i Part-145?

**Svar:** Denna fråga är beroende på organisationens "size, nature and complexity" och bör värderas från fall till fall, dock så finns det en möjlighet att kombinera roller förutsatt att intressekonflikter inte uppstår. T.ex. så kan SM och CMM kombineras förutsatt att CMM själv inte auditerar SM-funktionen och att tillräckliga resurser finns för att kunna utföra det "arbete" som ska göras inom båda funktionerna.

Se även: AMC1 145.A.30(c);(ca) Personnel requirements, punkt c, d och e.

---

## Frågor och svar efter genomfört CAMO/145-seminarium 2022-11-15

**6. Fråga:** Kommer ni att ta upp harmonisering av management system i en "single air carrier business grouping" (ref M.A.201(ea)? Dvs vad lägger ni i begreppet "harmonized"?

**Svar:** Ämnet "singel air carrier business grouping" togs inte upp under detta seminarium då målgruppen vid tidpunkten var för liten.

GM1 M.A.201(ea) Responsibilities beskriver harmonisering av ledningssystem.

Harmoniseringen ska delvis ske genom en standardisering där organisationerna inom gruppen får delade processer och procedurer (bland annat safety management key processes) som exempelvis samlas i en gemensam manual som respektive organisations verksamhetshandbok refererar till, men även genom ett gemensamt mötesforum där relevanta personer deltar (AM, SM, CMM o.s.v.) för att följa upp, utveckla och förvalta denna "grupp-standard".

Trots ovan nämnda "grupp-standard" och eventuella gemensamma verksamhetshandböcker är varje enskild organisation ansvarig för sitt ledningssystem och bibehåller sitt ansvar för respektive tillstånd.

---

**7. Fråga:** Part-CAMO. Varför är det ingen standardisering på inspektörernas tolkningar? Med de nya hårdare kraven blir det enorm skillnad resursmässigt och ekonomiskt beroende på vilken inspektör det är.

**Svar:** Transportstyrelsen strävar efter att alla inspektörer ska ha en gemensam syn på gällande regelverk med likvärdiga tolkningar. Som hjälp till det används bland annat "standardiserade" checklistor och ett gemensamt mötesforum där frågor kring tolkningar lyfts.

Till detta så tas även den aktuella organisationens "size, nature and complexity" i beaktande när kraven appliceras, därav kan det uppfattas som om varje enskild inspektör tolkar reglerna olika.

---

## Frågor och svar efter genomfört CAMO/145-seminarium 2022-11-15

**8. Fråga:** Kan ni repetera vad som gäller och vilka krav som ställs på en 145 organisation när de återauktorisera en tekniker som inte arbetat aktivt under lång tid, vad krävs för att kunna ge en tekniker ett CA igen, vilka alternativ finns?

**forts,** det står att det går att ge en tekniker en "famkurs" för att kunna återauktorisera en tekniker i stället för de 6 månader praktik som är alternativet,

**forts,** Fråga, måste det vara en godkänd Del-147 "famkurs" eller går det att hålla en intern famkurs på något vis, förutsatt att TS innan kan godkänna denna "inhouse" famkurs?!

**Svar:** Grundkravet för att kunna ställa ut eller förnya ett CA (certification authorisation) är att personen har varit involverad i faktiskt och relevant luftfartygs-/komponentunderhåll under 6 månader av de senaste 24.

Det finns inga fastställda alternativ för vad som krävs för att återauktorisera en tekniker. Vad som krävs bör fastställas genom en genomförd "Competence Assessment" för att bedöma det enskilda fallet där bland annat tidigare erfarenhet, längd på frånvaro, luftfartygets komplexitet, typ av operation och underhåll även ska beaktas.

Om organisationen beslutar att en "famkurs" krävs, kan även en praktisk "assessment" utföras för att säkerställa att personen i fråga har tillräckliga kunskaper/förutsättningar och lämplighet innan återauktorisering.

Innehållet i en "famkurs" regleras inte genom Del-147 och därför kan en kurs som genomförs av en godkänd 147-organisation inte accepteras rakt av. Innehåll och längd värderas i varje enskilt fall för det behov som fastställts genom den "Competence Assessment" som genomförts av underhållsorganisationen.

---

**9. Fråga:** Vid VK, tidigare seminarier etc. så har vi som ARC'are sagts till att "ni måste ju kolla cert och behörigheter på utfört arbete på de luftfartyg som ARC'as". Om vi då tar Part-ML luftfartyg, där arbete ofta är gjort av fristående Part-66 tekniker, så i loggbok, MoR etc. står då bara en (oläslig) signatur och ett SE.66.19XXXXXXXXXX nummer . På fpl med nybytt ägare har ju denna ingen kännedom om historik och vem som gjort vad. Vid fråga till TS certavdelning så har jag fått svar att certkopior inte får lämnas ut p.g.a. GDPR. Slutsatsen av detta är ju att fpl-ägare kan skriva i vilket fejkat certnummer som helst, eftersom det är omöjligt att kontrollera. Eller?

**Svar:** Då certifikatskopior inte kan lämnas ut med hänseende till GDPR bör frågan formuleras för att få svar om personen i fråga vid tidpunkt för utförandet hade ett giltigt certifikat med den aktuella typen. Svaret (mailet) som erhålls från Transportstyrelsen bör sedan kunna läggas till i insamlade bevis.

---

## Frågor och svar efter genomfört CAMO/145-seminarium 2022-11-15

### **10. Fråga:** CAMO.A.315.(b)(4):

”for all complex motor-powered aircraft or aircraft used by air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, establish a procedure to assess non-mandatory modifications and/or inspections and decide on their application, making use of the organisation’s safety risk management process as required by point (a)(3) of point [CAMO.A.200](#).”

Denna paragraf tillsammans med AMC 1 CAMO.A.315(b)(4) innebär att man slavisk ska göra en risk analys i enlighet med CAMO.A.200(a)(3), alla/varje dokument som publiceras av TC holder och myndigheter.

**a.** Att göra en risk analys på all publicerad dokumentation som publiceras är mycket omständligt och tidskrävande. Publicerad dokumentation är av TC holder etc självfallet redan analyserat och skall bidra till en förbättring. Eventuell inverkan på andra delar av en flygoperativ verksamhet kan dock vara intressant att lyfta till ett högre forum där fler avdelningar är inblandade.

Är verkligen tanken med denna paragraf att man ska göra en risk analys på varje enskilt publicerat dokument?

**b.** Är detta krav standardiserat över alla godkända CAMOn i Sverige. Min uppfattning är att detta krav inte gjort sig gällande i samma utsträckning hos alla svenska CAMOn. Mig veterligen skiljer det sig i kravställningen.

### **Svar:**

**a.** Som regeln säger ska en bedömning med tillhörande riskanalys utföras. Lämpligen med hjälp av en procedur som är anpassad för ändamålet och med hjälp av organisationens ”Safety Risk Management Processes”.

- EASA har publicerat en FAQ för detta Ref. [EASA FAQ n136743](#)

**b.** Kravet gäller alla CAMOn som hanterar ”complex motor-powered aircrafts” eller ”aircrafts used by air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008”.

---

## Frågor och svar efter genomfört CAMO/145-seminarium 2022-11-15

### **11. Fråga:** CAMO.A.200(a)(6) och relaterade AMCn:

Här handlar det om Compliance Monitoring och frågan är relaterat till vems ansvarsområde det är, främst om det är NPCA eller NP CMM. Min uppfattning är att det är en oklarhet ofta vilket borde förtydligas. CAME kapitel 2.8 samt dess underpunkter kan behöva förtydligas för verksamheter.

Min uppfattning är att NP CA säkrar att man följer gällande verksamhetshandbok. Monitorering av att man följer detta ligger hos CM och kapitel 2.8 ägs därför av CM.

**Slutsats:** Behövs förtydligas generellt vems ansvar det är att monitorera verksamheten i enlighet med CAME kap 2.8.

**Svar:** NPCA/CAM ska säkerställa att arbetet utförs som beskrivet i CAME (inräknat sub-kontrakterade arbetsuppgifter). CMM ska sedan monitorera att arbetet utförs enligt procedur och gällande regelverk.

Den monitorering som ska beskrivas i CAME 2.8.2-2.8.5 ska ägas och utföras av organisationens Compliance Monitoring Function.

Det pågår ett arbete med att utveckla och förtydliga den CAME-guide som finns på Transportstyrelsens hemsida för att förtydliga 2.8.2-2.8.5.

---

### **12. Fråga:** CAMO.A.130

Generell beskrivning av vad som förväntas av TS vid förändringar som inte är relaterat till prior approval, alltså CAME kapitel 0.6. Återigen verkar det som att TS förväntar sig att man skall ha skrivit ut exakt vilka punkter som inte kräver prior approval medans regelverket säger tydligt vilka förändringar som kräver prior approval och som ska stå med i CAME 0.5.

Tolkning av regelverket är att alla förändringar som inte kräver prior approval enligt CAME kapitel 0.5(CAMO.A.130(a) samt GM1 CAMO.A.130(b)) går under NOT requiring prior approval. Alltså behövs inte detaljeras vilka förändringar dessa är.

**Slutsats:** Förtydliga vad som förväntas av TS i CAMEn kapitel 0.6. Tanken är ju att underlätta för CAMOn och TS så att man inte behöver en approval vid varje förändring.

**Svar:** CAMO.A.300(a)(11)(iv) anger att procedur i CAME för ändringar som inte kräver "prior approval" ska innehålla "scope of changes". Därav blir organisation tvungen att ange vilka förändringar man vill kunna göra utan ett "prior approval".

Se även: GM1 CAMO.A.115(b)