

Svar på föranmällda frågor till seminariet

1.

Fråga:

Ny kravspec. från TS på anmärkningar, lång ledtid på grund av komplicerade svarsförfanden.

Svar:

Nuvarande hantering av åtgärdsplaner är inte ny kravställning utifrån regelverkets perspektiv. Däremot har Transportstyrelsen lagt mer fokus på granskning av redovisningar åtgärdsplaner efter tillsyn.

Bakgrund till detta ligger i EPAS och EASAs genomförda standardiseringsbesök 2023.

Se även presentation 8 – RCA – Lös rätt problem och få ledningssystemet att fungera från seminariet.

2.

Fråga:

Part-IS implementering.

Svar:

Implementeringsarbete pågår. Transportstyrelsens hållning stämmer överens med den bild som EASA ger. Implementering sker i form av ”soft-implementation” enligt EASAs implementerings-guide.

3.

Fråga:

Flyga gamla flygplan är en utmaning. Capability: giltig CMM krav senaste revision tex om produktion upphört eller bolaget har blivit sålt. Om det inte finns någon annan shop med cap så måste vi göra jobbet själva.

Svar:

Ett av grundkraven för att utföra underhåll är tillgång till underhållsdata enligt 145.A.45(a). Övriga krav för underhåll finns beskrivet i (EU) 1321/2014.

Det är innehavaren av konstruktionsgodkännandet som ska tillhandahålla och specificera vilken underhållsdata (ICA) som ska användas. Vad för delar som kan underhållas (genom att utveckla ICA) är upp till konstruktören (DAH) att besluta.

För mer info om ICA se 21.A.7.

I praktiken blir det den som ansvarar för luftvärdighetsuppgifterna (CAMO/CAO/ägare) som behöver säkerställa tillgång till reservdelar, nya och begagnade, samt att de uppfyller kraven i Del-21, Del-21L, Del-M och/eller ML.

Notera: Det finns inga krav på TCH (DAH) i (EU) 748/2012 vad gäller att tillhandahålla nya eller underhållna delar. Det som beskrivs där (Del-21 och Del-21L) är vad som gäller för att nya delar ska få konstrueras, tillverkas och installeras.

4.

Fråga:

Gällande C of C för standard parts vore det bra med repetition gällande denna dokumentation då det skiljer väldigt mycket på dessa?

- Vad räknas som standard part
- Vad skall C of C innehålla
- Vem får utfärda C of C, (Manufacturer/supplier/parts broker etc).

Svar:

- Vad räknas som standard part:
 - Se: 21.A.303(c) med AMC, 21L.A.192(a)(3) med AMC samt AMC1 145.A.42(a)(iv).
- Vad skall C of C innehålla:
 - Se: M.A.501(a)(4) med AMC, ML.A.501(c).
- Vem får utfärda C of C, (Manufacturer/supplier/parts broker etc).
 - Tillverkaren. Det är den som ska och redovisa vad man tillverkat och efter vilken standard.

5.

Fråga:

Vilken nivå av underhåll anser EASA/TS vara tillräcklig för att kunna acceptera ett Form 8130-3 med dual release för en "removed servicable" reservdel borttagen från ett FAA luftfartyg.

- Komponenter, strukturdelar, non-serialized parts etc.
- Inspection/tested till vilken nivå?
- Enligt vilket underlag? CMM alt AMM
- Vilken behörighet på organisationen?

Svar:

Gällande utgåva av MAG (FAA-EASA) medger inte stöd för demontering av delar från N-registrerade luftfartyg med Form 8130-3 och "dual-release".

6.

Fråga:

Det upplevs ofta som att den tekniska avdelningen och den flygoperativa avdelningen inom TS har olika uppfattningar om hur delar som är gemensamma mellan tillstånden skall hanteras tex Management systemet och Part-IS. Då detta även faller ned på organisationerna skulle jag vilja veta hur TS arbetar med intern standardisering

Svar:

Transportstyrelsen jobbar regelbundet med intern standardisering och koordinering för att hitta enhetliga tillämpningar. Beroende på ämnet och antal berörda regelområden tar det olika lång tid att genomföra.

Reglerna inklusive AMC och GM i (EU) 1321/2014 är tydligare vad gäller avvikelser än (EU) 965/2012. Enligt utkastet på ändringar till (EU) 965/2012 kommer regelverken närma sig.

Vid gemensamt ledningssystem (CAMO.A.200(c), (d)) följer man det "högsta" kravet för att uppfylla kravet på ett gemensamt ledningssystem.

7.

Fråga:

Med referens till SPAS 2026 § 10.1

”Behovet av kvalificerade personal för NP-roller (nominerade personer, ledningspersonal) är större än tillgången” undrar jag varför inte TS samkör MSA mellan CAMO och flygoperativt då de oftast delar system?

Idag kan en MSA tex utföras av TS flygoperativa avdelning för att en månad senare utföras av TS tekniska avdelning och detta känns som ett slöseri med resurser för både TS och organisationerna.

Procedurer kan dessutom i samband med detta godkännas av ena avdelningen men inte den andra (se ovan fråga).

Svar:

Transportstyrelsen jobbar regelbundet med intern standardisering och koordinering för att hitta enhetliga tillämpningar. Beroende på ämnet och antal berörda regelområden tar det olika lång tid att genomföra.

Målbilden är att kunna genomföra gemensamma tillsyner och bedömningar där ledningssystemet delas av flera tillstånd.

8.

Fråga:

Med referens till SPAS 2026 §10.3 ”brist på reservdelar” undrar jag om det finns några planer inom EASA att lätta på kraven så att vi inom EASA på ett lättare sätt kan få ta del av reservdelar på marknaden.

I nuläget skapar EASAs regelverk en del av bristen.

Lättnad borde ses över gällande tex:

- FAA removed servicable delar?
- Delar som är översedda av OEM utan korrekt certifiering? (Se nedan)

Det har visat sig att det finns bolag i UK som inte tycker det är värt att ta ut EASA Part-145 tillstånd utan nöjer sig med att sälja till övriga delar av världen som accepterar en UK form one med dual release enligt bilaterala avtal tex FAA.

Bolaget i fråga är OEM av komponenter och också de enda som gör översyn vilket innebär att inga reservdelar finns tillgängliga för EASA luftfartyg.

Här borde EASA fundera på:

- Om kostnaderna för ett tredjelandstillstånd (Part-145) är prisvärt (gällande både tillstånd samt arbetskostnader)
- Om det bilaterala avtalet med UK kan uppdateras där tex OEM alltid har rätt att utföra underhåll på ”sina” komponenter.

Svar:

Transportstyrelsen har inte sett något från EASA om lättnader vad gäller komponentunderhåll under (EU) 1321/2014 eller de bilaterala avtalen (EU/US m.fl.).

Notera: Det finns inga krav på TCH (DAH) i (EU) 748/2012 vad gäller att tillhandahålla delar. Det som beskrivs där är vad som gäller för att nya delar ska få konstrueras, tillverkas och installeras.

Se även fråga 3.

9.

Fråga:

Tolkning, praxis och proportionalitet

- Terminologi vs. Regelkrav:
Hur bör begrepp som "hazard log" eller "riskregister" förstås inom Part-145?
Eftersom dessa termer inte explicit nämns i regelverket (som istället fokuserar på processer för identifiering och riskhantering) uppstår osäkerhet när specifika dokumentformat efterfrågas i praxis.
Hur säkerställer vi att tillsynen vilar på de krav som faktiskt ställs i förordningen snarare än på informella branschbegrepp?

Svar:

Transportstyrelsen utför som regel systemtillsyn. Vid tillsynen beaktas alla aspekter från input till output. Även om en faktisk "hazardlog" eller "riskregister" inte explicit krävstställs ska organisationen säkerställa dokumentation av ledningssystemets nyckelprocesser (145.A.55(c) & CAMO.A.220(b)).

10.

Fråga:

Tolkning, praxis och proportionalitet

- Proportionalitet (A.200):
Vi efterfrågar en fördjupad dialog om hur proportionalitetsprincipen ska tolkas för mindre och mindre komplexa organisationer.
Hur undviker vi att administrativa krav skapar en börda som riskerar att flytta fokus från det faktiska säkerhetsarbetet?

Svar:

Som utgångspunkt ska organisationen utarbeta och fastställa en verksamhetshandbok som innehåller processer och procedurer som är anpassade efter organisationens karaktär och komplexitet.

Transportstyrelsen utgår från grundläggande krav och anpassning av organisationens ledningssystem.

För mer information se EASA Management System Assessment Tool (EASA MSAT) Annex 2: Guidance on 'scalability' and 'suitability'.

11.

Fråga:

Implementering av Part-IS (Informationssäkerhet)

- Myndighetens lärdomar:
Vilka huvudsakliga lärdomar har Transportstyrelsen dragit hittills under förberedelserna och implementeringsfasen av Part-IS?

Svar:

Transportstyrelsen har idag för lite praktisk erfarenhet för att kunna svara på denna fråga.

12.

Fråga:

Implementering av Part-IS (Informationssäkerhet)

- Best Practice:
Finns det identifierade "Best Practices" eller rekommenderade angreppssätt för hur organisationer kan bygga upp sin informationssäkerhet på ett sätt som är både effektivt och som möter myndighetens förväntningar vid tillsyn?

Svar:

Transportstyrelsen har idag för lite praktisk erfarenhet för att kunna svara på denna fråga.

13.

Fråga:

Nivå på compliance-strukturer och vägledningar

- "Right-sizing" av dokumentation:
Det finns en tendens till en "dokumentationsinflation". Hur kan organisationer dimensionera auditchecklistor och korsreferenslistor så att de blir levande verktyg snarare än administrativa pappersprodukter?

Svar:

Som utgångspunkt ska organisationen utarbeta och fastställa en verksamhetshandbok som innehåller processer och procedurer som är anpassade efter organisationens karaktär och komplexitet.

Transportstyrelsen utgår från grundläggande krav och anpassning av organisationens ledningssystem.

För mer information se EASA Management System Assessment Tool (EASA MSAT) Annex 2: Guidance on 'scalability' and 'suitability'.

14.

Fråga:

Vägledningens status:

Hur säkerställer vi en enhetlig tolkning bland inspektörer så att Transportstyrelsens guider förblir ett stöd och inte transformeras till absoluta krav vid tillsyn?

Svar:

Innehållet i guiderna baseras bland annat på regelkrav, lärdomar från Transportstyrelsens interna standardiseringsarbete, tillsynserfarenheter och EASAs standardiseringsbesök. Transportstyrelsen utarbetar sedan där behov uppstår, guider för koordinering och standardisering mellan inspektörer.

Vissa guider publiceras som stöd för tillståndshavare.

Guiderna syftar till att ge en gemensam förståelse av tolkning och tillämpning av kraven för inspektörer och tillståndshavare.

Se även fråga 18.

15.

Fråga:

Erfarenhetsutbyte och feedbackloopar

- Lärdomar från tillsyn:

Kan Transportstyrelsen dela med sig av aggregerad data eller generella trender från standardiseringsarbete och inspektioner? Att förstå ”vanliga brister” i branschen är ett effektivt sätt att arbeta proaktivt.

Svar:

Vid seminariet presenteras statistik från föregående år.

Då regelkraven för ledningssystem i CAMO och 145 (A.200) är relativt unga finns idag inte tillräckligt med data för att kunna presentera mer specifika trender.

Se presentation nummer 03-Återoppling 145 och 04-05-Återkoppling VK CAMO&ACAM.

Önskas presentation på annat sätt samt omfattning vid nästa seminarier tar vi gärna emot önskemål.

16.

Fråga:

Erfarenhetsutbyte och feedbackloopar

- ECCAIRS2:

Hur kan återkopplingen från occurrence-rapportering tydliggöras och förbättras?

För att bibehålla en stark rapporteringskultur (Just Culture) behöver branschen se hur deras data bidrar till faktiska säkerhetshöjande åtgärder på nationell nivå.

Svar:

Frågan är skickad till Transportstyrelsens sektion för analys som tar den med sig i sitt fortsatta arbete.

Vi tar också frågan med oss till kommande seminarier för att försöka sammanställa data som återkoppling.

17.

Fråga:

Fråga kring hur man kan se på utrustning eller delar som av någon anledning plockas av som serviceable men där något underhållskriterie sedan blir overdue.

Tänker på frågan från en operatörs perspektiv där man genom sin CAMO har kontroll på de underhåll som behöver utföras.

Frågan gäller också endast för underhållsuppgifter som man i sin normala verksamhet utför och certifierar under sin luftfartygsbehörighet.

Exempel:

Man demonterar utrustning eller komponent från sitt luftfartyg i serviceable condition. Denna utrustning eller komponent har en inspektion på kalendertid med 30 dagars intervall.

Denna inspektion faller medan utrustningen eller komponenten inte är installerad på luftfartyget. Tex en detailed visual inspection som görs enligt AMM.

Vill man göra inspektionen och certifiera detta på en Form 1 så krävs komponentbehörighet.

Kan man också tänka sig att man lägger ut det underhåll som förfallit samtidigt som man monterar utrustningen eller komponenten på luftfartyget och certifiera inspektionen under sin luftfartygs behörighet?

Det kan ju också bli lite konstigt då det i så fall skulle kunna gå ganska lång tid mellan att inspektionerna görs vilket kanske inte är lämpligt i alla lägen.

Alternativet som jag ser det är att Part 145 skaffar komponentbehörighet på all utrustning som man av någon anledning demonterar i serviceable condition som har underhållskriterier?

Svar:

För att kunna ge ett specifikt svar saknas vissa uppgifter i frågan.

Det generella svaret är att det inte kan återmonteras något som har fallit på tid under perioden som det förvarats på förråd.

Därför är frågeställarens slutsats att komponentbehörighet krävs riktig.

18.

Fråga:

I grunden så är vårt tillstånd baserat på EASAs och nationella regelverk och deras AMC och GM.

Utöver dessa så publicerar TS ytterligare material på

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet/luftvardighet/fortsatt-luftvardighet/Manualexempel-och-checklistor/>.

I dessa guider så lägger ni ibland till egna saker som inte beskrivs i regelverket. Vilken juridisk grund står dessa guider på? Är de verkligen något vi måste följa eller kan vi se dom mer som tips från TS?

Svar:

Innehållet i guiderna baseras bland annat på regelkrav, lärdomar från Transportstyrelsens interna standardiseringsarbete, tillsynserfarenheter och EASAs standardiseringsbesök.

Transportstyrelsen utarbetar sedan där behov uppstår, guider för koordinering och standardisering mellan inspektörer.

Vissa guider publiceras som stöd för tillståndshavare.

Guiderna syftar till att ge en gemensam förståelse av tolkning och tillämpning av kraven för inspektörer och tillståndshavare.

Se även fråga 14.

19.

Fråga:

TS granskande av åtgärdsplaner har skruvats åt avsevärt de senaste åren.

Er tolkning av A.150 + AMC blivit extremt rigid, där ni sällan accepterar något underlag förrän vi underkastat oss fullständigt till er mall som publicerats.

I tillägg så känns ribban för att få en finding lägre. Tex så räcker det att en procedur inte är tillräckligt tydlig, trots att man inte påvisat någon konkret problem.

I dessa fall blir en åtgärdsplan ännu svårare att formulera och få godkänd av TS.

Har ni några tankar på att utvärdera nuvarande modell och kanske justera?

Svar:

Nuvarande hantering av åtgärdsplaner är inte ny kravställning utifrån regelverkets perspektiv. Däremot har Transportstyrelsen lagt mer fokus på granskning av redovisningar åtgärdsplaner efter tillsyn.

Bakgrund till detta ligger i EPAS och EASAs genomförda standardiseringsbesök 2023.

Se även presentation från seminariet.

Se även fråga 1.

Kommentar:

Sedan seminariet 2024 då Transportstyrelsen presenterade hantering av åtgärdsplaner, ser vi att tillståndshavarna gör framsteg i sitt utredningsarbete.

Guiden för åtgärdsplaner är en guide.

Syftet är att tillståndshavarnas system/rutiner ska uppfylla kraven. Det är när tillståndshavarens systemstöd inte uppfyller kraven på redovisning som Transportstyrelsen kräver att guiden ska användas för att underlätta redovisning.

Frågor ställda under seminariet

20.

Fråga:

Hur formuleras avvikelser och därmed bestämmer inom vilket område som avvikelser hamnar inom?

Svar:

Transportstyrelsen utför systemtillsyn, identifierade avvikelser skrivs på systemnivå med ett eller flera bevis enligt principen nedan:

- Varför det är en avvikelse (Avvikelse texten) ("Systemavvikelse")
 - o Vad är det (organisationen) inte uppfyller enligt regeln.
- Vad (Beviset ("symptomet"))
 - o Referens till observerat: Dokument, plats, verktyg etc.

21.

Fråga:

Företag med flera tillstånd. Vill använda samma/gemensamma procedurer, handböcker. Möjligt eller inte?

Svar:

Ett företag som innehar flera tillstånd kopplat till samma organisationsnummer kan ha gemensamma handböcker.

Tänk på:

- De gemensamma böckerna ska uppfylla respektive tillstånds regelkrav.
- Vid ändringar ska respektive tillstånd söka (notifiera) till Transportstyrelsen.

22.

Fråga:

VK planerad vid semesterperiod, kan det ändras?

Svar:

Se presentation 07-Del-145 FAQ.

23.

Fråga:

Har varit en tid där reglerna har justeras hur gör vi för att få stabilitet?

Svar:

För att få en överblick av EU/EASAs regelutvecklingsplan och vad som kommer, refererar vi till EPAS Vol-II.

För att vara förbered på kommande regeländringar uppmuntrar Transportstyrelsen till att bevaka och ta del av EASAs remisser (NPA) där man även får tycka till.

24.

Fråga:

Önskan om att delge organisationerna en preliminär tillsynsplan.
Kan TS skicka prel. VK planer?

Svar:

Organisationer med tillstånd enligt Del-145 och Del-CAMO har en tillsynsperiod som löper på 24-månader.

Enligt Transportstyrelsen nuvarande rutiner för 145/CAMO ska en Hel-VK (VK24) utföras under periodens sista månad.

Det innebär i praktiken att ni kan räkna med att nästkommande Hel-VK sker 24 månader efter senaste.

Till det kan det tillkomma ytterligare tillsyner beroende på tillståndets omfattning.

För mer detaljer kring detta kontakta din tilldelade inspektör (PI).

25.

Fråga:

Åtgärdsplaner, önskan om samsyn inom TS sektioner.

Svar:

Det pågår ett projekt för att hitta ett gemensamt arbetssätt mellan operativa och tekniska sektionerna på Transportstyrelsen.

Planen är att implementera det gemensamma arbetssättet under 2027.

Principerna som presenterats vid seminariet 2024 och 2026 är den gemensamma målbilden.

26.

Fråga:

Hur kan man ifrågasätta en avvikelse?

Process för att överklaga avvikelser saknas.

Svar:

Mottagaren av en rapport är alltid välkommen att återkoppla till tillsyns-teamet efter tillsynen om det är oklarheter. Det bör dock ske i närtid efter att rapporten mottagits.

Det innebär i sig inte att en avvikelse kan överklagas eller bestridas men att den kan förtydligas om något uppfattats fel.