



Handläggare, tfn
Torgny Bramberg, 0705502470
torgny.bramberg@aopa.se

Datum
2013-05-23
Ert datum

Sid 1 (3)
Er referens
GA Projektet
Möte 22 maj 2013

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Kopia: ga@transportstyrelsen.se
www.aopa-sweden.se
Facebook; AOPA – Sweden

”GA projektet” – möte 22 maj 2013

Tack för ett trevligt och informativt möte där vi fick möjlighet att ta del av TSL:s beskrivning av nuläget. Dagen kom i stor utsträckning att handla om införandet av EASA-bestämmelser och mindre om konkreta förenklingar men vi uppskattade den dialog som fördes.

En fråga som diskuterades är av särskild betydelse för allmänflyget i Sverige. Som vi framförde på mötet har införandet av CAMO i kombination med tolkningen av hur tillverkarnas olika bulletiner, instruktioner och rekommendationer skall omhändertas medfört utomordentligt skadliga fördyringar av underhållet på flygmaskiner. Hela processen med omtag av alla rekommendationer från tillverkare medför ringa – om någon, förändring av flygsäkerheten. Till mycket hög kostnad. Marknadspriserna på flygmaskiner har därför sjunkit radikalt. Kapitalförstöringen är ett stort problem för allmänflyget i Sverige. Företeelsen berör hela EU men tolkningarna är till synes särskilt betungande i Sverige.

Vi förutsätter att TSL inte avser (avsåg) att ge verkstäder och tillverkare fria händer att själva skapa myndighetsbeslut. Så fungerar det nu i praktiken. Tillverkarnas råd, ofta med amerikansk skadeståndsjuridik som motiv, tolkas nu i Sverige som obligatoriska på grund av TSL:s krav på att dessa skall ”omhändertas”. Genom MFL AIR 3-211 är alla undantag dessutom förenade med TSL:s godkännande och okända kostnader. Detta är uppenbart inte flygsäkerhet som motiverar krav på ägarna att bl.a. inventera decenniegamla ”Recommendations” för att ”omhänderta” dessa enligt MFL:en. En tydlig indikation på onödiga konsekvenser är den dysfunktionella byråkratiska excessen med gummilisterna.

I ovan nämnd MFL förmedlar TSL ett explicit krav (säkerhetsbevisning) utöver EU-förordning. Det är här inte tydligt om MFL avses utgöra del av regleringen och vilket stöd i EU den i så fall har. Från den svenska myndigheten anhåller vi om en brådskande analys av läget:

AOPA-Sweden

TB/C:\Users\Owner\Desktop\AOPA Sweden\AOPA 2013\Bestämmelser\Brev re GA möte 22 maj 2013

Adress	Telefon	Fax	Internet
Lintå Gårdsväg 5A SE-168 74 Bromma	08-29 50 00	070 610 8040	info@aopa.se www.aopa.se

Förslag 1 för sänkta kostnader:

Snabbtred hur Sveriges reglering kan omformuleras på sådant sätt EU:s bestämmelser respekteras utan att förorsaka fortsatt skada för allt allmänflyg. Alternativt; hur kan TSL snabbt föregå och/eller ta hänsyn till kommande lättnader EASA:s nu pågående publicering av NPA/CRD inom området underhållsbestämmelser.

Det är utomordentligt viktigt att TSL klargör att myndigheten och/eller FAA (eller annan nationell myndighet) inte kräver åtgärder som inte är analyserade och stadfästa i gängse ordning genom AD eller likande ("mandatory"). Råd och andra anvisningar från tillverkare – utan myndighetens explicita sanktionering – får inte medge möjligheten för kommersiella bolag, med ett generellt utformat stöd av myndigheten, att generera onödig service eller utbyte av väl fungerande komponenter som nu sker.

Samsyn kan ge bättre förutsättningar i närtid

Vi uppfattade på mötet att TSL inte avser att med bestämmelser ge tillverkarna och verkstäder carte blanche att med myndighetens stöd framtvinga onödigt fördyrande utbyte av delar. Vi uppfattade också att TSL inte avsåg kräva onödiga åtgärder av certifierade verkstäder (gummilisterna). Vi välkomnar därför, för hela Sveriges allmänflyg helt nödvändiga korrigeringar av nuvarande regler och tolkningar.

När myndighet (FAA, TSL et al) tagit ställning och inte utfärdat en "mandatory" AD eller liknande med anledning av tillverkares rekommendationer föreligger de facto ett myndighetsbeslut om "non-mandatory". Detta utgör ytterligare motiv till varför myndigheten inte därefter ånyo bör ta upp sakfrågan till prövning och då etablera en oklar mellanform av "mandatory" i form av en särskild prövning av omhändertagandet av rekommenderade åtgärder – ett system som dessutom över tid kan bygga upp en oöverskådlig bukett av olika motiveringar (säkerhetsbevisningar). Rättsläget blir då oacceptabelt otydligt och kostnaden för sökande och TSL:s hantering kan, enligt decennier av erfarenheter, inte motiveras.

Även formellt i AMC MA 301-7 och Appendix 2 to MA 201 (h) anges servicebulletiner som "non-mandatory service information".

Förslag 2 för sänkta kostnader:

Vi vädjar därför om ett omedelbart klargörande från TSL för att stoppa serviceexcesserna som flygplansägarna nu drabbas av. Det underlag (säkerhetsbevisning) och därmed förenade kostnader, som nu avkrävs i TSL:s MFL AIR 3-2011 (sid 2) för lättnad är uppenbart omotiverad i alltför många fall. Lättnad är i praktiken inte möjlig, inte minst p.g.a. av kravet på "stöd från tillverkaren".

Principer för reglering

I de fall när TSL anser att en förändring av regelverket är motiverad och denna förändring medför omfattande ekonomiska och operativa konsekvenser för marknaden finns det särskild anledning att motivera åtgärden med faktabaserade underlag. En

säkerhetsbevisning. Inte minst ur rättsprincipiell synvinkel är det väl motiverat att alla sådana förändringar är evidensbaserade.

”Säkerhetsbevisning” borde rimligen i första hand tas fram av myndigheten innan kostnadsdrivande skärpt reglering införs. I enkätsvaren framgår att detta tankesätt inte ligger bakom flera av TSL:s ställningstaganden.

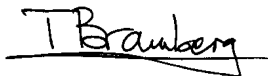
En belysande exempel som diskuterades på mötet gäller gångtidsförlängning genom korrosionskontroll. Reglerna medför nu att kommersiell verksamhet, inklusive skolning inte tillåts efter 12-årsgränsen. Decennier av driftserfarenheter stöder inte detta krav. Det innebär för många operatörer en anmärkningsvärd fördyring i jämförelse med tidigare bestämmelser.

För allmänflygets överlevnad anser vi det nödvändigt att TSL nu tar fram ett nytt förslag på hur rekommendationer kan ”omhändertas” utan onödig och kostsam formalia. Kraven på säkerhetsbevisning kan i praktiken inte åstadkommas – särskilt inte amerikanska tillverkarens stöd. Nuvarande tolkning ger nu bara fördel för tillverkare - välkomna extra intäkter, sanktioner av myndighet, från den marginella marknaden Sverige.

De nu uppkomna parodiska exemplen (ex. gummilister) skadar myndighetens anseende långt mer än vad kanske TSL insett. Hänvisning till EASA har samma negativa effekt.

Att dessutom resursstarka TSL underlåter att agera och motivera synnerligen kostnadsdrivande reglering i enlighet med myndighetens egna krav på flygplansägarna genererar en badwill som motverkar myndighetens grundläggande roll i samhället. AOPA har, inte minst av flygsäkerhetsskäl ett starkt intresse av ett respekterat och väl underbyggt regelverk. Vi är övertygade om att TSL med integritet kan, både tolka och påverka EASA så att vi får ett betydligt mer ändamålsenligt regelverk inom underhållsområdet. Ärendet brådskar.

Med vänliga hälsningar

A handwritten signature in black ink that reads 'T Bramberg'.

Torgny Bramberg
AOPA – Sweden
Enligt uppdrag

AOPA - SWEDEN (TIDIGARE SPAF) ÄR EN IDEELL ORGANISATION SOM VERKAR FÖR SINA MEDLEMMAR SOM ÄR PILOTER OCH FLYGPLANSÄGARE. VI FORMAR, UTTRYCKER OCH FRAMFÖR VIKTIGA POSITIONER FÖR ATT FRÄMJA ALLMÄNFLYGETS EKONOMI, SÄKERHET, ANVÄNDBARHET OCH POPULARITET. AOPA - S ÄR DEN SVENSKA DELEN AV IAOPA SOM HAR FLER ÄN 470 000 MEDLEMMAR - I DRYGT 60 TALET LÄNDER.