

Ändrade bestämmelser för underhåll inom allmänflyget

Uppdaterad 2015-07-28, CAMO-kravet slopas endast för ELA1

Sammanfattning av de nya bestämmelserna för luftvärdighet för EASA-luftfartyg som opereras enligt reglerna för icke-kommersiell luftfart.

EASA och Transportstyrelsen(TS) har under många år gäckat det svenska allmänflyget med sina pålagor för att höja säkerheten. Att ens räkna ut hur mycket kostnaden för flygplanägande ökat senaste åren vill ingen ge sig på, för det är inte rolig läsning. EASA har nu insett sitt misstag efter att samtliga intresseorganisationer legat på dem i flera år samt att de fått en ny chef, Patrick Ky, som vill förbättra allmänflygets förutsättningar i Europa. Organisationerna har bjudits in för att ingå i en ”Task Force” med syfte att vara på plats i Köln och delta i det aktiva regelarbetet för flygplanunderhåll.

Arbetet för att ta fram regler som är i proportion till vår verksamhet har delats upp i två faser, ”Phase I” och ”Phase II”. Arbetet i Phase II ledde fram till Light Part-M som i skrivande ligger ute för remiss på EASAs hemsida. Troligtvis införs denna i början av 2017. Arbetet med Phase I är sedan ett drygt år tillbaka helt färdigt och började gälla den 27e juli i år, Förordning (EU) 2015/1088. Den syftar till ändringar i Part-M, regelverket för fortsatt luftvärdighet. Det gäller endast ELA1¹-flygplan som används för privatflygning, ej tillståndspliktig verksamhet så som skolflygning eller bruksflyg. Efter 26 augusti 2016, när nya OPS-reglerna kommer, gäller det också skolflygning.

Följande är i kraft från den 27 juli 2015:

1. **Självdeklarerat underhållsprogram** – Ägaren kan i de nya reglerna signera och ta ansvar för sitt underhållsprogram. Detta öppnar upp för att göra avvikelser från bl.a. tillverkarens rekommendationer. En propeller kan t.ex. gå ”on condition” istället för att slaviskt följa sin kalendertid. Det finns också möjlighet att avvika från de ökända Cessna-SIDarna som inte är obligatoriska i USA. Ta en titt på ditt underhållsprogram och se vad du kan förbättra för att få ut mer av ditt flygande utan att tumma på säkerheten. Endast direktiven¹ är obligatoriska.
2. **Kravet på CAMO slopas** – Ägaren kan välja att kontraktera en CAMO för att sköta luftvärdighetsgranskningen men det är inte längre ett krav.
3. **Minimum Inspection Programme** – Många är vi som minns ”Sagan om Dörrlisten”, den som så tydligt satte pricken över i:et på vad regelverket så konsekvent misslyckats med. Tidigare hänvisade man till tillverkarens Service Manual i sitt underhållsprogram. TS hittade ett för dem unikt sätt att tolka reglerna som gjorde att allting som stod i servicemanualen blev obligatoriskt utan undantag. Efter påtryckningar från AOPA och till sist från EASA ändrade TS delvis inställning. Som flygplanägare blev man tvungen att nämna i underhållsprogrammet alla gånger man inte följde servicemanualen, en ”top to bottom”-inställning. EASA förstod så småningom att man behövde ett sätt att bygga från grunden och i samband med det föddes Minimum Inspection Programme. Dan Åkerman från AOPA Sweden var den som tog med sig idén ner till förhandlingsbordet i Köln. Den 27e juli 2015 blir den verklighet, en sann seger för AOPA, flygplanägare, operatörer och piloter.

¹ ELA1, max startvikt = 0 – 1200 kg, för luftballonger och luftskepp gäller andra regler, se EASAs hemsida för rätt definition.

² Airworthiness Limitation Section, Airworthiness Directives/Luftfärdighetsdirektiv eller särskilda underhållskrav i databladet för typcertifikat (Type Certificate Data Sheet – TCDS)

Som flygplanägare måste man vara medveten om att underhållet alltid kommer att vara förknippat med kostnader och att det finns rekommendationer som man verkligen bör följa för att säkerställa en god teknisk status på sitt luftfartyg. Det är upp till ägaren att bestämma vilka avsteg hen vill göra från tillverkarens rekommendationer, hänsyn bör tas till flera olika aspekter så som miljö, flygtimmar per år, typ av flygning och så vidare. AOPA kan inte och bör inte vara direkt inblandade i avstegen i underhållsprogrammet men vi hjälper gärna till med utformningen och finns givetvis till för att våra medlemmar ska kunna ställa alla möjliga relaterade frågor till oss.

De nya bestämmelserna medför väsentliga lättnader och samtidigt en betydande ökning av ägarens ansvar. Ägare som har, eller vill få, kunskap och ta eget ansvar kan därmed också rejält sänka sina kostnader för underhåll. AOPA är mycket positiva till utvecklingen från EASAs sida och vi är glada att få vara en del av arbetet med framtidens regelverk. Jag fick förtroendet att representera IAOPA i denna Task Force och AOPA Sweden har därmed kunnat lägga särskild tyngd vid de frågor som är viktiga för Sveriges allmänflyg. Genom ditt medlemskap i AOPA har du gjort det möjligt för oss att vara på plats för att påverka på riktigt. Om du inte är medlem i AOPA idag men gillar vad vi gör, [sign up!](#)

Flyghälsningar

Niklas Larsson
AOPA Sweden