

AIR 2017-3

2017-11-07

**Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart, 601 73 Norrköping,
telefon 0771-503 503**

Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart (MFL) kommer ut när det finns ett behov av att informera verksamhetsutövare på luftfartsområdet. MFL innehåller endast information och har inte bindande verkan. När det gäller regler hänvisas till Transportstyrelsens hemsida som finns på <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-luftfart/>

**Användande av CS-STAN för svenskregistrerade Annex II-luftfartyg
(inte amatörbyggda)****Inledning**

Sedan en tid har Kommissionens förordning (EU) 748/2012¹ enligt punkterna 21.A.90B och 21.A.431B möjliggjort för enskilda tekniker eller verkstäder att utföra vissa enklare fördefinierade typer av ändringar och reparationer av EASA-luftfartyg enligt ett förfarande som kallas standardändringar/standardreparationer ”Standard Changes/Standard Repairs” (SC/SR). Dessa förfaranden finns publicerade av EASA i en certifieringsspecifikation som kallas CS-STAN. SC/SR utformade enligt CS-STAN innebär att de kan införas direkt i så kallade EASA-luftfartyg utan krav på en certifieringsprocess.

Transportstyrelsen har försökt att få det nationella regelverket att erbjuda liknande möjligheter för luftfartyg som omfattas av artikel 4.4 i EU-förordningen (EG) 216/2008², så kallade Annex II-luftfartyg. Genom bestämmelserna i 13 § TSFS 2012:85³ och 5 kap. 2§ i TSFS 2012:87⁴ ges den möjligheten, då EASA-godkända STC anses vara godkända. Transportstyrelsens tolkning är att även mindre ändringar, eller modifieringar som vi kallar det i vårt nationella regelverk, kan inbegripas. Även mindre reparationer kan betraktas som godkända om de innehåller underhållsdata som är godkänd av EASA. Eftersom amatörbyggda luftfartyg inte regleras av TSFS 2012:85 eller TSFS 2012:87, kan metoden inte tillämpas för dessa.

Det finns dock vissa krav i CS-STAN som inte gäller för Annex II-luftfartyg. Det kan till exempel handla om utfärdande av underhållsintyg ”Release to Service” där Transportstyrelsen istället kräver att

¹ Kommissionens förordning (EU) 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.

² Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG.

³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:85) om underhåll, reparation och modifiering av flygmateriel.

⁴ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:87) om konstruktion, tillverkning, typ- och modifieringsgodkännande av flygmateriel m.m.

intyget utfärdas av en nationell flygverkstad som är innehavare av ett AUB eller av en enskild flygtekniker med nationell behörighet på typen.

Där det i CS-STAN hänvisas till AMC M.A.801 ska en viss försiktighet iakttas. AMC M.A.801 utgör rådgivande information och är skriven utifrån de krav som EU-förordningarna innehåller men som inte finns i vårt nationella regelverk. Läser man AMC M.A.801 med den vetskapen innehåller den dock en hel del nyttiga råd.

Tillämpning och begränsningar

Standardmodifieringar/standardreparationer (SC/SR) som anses vara godkända av EASA gäller inte för amatörbyggda luftfartyg.

Metoden är tillämplig på följande luftfartyg, dock med beaktande av eventuella begränsningar som beskrivs i respektive SC/SR i CS-STAN:

- 1 Flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 5700 kg, eller
- 2 Rotorluftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) på högst 3175 kg, eller
- 3 Segelflygplan, motordrivna segelflygplan, ballonger och luftskepp.

Användningen av SC/SR kräver att det inte strider mot typcertifikatsinnehavarens data eller, då typcertifikat saknas, mot typspecifikationen och får enbart ske då en specifikation definierad i CS-STAN kan följas utan avvikelse.

Utöver ovan beskrivna begränsningar kan det förekomma ytterligare begränsningar beskrivna i respektive SC/SR.

CS-STAN ska vara av den senaste utgåvan som återfinns på EASA:s hemsida WWW.EASA.EUROPA.EU.

Dokumentation

All dokumentation som tas fram i samband med en SC/SR ska arkiveras i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:33) om dokumentationskrav för luftfartyg, d.v.s. som vid övriga modifieringar och reparationer.

Delar och utrustningsenheter

Konstruktionen av delar och utrustningsenheter ingår som del i SC/SR och kräver normalt inget separat godkännande. Särskilda SC kräver dock delar och utrustningar som möter en angiven teknisk standard. I detta fall, när delar och utrustning ska vara certifierade som en ETSO-artikel, är dessa artiklar att anses som godkända om de omfattas av bilaterala avtal eller är s.k. "Grandfadrade" enligt förordning (EU) 748/2012.

Normalt ska ingen egen tillverkning av delar behövas, men i de fall detta behövs gäller följande:

- För normalklassade Annex II- luftfartyg krävs en nationell AUB-organisation med behörighet för typen och procedurer för tillverkning av delar. Enskild flygtekniker med nationell behörighet får normalt inte tillverka egna delar då procedurer saknas.
- För experimentklassade Annex II- luftfartyg (dock inte amatörbyggda) ska ägare/brukare/enskild flygtekniker/AUB som innehar rätt kompetens och verktyg vara ansvarig för arbetet.

Utförande

TSFS 2012:85 reglerar vem som får utföra underhåll på de olika Annex II- luftfartygen (dock inte amatörbyggda), det vill säga vem som får utföra SC/SR enligt denna tillämpning.

- För normalklassade Annex II- luftfartyg gäller att enskild flygtekniker eller en underhållsorganisation med behörighet för aktuellt arbete får utföra en eller flera SC/SR.
- För experimentklassade Annex II- luftfartyg gäller att ägare/brukare i vissa fall får utföra SC/SR. I övriga fall gäller enskild flygtekniker eller en underhållsorganisation med behörighet på typen.
- För ultralätta luftfartyg gäller kraven i UL-handboken utgiven av KSAK-M, ”Underhåll, reparation och modifiering”, Mom. C10.

”Release to Service”

Vid utfärdande av underhållsintyg ska en speciellt framtagen blankett användas. Den ska signeras av både installatören och ägaren av luftfartyget.

Blanketten heter ”Underhållsintyg Annex II CS-STAN”, blankett BSL14313 och återfinns på Transportstyrelsens hemsida ([Underhållsintyg Annex II CS-STAN](#)).

För de SC/SR som en ägare inte får utföra och därmed inte heller själv utfärda underhållsintyg för ska intyget utfärdas av den underhållsinstans för respektive luftfartygstyp som regleras i TSFS 2012:85.

Begreppsförklaring

EASA:s begrepp som omnämns i CS-STAN ska för Annex II- luftfartyg tolkas på följande sätt:

Begrepp inom EASA	Följande tolkning gäller för bemannade Annex II luftfartyg:
<i>ELA1-luftfartyg</i>	<p>Begreppet ELA1 finns inte i vårt nationella regelverk. Men när det står ELA1 i CS-STAN ska det tolkas gälla följande Annex II- luftfartyg:</p> <p>i) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.</p> <p>ii) Ett segelflygplan eller ett motordrivet segelflygplan med högst 1 200 kg MTOM.</p> <p>iii) En ballong med en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m³ för varmluftsballonger, 1 050 m³ för gasballonger och 300 m³ för förankrade gasballonger.</p> <p>iv) Ett luftskepp utformat för högst 4 personer och en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m³ för varmluftskepp och 1 000 m³ för gasluftskepp.</p>
<i>ELA2-luftfartyg</i>	<p>Begreppet ELA2 finns inte i vårt nationella regelverk. Men när det står ELA2 i CS-STAN ska det tolkas gälla följande Annex II- luftfartyg:</p> <p>i) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 000 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.</p> <p>ii) Ett segelflygplan eller ett motordrivet segelflygplan med högst 2 000 kg MTOM.</p>

	<p>iii) En ballong.</p> <p>iv) Ett varmluftskepp.</p> <p>v) Ett gasluftskepp som har alla följande egenskaper:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Statisk tyngd på maximalt 3 procent. — Ej dragkraftvektorstyrning (med undantag för omvänd dragkraft). — Konventionell och enkel utformning av konstruktion, manöversystem och ballonetsystem. — Ej servostyrda reglage. <p>vi) Ett mycket lätt rotorluftfartyg.</p>
<p><i>ETSO</i></p> <p><i>(European Technical Standard Order)</i></p>	<p>En detaljerad luftvärdighetsspecifikation utfärdad av EASA för att säkerställa uppfyllande av kraven i (EU)748/2012 som en minimistandard för angivna artiklars prestanda.</p>
<p><i>Komplext motordrivet luftfartyg</i></p>	<p>i) Ett flygplan</p> <ul style="list-style-type: none"> — vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller — som är certifierat för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nitton, eller — som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller — som är försett med en eller flera turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor. <p>ii) En helikopter som är certifierad</p> <ul style="list-style-type: none"> — för en största startmassa som överstiger 3 175 kg, eller — för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nio, eller — för drift med en minimibesättning på minst två piloter. <p>iii) Ett tiltrotorluftfartyg,</p>

Kontaktperson: Bo Eriksson

Telefon: 010-49 53 746

E-post: bo.eriksson@transportstyrelsen.se

Kontaktperson: Jerry Köhlström

Telefon: 010-49 53 778

E-post: jerry.kohlstrom@transportstyrelsen.se