
Meddelande från Luftfartsavdelningen 601 73 Norrköping
Telefon 0771-503 503

Meddelande från Transportstyrelsens luftfartsavdelning (MFL) utkommer när det finns ett behov att lämna information till flera verksamhetsutövare eller grupper av verksamhetsutövare på luftfartsområdet. MFL innehåller endast information och utgör inte beslut med bindande verkan. När det gäller regler hänvisas till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) som finns på <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/>.

Denna MFL behandlar följande:

- **Förtydligande angående underhållsprogram och underhållsintervaller**
- **Förändring av underhållsintervall**
- **Status för SB (Service Bulletiner), SL (Service Letters), SI (Service Information) etc.**

Följande gäller för EASA- luftfartyg

Förtydligande angående underhållsprogram och underhållsintervaller

I Sverige ska EASA's, tillverkarens samt registreringslandets underhållsföreskrifter följas. Tillverkaren anger normalt i sina instruktioner att dessa är rekommendationer för att garantera fortsatt luftvärdighet.

När ett underhållsprogram utvecklas eller ändras inför godkännande gäller följande. Alla instruktioner (underhållsdata) med underhållsåtgärder som innehåller underhållsintervall utgivna från innehavaren av ett typcertifikat, ett begränsat typcertifikat eller ett kompletterande typcertifikatet (skrov, motor, propeller och komponenter) och andra utgivare av underhållsdata enligt Del-21 ska beaktas. I det fall ett utökat underhållsintervall önskas, behövs ett godkännande av Transportstyrelsen. Till en ansökan om utökning av underhållsintervall krävs att en säkerhetsbevisning bifogas. Säkerhetsbevisningen utgör då ett underlag för Transportstyrelsen att fatta beslut om ändrad underhållsintervall.

Följande står i förordning (EG) nr 2042/2003, Bilaga 1, Del-M, M.A.302 Underhållsprogram:

- *”a) Alla luftfartyg ska underhållas i enlighet med ett underhållsprogram.”*
- *”d) Underhållsprogrammet ska se till att följande uppfylls:”*
 - *”ii) Anvisningar för fortsatt luftvärdighet utfärdade av innehavare av typcertifikat, begränsade typcertifikat, kompletterande typcertifikat, godkännanden av underlag för större reparationer, ETSO-tillstånd eller andra relevanta godkännanden utfärdade enligt förordning (EG) nr 1702/2003 och dess bilaga (Del-21).”*

I tillhörande AMC M.A.302(d)(1) nämns följande:
(AMC finns endast på engelska)

- *An owner or operator's maintenance programme should normally be based upon the maintenance review board (MRB) report where applicable, the maintenance planning document (MPD), the relevant chapters of the maintenance manual or **any other maintenance data containing information on scheduling**. Furthermore, an owner or operator's maintenance programme should also take into account **any maintenance data containing information on scheduling for components**.*

Det innebär att underhållsintervaller enligt SB/SL/SI etc. även ska omhändertas i underhållsprogrammet.

Summering

Alla underhållsintervaller som anges i utgivna underhållsdata ska omhändertas i underhållsprogrammet.

OBS: Det finns ibland underhållsintervaller som kan bero på miljö eller det sätt man flyger.

Till exempel:

- vulkanaska,
- vinterflygning,
- salthaltig- och fuktig-miljö.

Endast när sådant behov finns ska det ingå i underhållsprogrammet.

Förändring av underhållsintervall

Kortare underhållsintervall

Det är alltid tillåtet att ha kortare underhållsintervall än vad utgivaren av underhållsdata anger. Reglerna t.o.m. anger att man ska anpassa underhållsintervallet till det sätt luftfartyget används.

(Ref AMC M.A.302(d)(7))

Utökat underhållsintervall

Oavsett om man är kommersiell operatör, CAMO med luftvärdighetsansvar eller en privat luftfartygsägare, kan man ansöka hos Transportstyrelsen om utökat underhållsintervall. En säkerhetsbevisning ska även bifogas i ansökan. Kostnaden faktureras den sökande.

Säkerhetsbevisningen ska t.ex. innehålla:

- dokumenterade analyser,
- utvärderingar,
- stöd från tillverkare,
- alternativa instruktioner,
- kompenserade åtgärder.

Detta för att det ska finnas underlag för att ett beslut om ett utökat underhållsintervall ska kunna tas av Transportstyrelsen.

I de fall då flygsäkerhetspåverkan är ringa behöver säkerhetsbevisningen inte vara omfattande.

OBS: Om underhållsintervallet avser AD (Airworthiness Directive), CMR (Certification Maintenance Requirement) och ALI (Airworthiness Limitation), ska ansökan skickas till EASA för granskning och godkännande.
(Ref M.A.302 (d, iii))

Förlängning av översynsintervall för flygmotor (tillfällig förlängning i steg om max 100 timmar), kan göras (utan ansökan) enligt BCL-M 3.4 om det är infört i underhållsprogrammet.

Övrigt

Det är tillåtet att ha flera luftfartyg av samma typ i ett gemensamt underhållsprogram. T.ex. flera Cessna 172. En ansökan om ett utökat intervall kan då omfatta samtliga individer i underhållsprogrammet.

Status för SB/SL/SI etc..

Följande gäller för SB (Service Bulletin) utgivna av typcertifikatinnehavaren när de måste följas. När "SB" nämns i denna text omfattas även SL/SI (Service Letter, Service Information) eller motsvarande.

En SB är att betrakta som underhållsdata enligt M.A.401 eller som godkänd instruktion för modifiering enligt M.A.304.

Förenklat kan man dela upp SB i:

- SB - "instruktion/information"
- SB - "modifiering"

SB - "instruktion/information":

En SB som är en instruktion på "hur" man ska ta hand om den fortsatt luftvärdigheten, är att betrakta som underhållsdata (M.A.401).

Alla SB som innehåller någon form av underhållsintervaller (Flygtid/Landningar/Kalendertid) ska omhändertas i underhållsprogrammet.

Eventuell utökning (förlängning) av underhållsintervall (eskalering) kan göras enligt:

- M.A.302(d)
- eller BCL-M 3.4 för flygmotor.

SB - "modifiering":

En SB som innehåller en ändring av en konstruktion, är att betrakta som en modifiering (M.A.304).

Följande gäller modifieringar enligt en SB:

- För luftfartyg i kommersiell lufttransport (AOC) och stora luftfartyg ska CAMO'n ha en policy för hur den hanterar icke-obligatoriska modifieringar och/eller inspektioner (M.A.301 (7)).
- I övriga fall är modifiering frivilligt.

Ett luftvärdighetsdirektiv (AD) hänvisar ofta till en av tillverkaren utgiven SB, endast på det sättet kan en SB bli obligatorisk. Det förekommer även SB med beteckningen "Mandatory", dessa är alltså i sig själv inte obligatoriska, såvida de inte är knutna till en AD, dock kan de vara bra att tillämpa ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Det är upp till den luftvärdighetsansvarige att bedöma.

Följande gäller Bilaga II luftfartyg

Luftfartyg som anges i Bilaga II till förordning (EG) 216/2008 regleras nationellt i Transportstyrelsens föreskrifter TFSF (tidigare BCL och LFS) Revision av föreskrifterna pågår.

Utgiven av sektionen för luftvärdighetsorganisationer