

Luftvärdighet återblick

Presentatör

Anders Vestgård,

Sektionschef

Avdelning sjö- och luftfart

Enheten för operatörer och luftvärdighet

Sektionen för underhålls- och tillverkningsorganisationer

EASA Standardisering

EASA utförde 99 inspektioner runt om i Europa under 2016, under vilket det noterades 756 anmärkningar. I jämförelse mot tidigare år kan en fallande trend av anmärkningar utskiljas.

Effektiv standardisering är en viktig faktor för ett säkert införande av den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden

EASA konstaterar

De nationella myndigheterna har väl definierat sin organisationsstruktur och ansvar, med beaktande av storleken och komplexiteten i sin flygindustri och dessa har visat sig vara i proportion till myndigheternas säkerhetsövervakningsfunktioner.

Organisations- och ledningsförändringar sker fortfarande i vissa myndigheter, men inga typiska svagheter har tagits upp och myndigheternas adekvata kontroll över tillsynsverksamheten har säkerställts.

Nationella myndigheter har på ett tillfredsställande sätt löst sin bemanningsproblematik.

EASA har uppmärksammat

Att nationella myndigheter i många fall fortfarande accepterar åtgärdsplaner (CAPs) från dess tillståndshavare som inte innehåller en korrekt systematisk analys av noterad avvikelse. Effektiva korrigerande åtgärder har ofta inte fastställts, och ej heller genomförts av tillståndshavarna, vilket leder till korrigeringar av symtom snarare än strukturella förbättringar av systemet för att säkerställa fortsatt efterlevnad av regelverket.

Förbättringar inom detta område är märkbart, men kommer att ta tid och behöver kontinuerlig uppmärksamhet.

EASA ger som exempel

Åtgärder på anmärkningar kontrolleras inte grundligt och ibland stängs anmärkningar trots brister:

- Otilräckliga handlingsplaner, t.ex. på grund av dålig analys av grundorsak;
- Anmärkningar stängs trots brist på bevis eller endast efter utfästelser om åtaganden från tillståndshavaren;
- Anmärkningar stängs trots att åtgärder är dåligt dokumenterade, inkl. brister i inrapportering, hantering och arkivering.

EASA rekommenderar

Analys, med utgångspunkt att finna grunden till avvikelserna, är en väsentlig del för att tillfredsställande korrigerande åtgärder ska kunna sättas in. Först då uppnås och bibehålls ett adekvat kvalitets- och säkerhetssystem.

Nationella myndigheter rekommenderas att fortsatt hålla högt fokus på detta.

Verksamhet 2017

	Antal (2016)	
Del 145	62 (60)	60 tillsyner
Del MF	16 (16)	7 tillsyner
Del 66 Flygteknikercertifikat	1381	

50% av antalet ärenden är utökningar med nya luftfartygstyper vilket tyder på en växande/moderniserande bransch. Värt att notera är dessutom 36st nyutfärdade certifikat vilket är en fördubbling mot 2016. Militär personal med grundförutsättningar söker sig också till den civila flygbranschen.

Verksamhet 2017

CAMO

- Tillstånd / förändring av tillstånd

Antal (2016)

54 (63)

Luftfartyg (Tillstånd/Tillsyn)

- Tillfälliga flygtillstånd
- Import/ Transfer
- Exportluftvärdighetsbevis
- Miljövärdighetsbevis
- Överförande av tillsynsansvar (Dry-lease)
- Luftvärdighetsförnyelse
- Inspektion av luftfartyg (Besiktningsprogrammet)
- SAFA/SACA i samarbete med Operativa

98* (231)

64 (63)

13 (10)

11 (12)

8 (12)

ca 1800

102 (118)

291st, kvota 370

Tillfälliga flygtillstånd

Objektet består av både tillfällig flygtillstånd och tillfälligt tillstånd för utländska luftfartyg (TTU).

Den stora avvikelserna är mot TTU och beror på införandet av föreskriften (TSFS 2016:40) vilken möjliggör för UL luftfartyg som är registrerade i en annan EU medlemsstat att flyga i Sverige under en 3 månaders period utan att ansöka om tillstånd, TTU.

Besiktningensprogrammet

Totalt 102 inspektioner (118)

- 14 (17) Fördjupad inspektion, komplexa och CAT
- 18 (17) Fördjupad inspektion, icke komplexa utan CAMO
- 25 (41) Fördjupad inspektion, icke komplexa med CAMO
- 1 (2) Ramp, icke komplexa, ej CAT
- 5 (8) Fördjupad inspektion, Annex II
- 13 (11) Export
- 7 (3) Import
- 19 (19) SANA

Händelserapporter

Under 2017 har ca 550st händelserapporter som berör Luftvärdighet inkommit till enheten samt bedömts. Av de inkomna har ca 1,5 procent hamnat på åtgärdslista för vidare uppföljning. Ingen har dock föranlett särskilda åtgärder.

Återkommande områden är:

- säsongsbundna fågelkollisioner,
- händelser/skador i samband med ”ground handling”,
- kvalitén på utfört underhåll/dokumentation.

Målbild för luftvärdighetsområdet

Internt projekt inom Transportstyrelsen som har som mål att fram till år 2020 trycka ner regelavvikelserna hos tillståndshavarna till eller under 20%



Q2020