

**A 6. RENEWAL/REVALIDATION OF AN AIRWORTHINESS CERTIFICATE FOR
AIRCRAFT REGISTERED IN SWEDEN AND OPERATED IN ANOTHER COUNTRY**

An aircraft may be registered in Sweden even if the owner is neither a Swedish citizen nor a Swedish juridical person. The Swedish Aviation Act has been revised in order to facilitate a right to establishment anywhere within the EES community. It is not the intention of said revision that an aircraft shall be registered in Sweden and operated on a frequent basis in another country. In that case the aircraft shall be registered in the other country.

An aircraft that is registered in Sweden shall be maintained in accordance with the Swedish requirements for the purpose of continued airworthiness. This means that it is the owners responsibility to show compliance with the requirements in BCL-M, and other conditions and information as published in Airworthiness Directives (LVD), AIC, MFL etc. The Swedish requirements are not fully identical with the requirements in other countries and some of them may be stricter in comparison with those in the manufacturing state. One example is BCL-M 3.2 subpara 7.3.1.1 which requires that published additional requirements introduced as recommended Service Bulletins from a manufacturer shall be complied with. However, the maintenance organisation may, under certain conditions refrain from compliance following an evaluation. BCL-M 4.3 requires a biannual check of speed- and altimeter as well as an annual compass swinging check. BCL-M 3.4 requires a corrosion inspection every 10 years of aircraft engines.

The Swedish requirements are published in the Swedish language. Accordingly, foreign organisations and technicians are not expected to be familiar with those requirements. *Due to this situation the Swedish Aviation Safety Department will not normally accept that a foreign maintenance organisation makes the required declaration for renewal/revalidation of an Airworthiness Certificate (UR-A, UR-B).*

BCL-M 3.2 subpara 6.2 specifies the condition under which the Swedish Aviation Safety Department may accept that a foreign organisation or technician undertakes any specified maintenance work.

The Swedish Aviation Safety Department will decide from case to case if an inspection by the authority is required for the purpose of renewing /revalidating the Airworthiness Certificate. Such an inspection may also be required during the period of validity. The registered owner of the aircraft will have to answer for all travel expenses in the case the Swedish Aviation Safety Department should have to undertake an inspection abroad. These expenses will include work hours, subsistence allowances, over-nights etc.

During a transitional period up to the 1th of September 2000 the Swedish Aviation Safety Department will, on certain conditions and following an evaluation, accept a declaration from a foreign maintenance organisation for renewal/revalidation of an Airworthiness Certificate (UR-A, UR-B).

**A 6. FÖRNYELSE AV LUFTVÄRDIGHETSBEVIS FÖR SVENSKREGISTRERADE
LUFTFARTYGG SOM ÄR BASERADE UTOMLANDS**

Ett luftfartyg kan numera registreras i Sverige även om ägaren inte är svensk medborgare eller en svensk juridisk person. Luftfartslagen har ändrats för att möjliggöra fri etableringsrätt inom EES-området. Avsikten med lagändringen är dock inte att ett luftfartyg ska registreras i Sverige och stadigvarande brukas i annat land. I så fall skall luftfartyget registreras i detta andra land.

Ett luftfartyg som är registrerat i Sverige skall underhållas i enlighet med svenska bestämmelser för att bibehålla fortsatt luftvärdighet. Detta innebär att ägaren/brukaren har ett ansvar att följa dels de regler som framgår av BCL-M, dels andra villkor eller upplysningar som publiceras i form av luftvärdighetsdirektiv (LVD) AIC, MFL etc. De svenska kraven är inte identiska med andra länders krav och innebär i vissa fall utökade krav jämfört med kraven i tillverkarstaten. Ett exempel på detta är BCL-M 3.2 moment 7.3.1.1 som säger att utgivna tilläggsföreskrifter i form av rekommenderade servicebulletiner från tillverkaren skall tillämpas, men att en underhållsinstans har viss möjlighet att avstå från att införa en sådan bulletin efter värdering. Andra exempel är BCL-M 4.3 som ställer krav på 24-månaders kontroll av fart- och höjdmätare samt kompassdeviering var tolfte månad och BCL-M 3.4 som innehåller krav på 10-års korrosionskontroll av motorer.

De svenska bestämmelserna är publicerade på det svenska språket. Av detta följer att utländska flygverkstäder och flygtekniker inte kan förväntas känna till hela innebörden av de svenska bestämmelserna. *Detta gör att Luftfartsinspektionen normalt inte accepterar att en utländsk underhållsinstans gör den deklaration som krävs för förnyelse av luftvärdighetsbevis i form av UR-A, UR-B.*

Luftfartsinspektionen accepterar att vissa specificerade underhållsarbeten görs av en utländsk verkstad eller flygtekniker. Detta är reglerat i BCL-M 3.2 moment 6.2.

Luftfartsinspektionen avgör från fall till fall om besiktning krävs för förnyelse av luftvärdighetsbeviset. Luftfartsinspektionen kan även kräva besiktning under den löpande luftvärdighetsperioden. Om Luftfartsinspektionen måste utföra besiktning utomlands kommer ägaren av luftfartyget att debiteras all den kostnad som detta medför i form av arbetstid, resor och traktamenten.

Luftfartsinspektionen kommer under en övergångsperiod fram till den 1 september 2000 i vissa fall att godta en UR-A/B från utländsk underhållsinstans efter en särskild bedömning.