

Information från sektionen för flygbolag

Målgrupp: AOC ledningsgrupp, för genomgång och vidarebefordran inom ledningssystemet.

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS.

Fortsatt dialog i samband med de frågor som tas upp här genomförs direkt med er ordinarie PI (Principal Inspector).

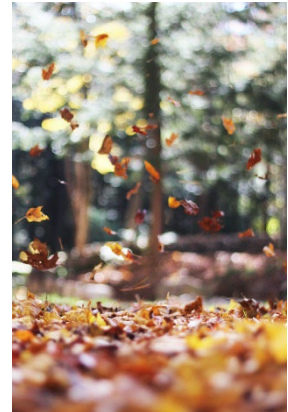
Med vänlig hälsning / Staffan Söderberg, Chef Sektionen för flygbolag

Innehåll

Höstsäsongen är här.....	2
ED Decision 2023/007/R.....	2
EASA årliga flygsäkerhetsrapport publicerad.....	2
ICAO EUR OPS Bulletin	2
Ground Handling Roadmap	3
CBTA, ett tack och en påminnelse.....	4
Farligt Gods	5
Håll dig uppdaterad.....	5

Höstsäsongen är här

Vi på sektionen för flygbolag är nu åter i full styrka efter lite stärkande sommarledigheter. Vi hoppas att ni fått möjlighet till lite välbehövlig vila i sommar! Våra Principal Inspectors har kört igång med höstens tillsyner och planering inför vårt kommande seminarium i november är i full gång.



ED Decision 2023/007/R

Helicopter emergency medical service performance and public interest sites

EASA har publicerat nya och ändrade regler genom rubricerat beslut. Sektionen för flygbolag vill göra AOC uppmärksammade på att ED Decision 2023/007/R inte enbart handlar om helikopterrelaterade regeländringar trots rubricering av aktuellt ED Decision. AOC bör därför se över de ändrade reglerna i tillämpliga delar då EASA har gjort en del korrigeringar av felaktigheter, vissa sakjusteringar samt ett flertal redaktionella ändringar i tillämpliga regler.

EASA årliga flygsäkerhetsrapport publicerad

Den 16 augusti publicerade EASA sin årliga flygsäkerhetsrapport, Annual Safety Review. Årets rapport tittar tillbaka på händelser 2022 och gör en bedömning av de största riskerna för europeisk luftfart i nuläget.

Rapporten tillsammans med andra analyser utgör indata till beslutsfattande hos EASA. Operatörer rekommenderas att använda relevanta delar av rapporten som indata i sina säkerhetsledningssystem. Här finner du [rapporten](#).

ICAO EUR OPS Bulletin

ICAO har nyligen släppt en bulletin gällande risker relaterade till höjdmätarinställningar i samband med APV Baro-VNAV och icke-precisionsinflygningar. Här finner du [bulletinen](#).

Ground Handling Roadmap

I juli skickade EASA ut senaste versionen av kommande Ground-regelverket. Den ligger nu på Transportstyrelsens bord att kommentera och sedan skicka tillbaka senast sista september. Många av de frågetecken som fanns i höstas har nu fått svar. Bra svar vill jag tillägga. Man har lyssnat på de som fått vara med och tycka och det är väl bara några småsaker som kvarstår att reda ut.

Tidplanen ligger i stort sett i fas - magkänslan säger dock att vi möjligen kan se någon månads förskjutning av publicering av Opinion. Jag tror oavsett att vi kommer se den publicerad på den här sidan nyår. Sen följer 12 månader till Decision, följt av 24 månader implementering.

Arbetet med GH-regelverket har skett lite bakom ridåerna. Det är inte för att hemlighålla framtagandet, utan för att snabba på processen. Det har nämligen gjort att myndigheter och diverse intresseorganisationer kunnat vara nära arbetet, i en dialog med EASA, på webinarer och direkta mailkontakter med ansvariga utvecklare. För ett bättre regelverk. Och det har gett resultat.

För att ni i alla fall ska få en liten försmak av vad som kommer så vill jag visa er vad EASA skriver i Explanatory notes och hur strukturen kommer se ut:

The specific objectives of this proposal are to:

- *establish a level-playing field for the provision of GH services and organisations providing them at EU aerodromes within the scope of the Basic Regulation;*
- *ensure a minimum level of safety for GH activities by establishing SMS requirements and a management system for organisations providing GH services;*
- *provide a legal framework to support GH organisations in developing and fostering a safety culture;*
- *enable the development of effective interfaces for safety risk mitigations arising from GH activities by GH organisations, aircraft operators and aerodrome operators, including the exchange of safety-relevant information;*
- *ensure minimum training standards for GH personnel, focused on their continued competence;*
- *reduce the number of audits to GH organisations currently performed by aircraft operators under the current OPS requirements on contracted activities;*
- *establish a system for competent authorities to perform oversight of GH organisations and their activities, with particular focus on cooperative oversight and provide a ground for a future risk-based oversight.*

Upplägget blir en cover regulation “Ground Handling Regulation” med följande beståndsdelar:

- ▷ ANNEX I Definitions of terms used in Annexes II to IV (Part-DEF)
- ▷ ANNEX II AUTHORITY REQUIREMENTS GROUND HANDLING (PART-ARGH)
- ▲ ANNEX III ORGANISATION REQUIREMENTS FOR GH ORGANISATIONS (PART-ORGH)
 - ▷ SUBPART GEN – GENERAL REQUIREMENTS (ORGH.GEN)
 - ▷ SUBPART MGM — MANAGEMENT SYSTEM (ORGH.MGM)
 - ▷ SUBPART DEC — DECLARATION (ORGH.DEC)
 - ▷ SUBPART DOC — DOCUMENTS AND RECORDS (ORGH.DOC)
 - ▷ SUBPART TRG — TRAINING OF GROUND HANDLING PERSONNEL (ORGH.TRG)
 - ▷ SUBPART GSE — GROUND SUPPORT EQUIPMENT (ORGH.GSE)
- ▲ ANNEX IV OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR GROUND HANDLING SERVICES (PART-GH.OPS)
 - GH.OPS.005 General responsibilities for the provision of services and safety risk mitigations
 - ▷ GH.OPS.010 Interfaces with other organisations
 - GH.OPS.015 Ground supervision
 - ▷ GH.OPS.020 Handling of dangerous goods
 - ▷ SUBPART 1 – PASSENGER HANDLING
 - ▷ SUBPART 2 – BAGGAGE HANDLING
 - ▷ SUBPART 3 – AIRCRAFT HANDLING
 - ▷ SUBPART 4 – AIRCRAFT TURNAROUND
 - ▷ SUBPART 5 – LOAD CONTROL
 - ▷ SUBPART 6 – CARGO AND MAIL HANDLING

Hoppas att ni kan ge er till tåls ett tag till...

CBTA, ett tack och en påminnelse

Det stora arbetet med implementeringen av CBTA får ses som genomfört. Stort tack till alla som arbetat med det hos er.

Det är ju ett annat tänk av träning som till en början inte är helt självklar, men som framöver kommer leda till en mer verksamhetsanpassad kompetensnivå i er operation. Vi som jobbat med det kan se att konceptet har hanterats olika hos olika operatörer, vilket ju till viss del är poängen, och att lösningar som vi inte förväntat oss nu är implementerade hos er.

Det gjordes ett medvetet val från vår sida att skapa förutsättningar för att få samtliga operatörer att få in CBTA i verksamheterna, med en tänkt lägstanivå (training specification, competency models; assessment plan; training plan). Vi utelämnade avsiktligt att kontrollera träningsmaterial, presentationsmaterial, lektionsplaner osv. Vid framtida tillsyner kommer vi att titta närmare på den typen av material.

Farligt Gods

Vi får samtal från allmänheten med frågor om de får ta med sig en viss vara eller inte, under vilka förutsättningar, och om det ens är farligt gods, osv. I vissa fall har de varit i kontakt med en operatör som inte kunde svara och som hänvisat till flygplatsen eller Transportstyrelsen.

Det kan naturligtvis röra sig om missförstånd, men vi vill med detta påminna er om att det är ert ansvar som operatörer att informera era resenärer om vad som gäller farligt gods på era flygningar.

Är ni osäkra så är ni välkomna att kontakta oss (dgrbyair@transportstyrelsen.se), men som regel ska ni kunna besvara frågor från passagerare om vad de får ta med sig och hur.

Håll dig uppdaterad

Belyser några prenumerationstjänster som kan vara bra att ansluta sig till om man inte redan gjort det.

- Transportstyrelsen: [Prenumerera på information - Transportstyrelsen](#)
- ICAO: [Newsletter](#)
- EASA: [Stay informed - EASA Website | EASA \(europa.eu\)](#)
- Flight safety foundation: [Members' Center - Flight Safety Foundation](#)