

Information från sektionen för flygbolag

Syftet med detta informationsbrev är att belysa aktuella frågor i vårt gemensamma arbete. Brevet är ett komplement till ordinarie informationskanaler via er PI, seminarier, TS webb och MFL. Mera om detta sist i detta brev.

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

➤ **Verktyg för uppföljning av gällande regelverk.**

Antalet OPS regelförändringar från EASA ökar snabbt. Det beror på flera faktorer, från kompenserande åtgärder efter haverier till det faktum att EASAs OPS regelverk fortfarande är i en överföringsfas från föregående struktur. Oavsett orsak, har vi vid tillsyn sett att det är en svår utmaning att följa den snabba omsättning regelverket har idag.

Jag anser vi når bäst resultat om vi samverkar runt gemensamma problem. Vi har därför byggt upp ett verktyg för att följa upp gällande OPS regelverk och att dessa återspeglas i era manualer. Verktuget är en kontinuerligt uppdaterad lista på gällande regelverk kombinerat med en korsreferenslista mellan ert manualverk och de regloment som gäller det aktuella kapitlet.

Vi behöver nu samverka myndighet – flygbolag för att starta upp detta verktyg. Detta kommer att genomföras stegvis enligt följande:

- TS skickar ut det grundläggande dokumentet "AOC Manual Compliance Template". Beräknat datum för utskick 2016-06-15.
- Flygbolaget går igenom listan mot sitt manualverk och markerar status för varje kapitel. *(Se exempel på dokumentet i bilaga 1 nedan)*
- Listan skickas in till OPS PI hos TS för att slutföra initial status. Senaste datum för retur av listan är 2016-10-15.
- Efter denna första genomgång kommer vi löpande att publicera "Change Templates" som presenterar aktuella regeluppdateringar och hur de påverkar era manualer. Ni kan då, inom ramen för ert eget ledningssystem, följa upp dessa och vi bör därmed få en kontrollerad loop mellan oss.

Detta är ett omfattande arbete vid första genomgången, både för flygbolag och myndighet. Men vi behöver bara genomföra initiering med full genomgång en gång. Vi har respekt för att ni har en sommarperiod med hög produktion eller begränsad resurs på gång, vi har därför satt relativt lång deadline för retur av ifylld lista 2016-10-15. Samtidigt beräknar vi att vara klara och stå starka inför den relativt omfattande våg av nya NPA med regelförändringar som vi ser är på ingång från EASA.

Ett manualverk är naturligtvis inte allt i den verklighet vi verkar i, men det är ett mycket viktigt gränssnitt mellan alla parter och den standard vi ska uppnå.

➤ **Uppföljning av EASAs beslut om utökad träning av ”prevention” och ”recovery” Upset Prevention & Recovery Training.**

Med ED-Decision 2015/012/R kom utökade krav på utbildning av okontrollerade flyglägen. Ur ett riskperspektiv var denna förändring mycket viktig, flera incidenter och haverier inom kommersiell luftfart kan kopplas till detta område. UPRT är en avgörande sista skyddsbarriär då flera andra led har brustit.

Vi har fått svar från samtliga flygbolag på den Compliance checklista som byggdes upp som stöd för detta. Kompletterat med detta var det viktigt med en analys av resursbehov enligt Management of Change ORO.GEN.130. Mera resurser kommer att krävas för att utbilda instruktörer och besättningsmedlemmar.

Nära samtliga analyser från flygbolag visade att mera tid i simulator krävdes för att nå önskat resultat. Det understryker även den viktiga roll ett utbildningsprogram har i ett säkerhetsledningssystem. Ofta är utbildning, och tid för träning, en mycket viktig kompensande faktor till observerade faror. Det gäller mycket mera än UPRT. Behovet av mera tid för utbildning har länge diskuterats då regelverket ställer krav på tid för både utbildning och kontroll (Training and Checking).

Ett flygbolags utbildningsprogram är ett kärnområde som kräver godkännande av myndigheten.

Vi har idag inget godkänt utbildningsprogram som endast innehåller 2x4h FSTD på 12 mån basis, utan ATQP, enligt AMC1 ORO.FC.220&230. Genomförda analyser visar att det inte längre är möjligt att genomföra det arbete, både training and checking, som krävs på denna tid.

I samband med UPRT är det även viktigt att er utbildningsavdelning säkerställer kompetens hos instruktör och förmåga hos simulator enligt GM4 & GM5 ORO.FC.220&230. Ni bör kunna få den information ni behöver från er FSTD leverantör. Vi påminner även om kravet på att ha en lista över godkända FSTD i utbildningsprogram publicerade i er OM-D. Mera information om detta kan ni få från er OPS PI.

Jag ber er också att notera punkten i förra informationsbrevet (2015-03-15) om ED Decision 2015/022/R. EASA beslut om utökad träning av CRM (Crew Resource Management). Denna går aktiv 01 oktober 2016.

<https://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2015022r>

➤ **ECAST (European Strategic Safety Initiative) avslutas.**

ECAST, som bland annat gett oss underlag för SMS, kommer att avsluta sitt arbete. Införandet av SMS har nått en ny fas och gruppen för därmed över sitt uppdrag till andra grupper inom EASA. Jag återkommer med mera information runt detta i kommande informationsbrev. Dock kvarstår och förs vidare det underlag som ECAST skapat. Jag vill nedan särskilt belysa två områden inom ECAST som kan vara värdefulla för ert säkerhetsledningssystem.

➤ **Ground Safety & Ramp Resource Management.**

EASA har i sin senaste Safety Plan ([EPAS](#)) fört in Ground Safety som ett nytt fokusområde. Det kommer att återspeglas i vår framtida tillsyn, som är riskbaserad. Det är ett omfattande område, där ett flygbolags arbetsuppgifter ofta delas med flera olika leverantörer av varor och tjänster.

På [ECAST sida Ground Safety](#) finns öppen information och verktyg som kan användas för att skapa kunskap om farorna och att ta egna proaktiva åtgärder.

Även Skybrary har bra sammanställd [information om Ground Safety](#), där man vidare hänvisar till ett verktyg Flight Safety Foundation utformat i form av [Ground Safety Programme](#).

Bedöm dessa källor, kanske kan de ge underlag för proaktiva åtgärder inom ramen för ert SMS.

➤ **European Operators FDM forum.**

Information är inte en bristvara i vårt samhälle. Utmaningen är snarare att välja rätt information, och att få struktur på den. En väg till detta kan vara att använda nätverk och öppen information om "best practice" från EASA.

Många av er har Flight Data Monitoring tillgängligt. FDM definieras med:
'flight data monitoring (FDM)' means the proactive and non-punitive use of digital flight data from routine operations to improve aviation safety;

För att få ett effektivt arbete och nå resultat med FDM krävs struktur och ofta relativt mycket data. Inom ramen för detta forum finns möjlighet att dela information, få data, och att få information om hur data bäst nyttjas inom ett SMS. En erfarenhet är t.ex. att många FDM endast letar efter passerade gränsvärden, utan att koppla dessa till s-k. SPI precursors, dvs sekundära händelser som i nästa steg indikerar att en incident kan vara förestående.

Mera information finns på: [European Operators FDM Forum webbsida](#)

➤ **SAFA och ACAS 7.1 i OM-B**

Vi har noterat att EU myndigheters SAFA team hittar anmärkningar runt ACAS 7.1. Avionik-uppdateringen ACAS 7.1 genomfördes förra året. Den bestod av en uppdatering av flera funktioner och callouts från avioniken. Flera av dessa var resultatet av haveriutredningar och dess kompensering åtgärder. I samband med detta gjorde vi en ACAS-Deep check för att säkerställa våra flygbolags status gällande systembeskrivning, procedurer och ACAS utbildningsprogram enligt GM1 CAT.OP.MPA.295 Use of airborne collision avoidance system (ACAS). Vi vet att ni hade en bra status i er ACAS 7.1 uppdatering. För att undvika onödiga SAFA anmärkningar, säkerställ därför att inget av nedanstående fallit bort i efterföljande revisioner.

De anmärkningar som SAFA team inom EU hittar berör bl.a följande

- Besättning kan inte bevisa att ACAS 7.1 uppdatering är genomförd.
Bevis kan genomföras på flera sätt, t.ex. att det tydligt framgår i ert manualverk, att det framgår i loggbok, att det framgår av ett separat dokument i aircraft document folder.
- Manualer ska vara uppdaterade för ACAS 7.1. Detta gäller för SAFA främst tre områden:
 - OM-A Kap. 8.3.6 Policy and procedures for the use of traffic collision avoidance system.
 - OM-A Kap. 11 (d) procedures for verbal notification to air traffic service units of incidents involving ACAS.
 - OM-B Kap. 3 Abnormal and/or emergency procedures.
En vanlig brist är att man här missat att uppdatera och synkronisera med OM-A kap 8.3.6, t.ex. avseende Callout "Adjust V/S" som har förtydligats till "Level off, level off".
 - OM-B Kap. 12 Flygplanssystem.

➤ **Ersättning av EASA SIB 2015-04 Authorised Persons in the flight crew compartment.**

Under juni/juli kan vi förvänta oss att EASA ersätter nuvarande [SIB 2015-04](#) om Authorised Persons in the flight crew compartment.

Den kommer att ersättas av en ny SIB 2016-xx. Vi känner ännu inte till det slutliga innehållet men förväntar oss inga stora förändringar. EASA har informerat slutsatsen att:

Several Airworthiness Authorities and air operators have been requiring the presence of two authorised persons in the flight crew compartment at all times. Currently, EASA has no indications that such requirement introduces risks that would outweigh the risk of having a flight crew member deliberately locked out of the cockpit.

Den preliminära information vi har visar att den SIB som kommer, syftar till att stödja och informera om metod för lämpliga kompensering åtgärder i samband med procedur för "2 i cockpit". [Följ EASA webbsida för nya SIB.](#)

➤ **Prenumeration på löpande information**

Som avslutning till detta informationsbrev vill jag passa på att pusha för våra ordinarie informationskanaler.

- Vi har under året släppt flera [MFL](#) som är den formella informationskanal som kan beröra flera sakområden.
- Vi publicerar löpande [flygoperativ information](#), som innehåller värdefull flygsäkerhetsinformation. Detta är en del av SMS "Safety Promotion" och har en flödeskaraktär, där ni kan plocka up den information ni bedömer relevant.
- Direktpost, där vi har information till en begränsad eller fokuserad grupp, t.ex. ledningsgrupp av AOC.

Du skaffar enklast prenumeration på detta, och får pushnotis, [på denna länk](#).

Bilaga 1: Verktyg för AOC Manual.

Observera att bilagan endast syftar till att ge förhandsinformation och exempel.

Först kommer en uppdaterad lista på gällande regelverk.

Endast exempel, delar från komplett lista

AOC Operations Manual Template

Note: The references given are for guidance only and are not exhaustive
Changes **highlighted** throughout the document by date in lower left corner

Commission Regulation (EC) No 216/2008 (Basic Regulation BR)		
Regulation	Date	Incorporated Amendment
216/2008	20 Feb 2008	Initial issue
690/2009	30 Jul 2009	
1108/2009	21 Oct 2009	
6/2013	8 Jan 2013	
2016/4	5 Jan 2016	

Commission Regulation (EU) No 965/2012 (Implementing Rules, IR) Air Operations		
Regulation	Date	Incorporated Amendment
965/2012	5 Oct 2012	Initial issue
800/2013	14 Aug 2013	Amd 1 (NCC/NCO)
71/2014	27 Jan 2014	Amd 2 (OSD)
83/2014	29 Jan 2014	Amd 3 (FTL)
379/2014	7 April 2014	Amd 4 (SPO + CAT A-A, S+B)
2015/140	30 Jan 2015	Amd 5 (sterile flight deck)
2015/640	23 Apr 2015	Amd 6 (Part 26)
2015/1329	31 July 2015	Amd 7
2015/2338	11 Dec 2015	Amd 7 (flight recordings)

EASA Decisions (EU) No 965/2012 (AMC/CS-FTL.1/GM)		
Part	Issue no. / Amendment no.	Incorporated Amendments
CR GM	1/0	-
Definitions	1/3	Issue 1 (initial) (2012/015/R): Amd 1 (2013/017/R) Amd 2 (2015/002/R) Amd 3 (2015/012/R)
ARO	3/2	Issue 3 (2014/025/R) Amd 1 (2015/022/R) Amd 2 (2016/008/R)
ORO	2/7	Issue 2 (2014/017/R): Amd 1 (2015/005/R) Amd 2 (2015/012/R) Amd 3 (2015/022/R) Amd 4 (2015/027/R) Amd 5 (2015/030/R) Amd 6 (2016/004/R) Amd 7 (2016/008/R)
CS-FTL.1	1/0	Issue 1 (initial) (2014/002/R)
CAT	2/4	Issue 2 (2014/015/R): Amd 1 (2014/029/R) Amd 2 (2015/007/R) Amd 3 (2015/021/R) Amd 4 (2015/030/R) Amd 5 (2016/004/R)
SPA	1/2	Issue 1 (initial) (2012/019/R): Amd 1 (2013/020/R) Amd 2 (2015/022/R)

Sedan följer en lista över er manualstruktur

Endast exempel, delar från komplett lista

	Operations Manual Reference	EASA IR/CS/AMC/GM Reference <i>Amended regulation highlighted</i>	Compliance control	NAA Note
PART A				
GENERAL / BASIC				
0	ADMINISTRATION AND CONTROL OF OPERATIONS MANUAL			
0.1	Introduction: (a) A statement that the manual complies with all applicable regulations and with the terms and conditions of the applicable air operator certificate (AOC). (b) A statement that the manual contains operational instructions that are to be complied with by the relevant personnel. (c) A list and brief description of the various parts, their contents, applicability and use. (d) Explanations and definitions of terms and words needed for the use of the manual.	ORO.MLR.100 AMC 1-4 ORO.MLR.100 GM1 ORO.MLR.100 GM1 ORO.MLR.100(k) ORO.MLR.101 Annex II (EU) No 965/2012, Definitions	<input type="checkbox"/> FC <input type="checkbox"/> PC For full compliance ref to: <input type="checkbox"/> NC Reason: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NA	<input type="checkbox"/> FC <input type="checkbox"/> NC
8.1.8	Mass and centre of gravity. The general principles of mass and centre of gravity including the following: (a) definitions; (b) methods, procedures and responsibilities for preparation and acceptance of mass and centre of gravity calculations; (c) the policy for using standard and/or actual masses; (d) the method for determining the applicable passenger, baggage and cargo mass; (e) the applicable passenger and baggage masses for various types of operations and aircraft type; (f) general instructions and information necessary for verification of the various types of mass and balance documentation in use; (g) last-minute changes procedures; (h) specific gravity of fuel, oil and water/methanol; (i) seating policy/procedures; (j) for helicopter operations, standard load plans.	CAT.POL.MAB.100 AMC1 CAT.POL.MAB.100(b) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(b) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(d) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(e) GM1-3 CAT.POL.MAB.100(e) GM1 CAT.POL.MAB.100(g) GM1 CAT.POL.MAB.100(i) CAT.POL.MAB.105 AMC1 CAT.POL.MAB.105 (b)(c) AMC2 CAT.POL.MAB.105(c) GM1-2 CAT.POL.MAB.105(e)	<input type="checkbox"/> FC <input type="checkbox"/> PC For full compliance ref to: <input type="checkbox"/> NC Reason: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NA	
PART B				
AIRCRAFT OPERATING MATTERS – TYPE RELATED				
Taking account of the differences between types/classes, and variants of types, under the following headings:				
5.2	The method for calculating fuel needed for the various stages of flight.	CAT.OP.MPA.150/151 and associated AMC/GM SPA.ETOPS and AMC 20-6	<input type="checkbox"/> FC <input type="checkbox"/> PC For full compliance ref to: <input type="checkbox"/> NC Reason: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NA	
PART D				
TRAINING				
1	Description of scope: Training syllabi and checking programmes for all operations personnel assigned to operational duties in connection with the preparation and/or conduct of a flight.		<input type="checkbox"/> FC <input type="checkbox"/> PC For full compliance ref to: <input type="checkbox"/> NC Reason: <input type="checkbox"/>	