

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

➤ Publicering av verktyg för uppföljning av gällande regelverk

Due date för AOC genomgång och inlämning till er OPS PI: 2016-10-15.

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 publicerar nu 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 regelmoment som gäller det aktuella kapitlet.

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

- Tidigare informationsbrev 2016-05-31, beskrev kommande arbete.
- TS publicerar nu det grundläggande dokumentet "AOC Manual Compliance Template" samt ytterligare ett dokument med en engångsinsats för att säkra luftvärdighetskrav krävda i OPS regelverk.
- Länk för nedladdning av de två delarna:
 - [AOC Operations Manual Template](#): Grunden till den metod som vi, efter denna initiering, bedömer kommer effektivisera vår samverkan runt innehållet i AOC manualer. Due Date 2016-10-15
 - [Del \(Part\)-26 Additional airworthiness requirements](#): Engångsinsats för att ta omhand en övergång i luftvärdighetsmoment som krävs i operativt regelverk. Due Date 2016-10-15
- Flygbolaget går igenom listan mot sitt manualverk och markerar status för varje kapitel. (*Se information om de två delarna 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 gemensamt stå starka inför den relativt omfattande våg av nya NPA och regelförändringar som vi ser är på ingång från EASA.

➤ **Beskrivning - AOC Operations Manual template**

AOC Operation Manual template är uppbyggd efter AMC3 till ORO.MLR.100, uppdelad om OM-A, -B, C, D och i varje indelad kapitelvis.

Vid varje kapitel anges någon eller några regelreferenser; om relevanta regelreferenser återfinns i aktuellt kapitel fyll då i rutan FC, Fully Compliant.

Om kapitlet delvis innehåller kraven men någon eller några del/-ar finns på annan plats i OM, ange PC, Partly Compliant och skriv var i OM resterande information finns.

Finns inte momenten beskrivna, kryssa i NC, Not Compliant och säkra att informationen tas med i kommande revision.

När dokumentet är ifyllt, skicka det till er Principal Inspector som använder denna compliance checklista som granskningsunderlag.

Retur senast 2016-10-15

➤ **Beskrivning - Del (Part)-26, Additional airworthiness requirements**

Detta är en engångsinsats för att ta omhand en övergång i luftvärdighetsmoment som krävs i operativt regelverk. Genomgång av detta bör bäst genomföras i samarbete operativ/teknisk kompetens. För att säkra regeluppfyllnad mot dessa tilläggskrav när det gäller luftvärdighet bifogas ett dokument att fylla i.

I dokumentet fyller man i om kravet är omhändertaget av tillverkare, genom ett STC eller genom "Grand Fathers Right" (JAR-26), skickar med stödjande dokumentation och anger vilket datum momentet omhändertogs.

Gäller för luftfartyg som är:

- Registrerade i en medlemsstat,

- Registrerade i tredje land och används av en operatör som står under tillsyn av en medlemsstat.
- Gäller endast operatörer av stora flygplan och CAT (samma som JAR-26)

"Grand Fathers Right"

- Gäller om operatören visat för sin myndighet att den uppfyller kraven i JAR-26 då förordningen började tillämpas.

JAR-26 kom till för att införa krav retroaktivt; sådant som bedömdes vara av stor säkerhetspåverkan,

- JAR-25, nykonstruktion
- JAR-26, retroaktiva krav för luftfartyg i operation

JAR-OPS har varit kraftsatt genom nationell lagstiftning och då nu OPS är fullt ut överfört till EU/EASA så behövde JAR-26 också införlivas i EU:s regelsystem.

Kommissionens förordning 2015/640 publicerades 23 April 2015 och består av Bilaga I, Del-26 som innehåller "high-level-regler". Den trädde i kraft delvis 14 maj 2015 och några delar kommer att träda i kraft 14 maj 2017. EASAs CS-26 är den detaljerade standarden som implementerar Del-26.

Syftet är att säkerställa samma säkerhetsnivå som JAR-26.

Första utgåvan av CS-26 är endast en övergång från JAR-26 och behandlar i stort sett samma saker, men

- 26.125, 26.130 och 26.260 är omhändertagna i OPS-regelverket och därför inte medtagna här.
- 26.250 är självbeskrivande i Del-26 och därför inte medtagen i CS-26.

Operatören kan välja att följa CS-26 som EASA har tagit fram eller visa på annat sätt att man håller samma säkerhetsnivå.

CS-26 består av två delar; standarden och vägledande material, GM. (GM innehåller en korsreferenslista som kan vara användbar).

I (EU) 965/2012 regleras detta i ORO.AOC.100, Ansökan om drifttillstånd:

...

c) Sökande ska för den behöriga myndigheten styrka att

1. de uppfyller samtliga krav i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, denna bilaga (Del-ORO), bilaga IV (Del-CAT) och bilaga V (Del-SPA) till denna förordning och Bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640:

I dokumentet fyller man i om kravet är omhändertaget av tillverkare, genom ett STC eller genom "Grand Fathers Right" (JAR-26), skickar med stödjande dokumentation och anger vilket datum momentet omhändertogs.

Vid sakfrågor om detta dokument, kontakta flygteknisk inspektör.

Ifyllt dokument skickas sedan till er operative flyginspektör.

Retur senast 2016-10-15.

- Om ert AOC har egna system som uppfyller det underlag som ska lämnas in, är det naturligtvis en möjlighet att bruka dessa. TS vill dock understryka tre grundkrav på dessa:
 1. De ska ta omhand samtliga regelmoment som inleder AOC Manual Template och korsreferera till respektive del i manual.
 2. De ska kunna redovisas till TS i ett samlat dokument, fritt från krav på extern inloggning i olika system.
 3. TS för dialog direkt med er som tillståndshavare och AOC, vi kan inte godkänna olika typer av datasystem via marknadsaktörer.