

Information från sektionen för flygbolag

Målgrupp: Accountable Managers AOC, för genomgång och vidarebefordran inom den egna ledningsorganisationen.

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation i samband med kommande återhämtning efter Covid-19 pandemi.

Syftet med detta informationsbrev är att genom strukturerad informationsdelning öka flygsäkerheten i samband med Covid-19 pandemi.

Informationsdelning och transparens är viktigt under en period med stora förändringar. I kommande period, där en återhämtning förväntas, kommer stora krav ställas på AOC processen för Management of Change. Denna information syftar till att dela exempel och utmaningar som identifierats. Oavsett våra olika roller som myndighet - tillståndshavare eller mellan konkurrerande verksamheter finns en väl utvecklad kultur att dela information om flygsäkerhet.

Språket i detta brev är en blandning av svenska, engelska och facktermer. Målet är främst att kommunicera flygsäkerhetsinformation som ni kan använda i er vardag.

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

Branschforum för att samordna praktiska erfarenheter under återhämtning	2
Uppskjutna datum för implementering av EU-förordningar	2
Nytt vägledande underlag från EASA och ECDC	2
Considerations for the management of passengers at the departure airport	3
Management of passengers on-board the aircraft	3
Flygsäkerheten i ett nytt läge – Gamla faror ger nya risker.	4
Uppföljning av eventuella undantag, förlängning längre än initiala fyra månader, kräver temporär manualrevision.	4
Tillsyn vid återhämtning	4
1. Flygbolagens kompensande åtgärder i samband med förlängning av behörigheter för flygande personal.	5
2. Procedur för att säkerställa att besättning har flygsäker nivå på aktuell erfarenhet.	5

Branschforum för att samordna praktiska erfarenheter under återhämtning

(Repetition från tidigare informationsbrev)

För att stödja och samordna på ett praktiskt plan har TS skapat ett veckoforum. Syftet är att den svenska luftfartens olika aktörer får en plattform för att beskriva problem, föreslå lösningar och dela "Best Practice". Vi ser även i dialogen efter mötet att det skapar en utgångspunkt för fortsatt direkt dialog och initiativ mellan olika parter i flygbranschen. Vi ser gärna att ni som innehavare av AOC deltar med representant i detta, meddela er OPS PI med mailadress om ni är intresserade. Nästa möte måndag 8 juni kl 15.00.

Uppskjutna datum för implementering av EU-förordningar

Med anledning av den pågående Covid-19 pandemin planerar EU-kommissionen att senarelägga tillämpningsdatum för vissa regler i EU-förordningar med sex månader:

- Som ni vet var datumet för tillämpning av förordning (EU) 2018/1042 om alkohoter, psykoaktiva substanser, psykologisk lämplighetsbedömning och stödprogram till piloter satt till den 14 augusti 2020. EU-kommissionen har nyligen avslutat en skriftlig procedur för beslut i frågan om senareläggning av tillämpningsdatum och vi kan räkna med att nytt tillämpningsdatum kommer att bli den 14 februari 2021. Transportstyrelsen har informerat om dessa regler på de senaste AOC-seminarierna och föredragen finns tillgängliga på vår hemsida.
- Förordning (EU) 2019/1387 om bl.a. nya prestandaberäkningar kommer sannolikt också att senareläggas från den 5 november 2020 till den 5 maj 2021.
- Beträffande utrustningskravet på ADS-B har EU-kommissionen beslutat att skjuta fram datum från den 7 juni 2020 till den 7 december 2020.

Nytt vägledande underlag från EASA och ECDC

I Sverige är det [Folkhälsomyndigheten](#) som har ansvar, myndighet och kompetens att ge direktiv i folkhälsifrågor. För branscher som har stor internationell samverkan gäller även att så långt som möjligt anpassa sig till varandra. Flyget är en sådan bransch. En flygpassagerare, eller en internationell flygning, har interaktion med ett mycket stort antal aktörer. För att ge råd och samordna så långt som möjligt har EASA och EU:s smittskyddsmyndighet ECDC publicerat vägledande underlag för flygbranschen i samband med Covid-19.

[Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic](#)

För att gå rakt på det konkreta:
I moment 5 Summary på sid 19 finns en sammanställning av de åtgärder ni som AOC kan genomföra för att reducera risk för smittspridning i er verksamhet eller som trygghetsskapande åtgärd. Åtgärderna är uppdelade per kategori, för att ni sedan kan gå vidare i materialet för att se vad ni kan göra i just er verksamhet.

Exempel på dessa åtgärder är:

Considerations for the management of passengers at the departure airport

Check-in and boarding

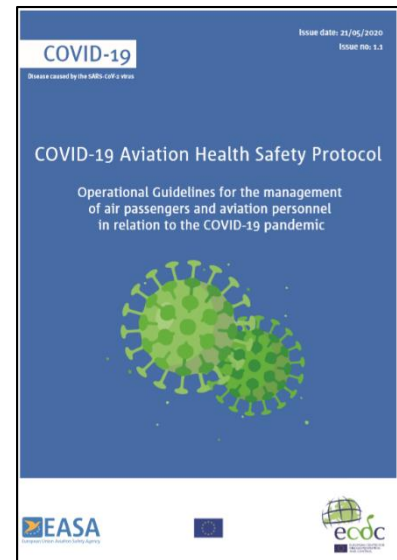
- Passengers should be advised/reminded by airport operators, in coordination with aeroplane operators, to adhere to the applicable preventive measures described in point 3.1.

Management of passengers on-board the aircraft

Här finns råd om att skapa informationsmaterial för passagerare ombord.
Här finns även råd om kabinpersonalens säkerhetsannonsering enligt CAT.OP.MPA.170 Passenger briefing.

Som trygghetsskapande åtgärd kanske detta är det moment där ni som flygoperatör kan göra mest, varje liten åtgärd som dessutom tydligt informeras kommer upplevas som värdefull, exempel som ges är.

- Measures to avoid passengers queuing in the aisle or the galleys for the use of the lavatories
- Hand hygiene, particularly before eating or drinking and after use of the toilet
- Appropriate use of face masks
- Respiratory etiquette
- Limiting contact with cabin surfaces
- Minimised on-board service
- Reducing the use of individual air supply nozzles to the maximum extent possible, unless otherwise recommended by the aircraft manufacturer
- If physical distancing cannot be guaranteed because of the passenger load, seat configuration or other operational constraints, passengers and crew members on board an aircraft should adhere at all times to all the other preventive measures including strict hand hygiene and respiratory etiquette and should wear a face mask.



Flygsäkerheten i ett nytt läge – Gamla faror ger nya risker.

TS har tidigare belyst faran med Litiumbatterier. Området fire/smoke/fumes finns med i [Sveriges OPS flygsäkerhetsplan SPAS](#) som ett område under övervakning, Det finns även med i EASA flygsäkerhetsplan EPAS.

I samband med Covid-19 rekommenderas att minimera mängden bagage ombord, samt att tillämpa själv-check-in så långt möjligt. Detta ökar sannolikheten för att vissa typer av litiumbatterier checkas in, vilket i sin tur ger ökad risk för fire/smoke/fumes. För att motverka detta rekommenderas att flygbolag ger extra information till passagerare om vad som får finnas/inte finnas i incheckat bagage.

Från EASA guide hänvisad till ovan, moment Check-in and boarding, sid 11: Aeroplane operators, in coordination with the airport operators, should put in place measures to assist passengers in using self-check-in procedures and to minimise the amount of hand luggage taken into the cabin, in order to expedite the boarding and disembarking procedure and to reduce the movements and potential contamination in the cabin. Operators should promote the carriage of luggage in the cargo compartments by implementing incentive policies. In doing so, operators should remind passengers to not carry lithium batteries (in equipment or stand-alone) in their checked luggage.

More information about the carriage of lithium batteries is available on [EASA website, Lithium Batteries.](#)

Uppföljning av eventuella undantag, förlängning utöver initiala fyra månader, kräver temporär manualrevision.

I pandemins inledande skede publicerade Transportstyrelsen, koordinerat med EASA, möjligheten till undantag relaterade till ORO.FC, ORO.CC och ORO.FTL. Procedurer för detta publiceras samlat på [denna webbsida](#). De första undantagen, notifierade eller ansökta av kommersiella AOC, inkom till TS den 25 mars. Det innebär att gränsen för fyra månader närmar sig i slutet av juli. I samband med en eventuell andra förlängning, från 4 till 8 månader, kan tillämpningen inte anses tillfällig. Därför krävs samtidigt en separat ansökan om temporär manualrevision i enlighet med ert manualsystem. Manualrevisionen kan vara i en form som AOC normalt tillämpar vid temporära förändringar. Den ska minst omfatta hur förlängning/förändring genomförs samt de kompensande åtgärder som ska genomföras och dokumenteras efter en riskanalys.

Ansökan om temporär manualrevision genomförs enligt normal procedur. Ni behöver inte ha ansökan godkänd före nya fyramånadersperioden, men ansökan ska ha inkommit senast samtidigt som ny notifiering eller ansökan om undantag.

Tillsyn vid återhämtning

I samband med att samhället och vårt gemensamma luftfartssystem nu börjar gå mot en fas av återhämtning, kommer vi från Transportstyrelsen arbeta med information och tillsyn. Flygbolag har drabbats olika av rådande pandemi, men alla är påverkade ur ett systemperspektiv. Tillsynen kommer vara transparent, eftersom vi har ett gemensamt mål att på ett så enkelt sätt som möjligt säkerställa

flygsäkerheten. Exempel på detta är att vi i föregående informationsbrev publicerade de topp 10 risker vi kommer följa upp. Vi även inom kort informera er om vad denna tillsyn omfattar mera detaljerat.

I detta brev vill vi från Transportstyrelsen understryka två moment som kommer ingå i återhämtningstillsyn.

1. Flygbolagens kompenserande åtgärder i samband med förlängning av behörigheter för flygande personal.

I pandemins inledande skede publicerade Transportstyrelsen, koordinerat med EASA, möjligheten till undantag inom certifikat och utbildning. Procedurer för detta publiceras samlat på [denna webbsida](#). Möjligheten till undantag var endast giltigt om man samtidigt genomför de kompenserande åtgärder som redovisades under respektive moment. Vi har följt upp de förlängningar som notifierats och kommer för varje flygbolag följa upp dokumentation och med vår personal verifiera de kompenserande åtgärder som var ett villkor för förlängning. Exempel på dessa är:

- Undantag I. a) FCL, PC
Kompenserande åtgärder; Repetitionsutbildning skall genomföras och innehålla normala procedurer och nödförfaranden för den specifika typen eller klassen. Operatören skall på lämpligt sätt säkerställa att en lämplig teoretisk kunskapsnivå föreligger att operera klassen eller typen.
- Undantag II. a) OPS, OPC
Kompenserande åtgärder; Repetitionsutbildning skall genomföras och innehålla normala procedurer och nödförfaranden för den specifika typen eller klassen. Operatören skall på lämpligt sätt säkerställa att en lämplig teoretisk kunskapsnivå föreligger att operera klassen eller typen.
- Undantag II. b) Linecheck
Kompenserande åtgärder; Repetitionsutbildning skall genomföras och innehålla normala procedurer och nödförfaranden för den specifika typen eller klassen. Operatören skall på lämpligt sätt säkerställa att en lämplig teoretisk kunskapsnivå föreligger att operera klassen eller typen.
- Undantag II. c) Piloter -markbaserad praktisk träning & kontroll ORO.FC.230
Kompenserande åtgärder; Operatören skall tillse att lämpliga kompenserande åtgärder (träning) genomförs.
- Undantag II. d) Kabinpersonal -markbaserad praktisk träning & kontroll ORO.CC.140
Kompenserande åtgärder; Operatören skall tillse att lämpliga kompenserande åtgärder (träning) genomförs.

2. Procedur för att säkerställa att besättning har flygsäker nivå på aktuell erfarenhet.

Varje kommersiellt flygbolag har redan idag procedurer för att omhänderta krav på aktuell erfarenhet enligt FCL.060 och OPS ORO.FC.100.

Covid-19 leder till att ett antal piloter inte uppfyller kravet på aktuell erfarenhet om 3 starter och landningar inom 90 dagar. Primärt finns två möjligheter att återta denna erfarenhet:

- LIFUS, Line Flying Under Supervision, med TRI eller Examiner, upp till 120 dagar.
- Träning i simulator.

Normalt är det endast medlemmar i ett flygbolags pilotkollektiv som berörs av detta. I samband med rådande pandemi kan det bli ett större antal.

- Ni behöver som flygbolag göra en bedömning om er nuvarande procedur för aktuell erfarenhet kommer fungera i samband med att luftfartssystemet återhämtar sig.
- Ni behöver även säkerställa att personal som planerar, skapar schema och Operational Control har goda kunskaper i dessa procedurer samt de risker som finns i arbetsuppgifterna.

TS vill understryka att det krävs ansökan för att frångå normala procedur och förordning för aktuell erfarenhet. Det ska finnas ett väl styrkt behov i ansökan, inklusive motiv varför normal metod för återtagande inte kan tillämpas, samt riskvärdering med kompensering åtgärder. Berörda procedurer bör publiceras som en temporär manualrevision där procedurer för aktuell erfarenhet normalt finns. (OM-A kap 4 samt eventuella delar OM-D).

För att vägleda i frågan har EASA skapat Guidelines for ORO.FC.100 & FCL.060. De är primärt avsedda för nationella myndigheter, men för transparens och vikten av att vi alla har samma utgångspunkt, finns dessa [publicerade på TS webbsida](#) tillsammans med en beskrivning av hur man ansöker vid ett eventuellt behov.

Utöver detta har IATA skapat en guide med råd för att ta omhand de flygsäkerhetsfrågor som uppstår i samband med återhämtning efter uppehåll i verksamheten: [White Paper: Refresher competency-based training and assessment \(CBTA\) session for "post COVID" operational recovery](#)

TS kommer i samband med tillsyn kontrollera hur aktuell erfarenhet säkerställs samt procedurer för planering (Crew Composition).