

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. Vi ber om ursäkt för vissa språkliga brister. 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

Använd gärna klickbar innehållsförteckning nedan för att navigera.

Innehåll

Återkoppling från RNO tillsyn	2
Vulkanisk Aska Vulkanen Grímsvötn, Island.....	3
AOC Seminarium 2020	5
Brexit.....	5
EASA bulletiner senaste perioden	5
Kommande regelimplementeringar	7
Inför vinterperiod	11

Återkoppling från RNO tillsyn

Vi har nu genomfört ett antal så kallade RNO-tillsyner. Förkortningen RNO introducerades av EASA och betyder Return To Normal Operation. Sannolikt är det ett nytt normalläge vi återgår till, som till vissa delar inte liknar det gamla normala. RNO-tillsynen bygger på en riskanalys där vi strävat efter att identifiera de största risker som finns i samband med pågående omställning och även vilka skyddsbarriärer/system som behöver finnas på plats för en flygsäker verksamhet. RNO tillsyn genomförs på alla kommersiella flygbolag, även de flygbolag som inte direkt påverkats får en indirekt påverkan via angränsande system och nätverk. *Observera att de moment vi beskriver kan vara både förändrad riskbild i kända problemområden/risker/brister och helt nya risker.*

Vi ser flera styrkor och effektiva system i följande punkter:

- Riskanalyser/riskregister fungerar tillfredställande på kända risker som ändrar omfattning. Detta är naturligtvis viktigt i en period med stora omställningar.
Ref ORO.GEN.130 & ORO.GEN.200(a)(3) med GM2 ORO.GEN.200(a)(1)
- Personalen upplever att dialog mellan dem och AOC ledning har fungerat under perioden.

Vi ser mönster och identifierar brister inom följande områden:

- Ground Handling, brist i kontroll och struktur på avtal/Service Level Agreement.
Detta är en extra viktig fråga i en tid där berörda aktörer har stora omställningar och möjliga resurs/kompetensbrister.
 - Hur säkerställer man den faktiska leveransen och kvalitén inom ground handling på stationer utanför sina utestationer.
 - Hur struktureras detta?
 - Hur dokumenteras det?
 - Hur kan man bevisa en flygsäker nivå?
Ref: ORO.GEN.205 Contracted activities
- Management of Change och riskregister saknar proaktivitet.
Flera tillsyner visar att risker tas upp först när man ställs inför dem. Det är naturligtvis positivt, som nämns ovan, att de då inkluderas i ledningssystemet men det bör även finnas proaktiva punkter i en riskanalys.
I en period där verkligheten här och nu kräver all tillgänglig resurs kan detta förbises under en pågående MoC, men det behövs proaktiva punkter för att få full effekt för flygsäkerhet i ert ledningssystem.
Exempel på lösning:
 - Vilka två nya faror kan påverka oss i en nära framtid om vi genomför aktuell förändring?
 - Utgå från grundrubrikerna stödfunktion, utrustning, dokumentation, procedurer, människan i systemet.

- Använd brainstorming kombinerat med de trendindikatorer ni redan har. Kanske har ni flera noterade brister vid linecheck jämfört med föregående period osv osv.
- För in de proaktivt bedömt möjliga farorna i riskregistret och hantera dem på samma sätt som de reaktiva risker som finns.
Ref: AMC1 ORO.GEN.200(a)(3)
- Brister i operatörens hantering av navdatabaser.
Orsakerna till detta varierar, men naturligt kan permitteringar och flygplan på marken påverka. Oavsett så måste detta fungera och ingå i en process.
 - Ställ frågan:
 - Vet vi säkert vilken typ av databas vi får från vår underleverantör?
 - Hur säkerställer vi att vår leverantör är en "Type 2 DAT provider", och i delar där det inte är det hur säkrar vi innehållet då?
 - Är vår interna process säker, så att data inte blir påverkad eller förändrad?
Vanligt att navdatabaser laddas ner från nätet, vad sker sen i den interna processen - proceduren från nedladdning till installation i FMS etc. Viken funktion utför detta? Flygavdelning – Tekniska? Har vi processen dokumenterad?

Notera att ni som operatör använder kritisk navdata i flera applikationer förutom FMS, t.ex. EGPWS, ACAS, EFB.

Ref: AMC1 CAT.OP.MPA.126 Performance-based navigation(a)(2)

Ref: CAT.IDE.A.355 Management of aeronautical databases

Ref: AMC1 CAT.IDE.A.355 Management of aeronautical databases

Ref: GM1-GM3 CAT.IDE.A.355 Management of aeronautical databases

Ref: Annex VII, "ANS", 2017/373.

Vulkanisk Aska Vulkanen Grímsvötn, Island

Sedan början av sommaren har vulkanen Grímsvötn visat tydliga signaler på ökad aktivitet. Vulkanen har kapacitet att ge utbrott i samma omfattning som vi hade från Eyjafjallajökull 2010. Senaste utbrottet var 2011 och under de senaste 1100 åren har den haft återkommande utbrott ungefär vart tionde år.

Den senaste informationen kommer från Icelandic Meteorological Office via European Aviation Crisis Coordination Cell (EACC). Informationen kommer i formen av [Volcano Observatory Notification \(VONA\) 20200930/0905Z](#).

Detta VONA höjer risken för utbrott till **gul**.



GREY: *Volcano appears quiet but is not monitored adequately. Absence of unrest unconfirmed.*



GREEN: *Volcano is in normal, non-eruptive state.*

or, after a change from a higher alert level:

Volcanic activity considered to have ceased, and volcano reverted to its normal, non-eruptive state.



YELLOW: *Volcano is experiencing signs of elevated unrest above known background levels.*

or, after a change from higher alert level:

Volcanic activity has decreased significantly but continues to be closely monitored for possible renewed increase.



ORANGE: *Volcano is exhibiting heightened unrest with increased likelihood of eruption.*

or,

Volcanic eruption is underway with no or minor ash emission.



RED: *Eruption is forecasted to be imminent with significant emission of ash into the atmosphere likely.*

or,

Eruption is underway with significant emission of ash into the atmosphere.

Vi uppmanar alla AOC att se över sina Safety Risk Assessment (SRA), procedurer och rutiner vad gäller eventuell flygning där vulkanisk aska kan förekomma. Påminner om att enligt:

- MFL 2019-2: Att Transportstyrelsen inte längre utfärdar tillstånd för flygning i vulkanisk aska (note: EASA SIB No: 2010-17R7 nu gällande version)
- EASA SIB No: 2010-17R7, (3) (i). *For European operators, a Volcanic Ash Safety Risk Assessment (VA SRA) should be developed and accepted by the respective competent authority, in accordance with the guidance provided in GM2 ORO.GEN.200(a)(3) for aircraft operators or GM3 ORA.GEN.200(a)(3) for ATOs.*

Vid tidigare utbrott har vi sett en ström av ansökningar för revidering av manualer för flygning i luftrum där vulkanisk aska kan förekomma. Vi ser dock att många flygbolag har VA SRA, procedurer och rutiner infört i sitt ledningssystem (SMS) och manualverk.

Har ni för avsikt att flyga i luftrum där vulkanisk aska kan förekomma uppmanar vi er att skapa rutiner inom ramen för ert ledningssystem (SMS) och manualverk inför ett eventuellt utbrott.

Relaterade länkar:

www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/mfl/ops-2-2019.pdf

www.easa.europa.eu/domains/safety-management/volcanic-ash

www.icao.int/publications/Documents/9974_en.pdf

www.metoffice.gov.uk/services/transport/aviation/regulated/vaac/

<http://icelandicvolcanoes.is/?volcano=GRV>

AOC Seminarium 2020

- Varmt välkommen till ett kort och kärnfullt digitalt flygsäkerhetsseminarium.

Detta seminarium vänder sig till ledningspersonal inom svenska flygbolag. Årets seminarium kommer under rådande omständigheter att ske via digital väg och fokusera på det som är mest aktuellt nu:

-Vi kommer genomföra den årliga genomgången av State Plan for Aviation Safety inför tillsyn under 2021, inklusive återkoppling från genomförd tillsyn 2020 och vårt gemensamma arbete i samband med pågående pandemi.

-Vi gör en genomgång av tillgängliga underlag för ansökningar och ny metod för manualrevisioner som vi hoppas ska förenkla och snabba upp hantering.

-Inför implementering av Peer Support Programme ger vi med hjälp av Marika Melin från KI en föreläsning om viktiga saker att tänka på, goda råd och hjälp att få ett fungerande system.

- Anmälan via mail enligt [publicerad inbjudan](#).

Brexit

- I skrivande stund vet ingen vilka villkor som kommer att gälla i samband med Brexit. Vi vet dock att sannolikheten för en avtalslös Brexit ökat efter sommaren. Vi vill med denna artikel kort informera för att ni som AOC flygoperatör ska kunna förbereda er så bra som möjligt utifrån ert behov. Vi har utöver detta en nära dialog med de AOC som är mest berörda.
 - TS [hemsida Brexit](#) ger sammanställd information för transportsektorn.
 - TS rapport [Brexit och Luftfarten](#) publicerades i november 2018, men har fortfarande stor relevans och ger viktig information för ert arbete inför övergången till EU27.
 - Bra och användbar information om era förberedelser för Brexit finns på EU Kommissionens webbsida: [Getting ready for the end of the transition period](#). Här finns aktuell information och checklistor för företag i transportsektorn som arbetar med eller till/från UK.

EASA bulletiner senaste perioden

- I samband med Covid-19 har EASA publicerat ett antal bulletiner med syfte att samordna och minska smittspridning. Vissa av dessa är kravställande, andra är rådgivande. Nedan följer en övergripande sammanställning. Syftet med denna är att ni ska kontrollera om ni tagit del av dessa och hanterat relevanta delar:

- Grunden läggs i två [Safety Directives](#):
 - EASA Safety Directive 2020-03 (Ersätter 2020-01)
 - Desinfektion av flygplan minst var 24:e timme eller i samband med long haul flight.
 - EASA Safety Directive 2020-04 (Ersätter 2020-02)
 - För Third Country Operators

- Därefter [Safety Information Bulletins](#):
 - Coronavirus 'SARS-CoV-2' Infections – Operational Recommendations.
 - Ger summering av underlag från EASA, WHO, ECDC, ICAO och IATA.
 - Fungerar som en gateway till de checklistor och stödmaterial som finns. Delar av TS rådgivande material och pågående RNO tillsyn bygger på risker identifierat i detta underlag.
 - Preparation for Aerodromes to resume operations
 - Provision of Groundhandling Services at Aerodromes
 - Denna SIB är primärt avsedd för tillståndshavare flygplats, men här finns värdefullt underlag för AOC NP Ground OPS. Tio konkreta frågor och råd för att följa upp status hos en leverantör av marktjänster.
 - SIB 2020-14 Pitot-Static Issues After Storage due to the COVID-19 Pandemic
 - Bör användas tillsammans med EASA Guideline redovisad nedan: Return to service of aircraft from storage in relation to the COVID-19 pandemic
 - SIB 2017-01R1 Safety Precautions regarding the Transport by Air of Damaged, Defective or Recalled Lithium Batteries
 - Detta är en uppdaterad version av tidigare publicerad SIB. Revisionen berör nu alla varumärken av litium jon batterier. Revisionen understryker även vikten av rätt utbildad kabinpersonal och procedur vid skadat batteri ombord. Det primära skyddet är dock fortfarande att skapa information och check-punkter i passagerarflödet som gör att skadade batterier inte kommer ombord alls.

- Utöver dessa har det löpande publicerats rådgivande underlag, vi redovisar nedan ett aktuellt urval. Hela listan finns på [EASA COVID-19 Resources](#)



- Return to service of aircraft from storage in relation to the COVID-19 pandemic
- [The role of operators' management systems in the COVID-19 recovery phase](#)
 - Praktiskt Scenario 1:
 - Praktiskt Scenario 2:
 - Praktiskt Scenario 3:
- [Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic](#)
 - Kopplad till praktiska scenarier ovan, ger en samlad EU riskportfölj. Mycket användbar i er egen AOC proaktiva riskprocess.
- Guidance for allowing virtual classroom instruction, distance learning
- EASA Guidance on Management of Crew Members in relation to the SARS-CoV-2 pandemic01



Kommande regelimplementeringar

Syftet med detta moment är att AOC Nominated Persons och Compliance Monitoring kan genomföra korsreferens mot egen uppföljningslista. Observera att vi här endast belyser utvalda moment, varje operatör ska själv ha en uppföljning och lista på förordningar och regler som är applicerbara på den unika verksamheten.

- **Regulation (EU) 2019/1384 med AMC/GM ED Decision 2019/019/R**
 - Denna förordning är aktiv.
 - Kort summering: use of aircraft listed on an air operator certificate for non-commercial operations maintenance check flights
 - ORO.AOC.125
 - ORO.GEN.310
 - Stödjande dokumentation från en tillverkare [finns här](#). Kan användas som referensmaterial för flera tillverkare och typer.
- **Regulation (EU) 2018/1042 med AMC/GM ED Decision 2018/012/R**
 - Datum för tillämpning har skjutits fram 6 månader→14 feb 2021.
 - Kort summering: Implementering av åtgärder efter Germanwingshaveriet.
 - ARO.RAMP.106 Alcohol testing
 - CAT.GEN.MPA.170 Psychoactive substances
 - CAT.GEN.MPA.175 Endangering safety
 - CAT.GEN.MPA.215 Support programme

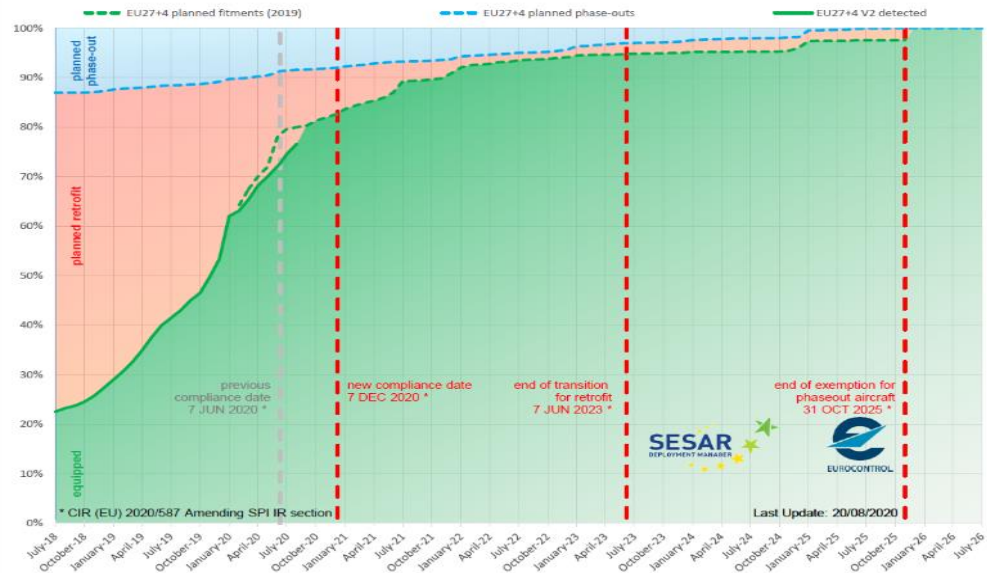
- **Regulation (EU) 2019/1387 med AMC/GM**
 - EU Kommissionen har genom förordning (EU) 2020/1176 beslutat att tillämpning har skjutits fram från 11 nov 2020→12 aug 2021.
 - Kort summering: New standards on aircraft landing performance calculation.
- **ED Decision 2019/025/R**
 - Datum för implementering: 31 mars 2021.
 - Detta ED beslut hade initialt implementeringsdatum 20 april 2020. Efter detta beslutade EASA skjuta fram implementering till 20 augusti 2020 pga. de omfattande åtgärder som krävs av FSTD operatör och för att ni som AOC operatör ska hinna säkerställa funktionen. Efter detta sköts implementering ytterligare till 31 mars 2021 pga. Covid-19. Senaste information på [ED Decision 2020/013/R](#)
 - Kort summering: [Detta ED beslut](#) ändrar de krav som ställs för att en FFS ska vara kvalificerad att användas för Upset Recovery Training. För Upset Prevention Training är kravbilderna på den FFS som används oförändrad sedan tidigare.
 - AMC1 ORO.FC.220&230, point (d)
 - För komplexa flygplan med MOPSC mer än 19: Upset Recovery Training som beskrivs i tabell 2 behöver genomföras i en FFS som är kvalificerad i enlighet med CS-FSTD(A) Issue 2. Detta ska framgå av det Qualification Certificate (QC) som hör till FFSen.
 - AMC2 ORO.FC.220&230, point (d)
 - För komplexa flygplan med MOPSC 19 eller färre: Upset Recovery Training som beskrivs i tabell 2 behöver genomföras i en FFS som är kvalificerad i enlighet med CS-FSTD(A) Issue 2, om en sådan finns tillgänglig. Detta ska framgå av det Qualification Certificate (QC) som hör till FFSen. Om en sådan inte finns tillgänglig ska utbildningen endast genomföras teoretiskt. För definitionen av "tillgänglig FSTD" se FCL.010 i 1178/2011. I praktiken innebär det att om det finns en EASA-certifierad FFS för flygplanstypen ska den användas, oavsett var i världen den finns.
 - GM3 ORO.FC.220&230
 - All stall event training ska genomföras i en FFS som är kvalificerad i enlighet med CS-FSTD(A) Issue 2. Vidare anges att sådan träning ska innehålla "approach-to-stall". För att genomföra "post-stall" träning (inte något krav) måste ni som operatör säkerställa att den FFS ni använder också är kvalificerad enligt de tillkommande krav som finns i CS-

FSTD(A) Issue 2 samt att ni kan demonstrera att ni undviker "negative training" och/eller "negative transfer of training".

- ORO.FC.145(c) anger sedan tidigare att de FSTD ni använder i ert utbildningsprogram ska vara godkända av Transportstyrelsen. Så kom ihåg att uppdatera OM-D eller annan dokumentation där det framgår vilka FSTD ni använder och skicka in detta för godkännande av utbildningsprogram innan ni börjar använda en ny FSTD om så är fallet.
- Om ni i samband med implementeringen av ovan nämnda ED behöver göra ändringar i OM-D ska detta beskrivas i enlighet med AMC3 ORO.MLR.100.
- **EASA Beslut om ADS-B:**
 - EU-kommissionen beslutade den 29 april genom ändringsförordning [\(EU\) 2020/587](#) att flytta fram datum för ADS-B out krav för att flyga i Europeiskt luftrum.
 - (EU) 2020/587 beskriver: *Utbrottet av covid-19-pandemin och dess inverkan på luftfartssektorn har lett till oförutsebara hinder för luftfartygsoperatörer att fortsätta sitt arbete för att bringa luftfartyg i överensstämmelse med vissa krav i genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011. Till följd av detta bör den tidsfrist för luftfartygsoperatörer som fastställs i artiklarna 5.5, 8.1 och 8.2 i genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011 senareläggas till den 7 december 2020, och genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011 bör ändras i enlighet med detta.*
 - Denna förordningsimplementering är bitvis svårtolkad och innehåller viktiga moment som avgör om ert flygplan kommer vara möjligt att flyga kommersiellt i EU luftrum efter 7 december 2020. Vi uppmanar därför er som innehavare av luftfartyg att noggrant läsa in aktuell status på ADS-B krav (EU) 1206/2011 och (EU) 1207/2011 med aktuell ändringsförordning som beskrivs ovan.
 - Ett moment att understryka är kravet på ett program för eftermodifiering (retrofit programme) om modifieringen utförs efter 7 december 2020. En sådan plan ska vara klar senast 7 december 2020 och på begäran kunna göras tillgänglig för den behöriga myndigheten.
Den 18 augusti publicerade EASA ED Decision [2020/014/R](#), AMC & GM to Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 (the surveillance performance and interoperability (SPI) Regulation).
AMC3 till artikel 5 i denna förordning beskriver kravbilden för ett retrofit program. Här beskrivs vad programmet ska omfatta samt att det ska upprättas som en del av operatörens ledningssystem, det behövs inte en ansökan till myndigheten. **För uppföljning önskar vi dock att ni via epost meddelar er OPS- och CAMO inspektör om ni upprättat en retrofit-plan, meddela detta senast 7 nov 2020.**

Mera information på: [Eurocontrol ADS-B Implementation Status](#)
ADS-B Implementation Status

Status, EU27+4 registered fleet, Version Number 2 (ED-102A/ DO260B)



- **Nya Oceanic In Flight Contingencies Procedures från ICAO**
 - Träder i kraft 5 november 2020 via PANS-ATM (ICAO-DOC 4444)
 - Dessa nya procedurer har varit igång inom NAT airspace sedan den 28 mars 2020 i samband med test av Advanced Surveillance-Enhanced Procedural Separation (ASEPS) som utnyttjar ADS-B i Shanwick, Gander and Santa Maria Oceanic Control Areas.
 - Sammanfattning av förändringen
 - *Turn at least 30 degrees (reduced from 45) to the left or right of track and establish yourself on a parallel track that is offset by 5nm (reduced from 15).*
 - *The direction of turn is up to you, but you should consider airways around you – the likely direction of other aircraft, the applicable SLOP procedures, the direction of your diversion airport and of course terrain. (If going left or right is a 50/50 choice, going right is probably better – it gets you out of the way of all the SLOP offset traffic that might be coming at you from the opposite direction!)*
 - *When established on your offset track, maintain an altitude that is vertically offset by 500 feet from normal levels (or 1000 feet if above FL410).*
 - *In areas of parallel airways, it is recommended you descend below FL290.*
 - *Watch your TCAS, and if possible, keep your eyes outside for other aircraft.*
 - *Make sure your transponder is set to TA/RA (if able).*
 - *Be seen – turn on as many exterior lights as possible.*
 - *Squawk 7700.*

- *Try and talk to ATC via voice or CPDLC, and declare a PAN PAN, or MAYDAY.*
- *Establish comms with other aircraft on 121.5 MHz or 123.45 MHz. Make a position/intention report as you would in lost com. procedures.*

Inför vinterperiod

Vi står inför en ny vinterperiod 2020/2021. Det finns flera sammanlänkade riskfaktorer mellan vinteroperation och Covid-19. Syftet med denna text är att lyfta fram några av dessa och uppmana er att ta in dessa i ert ledningssystem med ingången att gamla faror kan ge nya risker i en ny situation:

- Risk för begränsade resurser och brist i utbildning/praktik hos leverantör av de-/anti icing.
 - Genomförande av de-/anti icing
 - Procedur för kommunikation
 - Kontroll på avtal och vad de innebär (se inledande artikel i detta brev)
 - Vet vi vilka avisningsvätskor våra flygplatser använder?
- Har vårt eget repetitionsutbildningsprogram klarat av att inkludera vinteroperation? Är våra besättningar förberedda?
- Har vi förändrat något sedan senaste vinterperioden?
 - Ny flygplanstyp?
 - Ny rutt?
 - Nytt prestandaberäkningssystem?
- Har vi informerat våra besättningar?
 - HOT-Table uppdaterat?
 - Har våra piloter information i cockpit om vilka avisningsvätskor som används på olika flygplatser?
 - CRM/TEM i samband med WinterOPS.
- I [SPAS 2020](#) finns flera områden som får ökad exponering under vinterperioden. Dra gärna nytta av SPAS och de åtgärder ni kan göra med stöd av detta och ert ledningssystem.
 - Loss of Control (LOC)
 - CFIT (Terrain Conflict)
 - Effekterna av nya affärsmodeller inklusive kontrakterad verksamhet
 - Runway Excursion
 - Ground Safety