

Information från sektionen för flygbolag – Inledning av vinterperiod

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

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation och SPAS 2021.

Syftet med detta informationsbrev är att ge samlad information. Detta brev är främst relaterat till vinteroperation, men även annan flygsäkerhetsinformation.

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

AOC Seminarium 24 november 2021	2
Identifierade faror under återstart efter Covid-19: Ground Handling	3
Ny metod för landningsprestanda och rapportering om bankondition	4
Runway Excursion – Proaktiva åtgärder	5
SNOWTAM	5
Ansvarsfördelning och procedurer för de/anti-icing	6
Information rörande OPC/PC	6
Farligt Gods- Competancy Based Training (CBTA)	7
Nya regler och förordningar	7
Färdplanering Nordatlanten (NAT)	8

AOC Seminarium 24 november 2021

- 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 2022, inklusive återkoppling från genomförd tillsyn 2020-2021.
 - I samband med att globala system för information om konfliktzoner som kan ha flygsäkerhetspåverkan, får vi en genomgång med erfarenheter från försvarsmakten.
 - Det europeiska systemet för rampinspektioner återkopplar sitt arbete och ger information om inspektioner.
 - Säkerhetskulturens påverkan på flygsäkerheten, vi får en föredragning från Lunds Universitet kombinerat med TS och inverkan på kommande tillsyn.
 - Vad innebär operativ kontroll och hur genomförs denna? Frågan tas upp i en föreläsning för kommersiell flygtrafik.
 - Kravbilden på flygbolagens system för Compliance Monitoring har påverkats av de förändringar som genomfört inom säkerhetsledning. Detta i kombination med resultat av tillsyn återkopplas i en föreläsning.
 - Transportstyrelsen föreläser om hur tillsynsprogrammet kommer förändras i kommande period.
 - En aktuell fråga om Unruly Passengers som resultat av pandemin.
 - Anmälan via mail enligt [publicerad inbjudan flygplan AOC](#).
- Utöver detta genomförs 25 november flygoperativt seminarium med huvudfokus helikopter AOC.
 - Anmälan via mail enligt [publicerad inbjudan helikopter AOC](#).

Identifierade faror under återstart efter Covid-19: Ground Handling.

Transportstyrelsen har tidigare informerat om en undersökning av status hos samtliga Nominated Persons Ground Handling där vi ställde ett antal frågor om relationen till GHSPs (Ground Handling Service Providers).

Bakgrunden var följande: "Under pågående pandemi och vad som idag ser ut som en förestående uppstart av flyget i världen vill vi på Transportstyrelsen uppmärksamma ert pågående och framtida arbete med marktjänster och i detta, era kontrakterade GHSPs".

Det centrala syftet var att dela en statusrapport från er, angående ert arbete med Ground Safety och GHSPs och hur det påverkas av pandemin.

Resultatet av denna undersökning, kombinerat med pågående tillsyn är att flygbolagens uppföljning och kontroll fungerar på den aktuella verksamheten.

Dock kvarstår faktum att flera GHSPs nu går in i en vinterperiod i samband med en ramp-up av all verksamhet. Viss personal är ny i sina roller och kostnadspressen är tydlig.

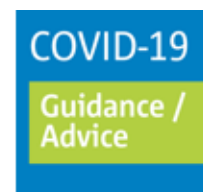
Vi vill därför understryka behovet att ansvarig Nominated Person säkerställer att GHSPs har tagit nödvändiga åtgärder för att kunna hantera vinterperiod. T.ex:

- Hur är status på personaltillgång?
- Är utbildningar för personal som genomför De-/Anti icing utförda?
- Är det säkerställt att GHSPs har tagit till sig operatörens specifika instruktioner (HoT tables, GOM, DIM, e.motsv.)
- Stämmer aktuella avtal mot den standard operating procedure flygbolaget har i OM-A moment 8.2.4 (eller motsvarande dokumentation)?

Utöver detta är det viktigt att respektive funktion är införstådd med hur ansvaret för De-/Anti icing är fördelat och kommunicerat i organisationen, samt att Compliance Monitoring funktion analyserar sin audit-plan för att bedöma effekten av eventuella kontroller som återstår i samband med återhämtning/restriktioner relaterade till Covid-19.

Mer information om identifierade faror och stöd inom området finns hos EASA:


[The role of operators' management systems in the COVID-19 recovery phase](#)



Transportstyrelsen kommer fortsätta ett långsiktigt arbete med tillsynen av operatörernas kravställning på och uppföljning av marktjänster under kommande år.

Ny metod för landningsprestanda och rapportering om bankondition.

Vi har tidigare informerat om genomförd implementering av Global Reporting Format och beräkning av landningsprestanda med stöd av RWYCC. Implementeringsdatum är sedan tidigare 12 augusti 2021.

Runway Excursion 

Vi repeterar här del av tidigare information i kombination med att vi delar aktuella erfarenheter från er.

EASA publicerade 2021-05-27 [Safety Information Bulletin 2021-11](#): *Content of Aeronautical Information Publication – Assessment and Reporting of Runway Surface Conditions (GRF)*. Här framgår bl.a. bakgrund och mål runt reglering av “specially prepared winter runways” och vad ni kan förvänta er av AIP i kommande period.

Mer information:

- EASA har genomfört två workshops, den 10 och 17 mars 2021, om nytt globalt rapportformat för bankondition (GRF) enligt förordning (EU) 2019/1387. Se stödjande dokument från dessa på [denna länk](#).
- Transportstyrelsen har tidigare publicerat information i:
 - [SPAS 2021](#), (Sid 12, 13 och 70)
 - [Tidigare informationsbrev](#) till AOC

Vi har fått följande fråga angående GRF, som kan vara aktuell för flera av er svenska operatörer:

Kan man översätta en rapporterad RWYCC till det gamla siffervärdet för FC (Friction Coefficient), när operatörens verktyg för prestandaberäkning inte har uppdaterats för att hantera RWYCC, utan kräver att man använder den gamla metoden?

Svar:

Ja, förutsatt att ni har en metod för bedömning av LDFA som beskrivs i er operations manual, och att prestandan som är kopplad till braking action i EFB:s prestandaverktyg, är förenlig med kriterierna för GRF. I er operations manual måste ni också beskriva hur ni ska reducera de osäkerhetsfaktorer som finns. Detta ska sedan publiceras och kommuniceras till er operativa personal.

Vi vill också påpeka att detta är en tillfällig lösning tills det att berörda leverantörer av mjukvara för prestandaberäkning, t.ex. Flysmart och Guru, är klara med att uppdatera sina produkter!

För att förtydliga de olika tabellerna i regelverket:

- Table 1 – GM1 CAT.OP.MPA.303 är tänkt att användas när flygplatsen inte tillhandahåller en RWYCC, utan endast typen och djupet av kontaminering. En sådan tabell tillåter piloten att konvertera typ av kontaminering och djup till en RWYCC. Om flygplatsen tillhandahåller en RWYCC måste den alltid användas!
- Table 1 – AMC1 CAT.OP.MPA.311 ger en bild av konvertering från RWYCC till den gamla metoden.

Runway Excursion – Proaktiva åtgärder

EASA har publicerat en reviderad på SIB 2016-02R1. Baserat på den samlade databank EASA har, är 'Use of Erroneous Parameters at Take-off' en relevant fara i samband med topprisken Runway Excursion. Vi kan även i svensk data se att denna fara har relevans. Denna reviderade SIB 2016-02R1 innehåller uppdateringar inom:

- Flight Crew Training – Berör initial och recurrent training, där man pekar särskilt på "management of last-minute changes and on the impact of distraction during take-off parameters entry into the FMS"
- Flight Data Monitoring: Lista på "precursor events" som rekommenderas att implementera i monitorering och analys.

Förväntningar: Transportstyrelsen avser i kommande tillsyn kontrollera hur innehållet i denna SIB inkluderats i ert ledningssystem. Hur har åtgärderna tagit omhand? Vilka bedömningar inom säkerhetsledningssystemet ligger bakom de beslut ni tagit om åtgärder? Vilka skyddsbarriärer finns relaterat till Runway Excursion?

Mera information finns här:

- EASA Safety Publication Tool, [SIB 2016-02R1](#)
- [EASA Annual Safety Review 2021](#)
 - Se sid 53, 54 och tabell sid 56
- [European Plan for Aviation Safety EPAS 2021-2025](#)
 - Se bl.a. sid 315 (SI-0014), (SI-0007) och sid 319- (SI-0010), (SI-0017) och (SI-0006)
- [State Plan for Aviation Safety SE SPAS 2021](#)
 - Se sid 12-14

Runway Excursion



SNOWTAM

I samband med aktuell [State Plan for Aviation Safety 2021](#), informerade Transportstyrelsen om förändringar i formatet för SNOWTAM. I samband med vinterperiod vill vi här understryka viken av att er personal har kunskap i detta. Se mera information: [sid 9 Appendix 3 SNOWTAM](#)

Ansvarsfördelning och procedurer för de/anti-icing

I samband med State Plan for Aviation Safety SE 2021, framfördes flera flygsäkerhetsfrågor runt arbetet med avisning på marken. Vi vill här belysa dessa moment och att ni säkerställer att dessa är bedömda i samband med vintersäsongen:

Ground Safety



[State Plan for aviation Safety 2021](#) (Länk finns på aktuell sida)

- De-/Anti Icing – Generella Rekommendationer – Sid 11.
- Ground Safety – sid 28. Sammanställd information om ansvarsfördelning, SIB 2018-12, Post de-icing/anti-icing checks och SIB 2017-11, Global Aircraft De-icing Standards.
- Exempel på brister vid tillsyn – sid 52-53: Bl.a. kommunikation (radiofraseologi) mellan besättningsmedlem och markpersonal.
Ref. ICAO Doc. 4444 para 12.7.2 De/anti-icing operations Ref CAT.OP.MPA.250

LOC-I Loss of Control



Information rörande OPC/PC

Transportstyrelsen ger ut [NOTEX \(Notice to Examiners\)](#) för att informera kontrollanterna om aktuella frågor. Ni som är kontrollanter prenumererar säkert redan på dessa.

I det senaste [NOTEX 7/2021](#) informerar vi om tre punkter vilka alla har bäring på den verksamhet ni bedriver inom ett AOC. Vi rekommenderar därför er att studera dessa. I synnerhet vill vi trycka på att ni som operatör har ett stort ansvar att säkerställa att det finns goda förutsättningar för att genomföra en OPC/PC korrekt. Detta bör ske genom att bland annat:

- tillhandahålla relevant stödmaterial till kontrollanterna, exempelvis:
 - Ett detaljerat körschema
 - Stödmaterial för briefing innefattande kraven för en OPC och PC när så är relevant
- se till att det finns tydliga bedömningsgrunder (både för PF och PM/PNF) som kontrollanten kan lita sig mot, exempelvis:
 - Kurs- och höjdtoleranser
 - Upprepning av övningar
 - Krav som ställs på PM/PNF
- se till att planeringen dels ger utrymme tidsmässigt för att genomföra passet på ett korrekt vis men även säkerställa att de krav som ställs på en OPC respektive PC uppfylls,

Vidare förutsätter vi att ni tar höjd för att det finns piloter som varit frånvarande en längre tid på grund av pandemin och därför har ett utökat utbildningsbehov.

Farligt Gods- Competency Based Training (CBTA)

Detta är introducerat i ICAO-TI, version 2021-2022, men har en övergångsperiod fram till nästa version av ICAO-TI. År 2023 är detta ett "skall" krav.

ICAO har arbetat fram detta system då man inte anser att dagens system säkerställer att personal har rätt kompetens. En stor förändring som påverkar verksamhetens utbildningsprogram är bl.a. att tabellen som används idag för att förklara vilken typ av utbildning personal ska ha tas bort. Den kommer ersättas med andra utvärderingsverktyg för att ta reda på vad personal ska kunna. Förändringen som ICAO har gjort kommer innebära att ni kommer behöva göra om era träningsprogram och få dem godkända igen.

Transportstyrelsen har tagit fram ett informationsmaterial som finns på Transportstyrelsens hemsida:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luffart/Flygbolag/Farligt-gods-flyg-luffart/kompetensbaserad-utbildning/>

Vi vill här informera om denna förändring och den omarbetning som krävs i ert utbildningssystem, i flera fall i samarbete med underleverantörer.

För att säkerställa att ert utbildningsprogram är granskat och godkänt före datum då detta sätt i kraft på global nivå, behöver Transportstyrelsen ha ert underlag i form av **revision senast 2022-09-12.**

Nya regler och förordningar

Denna artikel syftar till att informera om nya/reviderade regler och förordningar som publicerats den senaste perioden.

Listan nedan är inte komplett mot alla typer av verksamhet, Vi vill här lyfta fram vissa fokusområden. Det är viktigt att ert ledningssystem har procedurer hos Nominated Persons och Compliance Monitoring Manager som kontinuerligt följer upp förändringar i styrande dokument.

Vi vill lyfta fram följande att kontrollera för implementering i ert manualverk, i er Compliance Monitoring och i er verksamhet:

- [2021/008/R](#): Berör utrustning ombord CAT.GEN.MPA.210 'Location of an aircraft in distress'
- [\(EU\) 2021/1296](#): Denna ändringsförordning innehåller uppdateringar inom flera olika områden. Definition av psykoaktiva substanser, definition av OP/OCC Flight Monitoring, till en större förändring som inleds med denna revision om fuel policy. Kapitlet CAT.OP.MPA förändras i flera punkter för framtida målbaserad modell av fuel policy samt termen "Safe Landing" implementeras i sammanhanget via CAT.OP.MPA.182. Förändringen gäller flera olika typer av verksamhet, från kommersiell verksamhet flygplan till icke kommersiell (NCC) och helikopter.

Färdplanering Nordatlanten (NAT)

ICAO har noterat att flera operatörer har brister i sin färdplanering i North Atlantic (NAT) High Level Airspace (HLA). Vi vill därför här vidarebefordra den uppmaning ICAO skickar till verksamheter berörda av NAT HLA operation och att ni säkerställer denna i er procedur för färdplanering:

- *...a number of aircraft operators were not filing RNAV 10 or RNP 4 capability in flight plans (FPL) when operating in the North Atlantic (NAT) High Level Airspace (HLA).*
- *...all aircraft approved for operating in the NAT HLA (former MNPSA approval) must also have an RNAV 10 and/or RNP 4 approval. Aircraft filing an HLA (former MNPSA) approval with the indicator X in FPL Item 10a must therefore also file RNAV 10 (A1) and/or RNP 4 (L1) capability in FPL Item 18 under the PBN/ designator.*