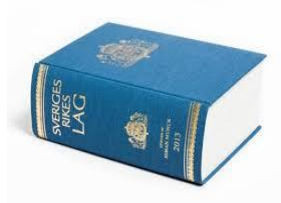


Air Ops dag 2021-11-25

Anders Leufgård och Christer Fridell

Hej och välkomna

- Jag heter Anders Leufgård
- Christer Fridell



- Anders L

Varför Air ops seminarium?

- Vi har två FSS per år och
- Ett Air OPS seminarium/branschdag (tidigare AOC seminarium) per år
- Branschdag ska vara IRL

Agenda

The EU aviation safety system

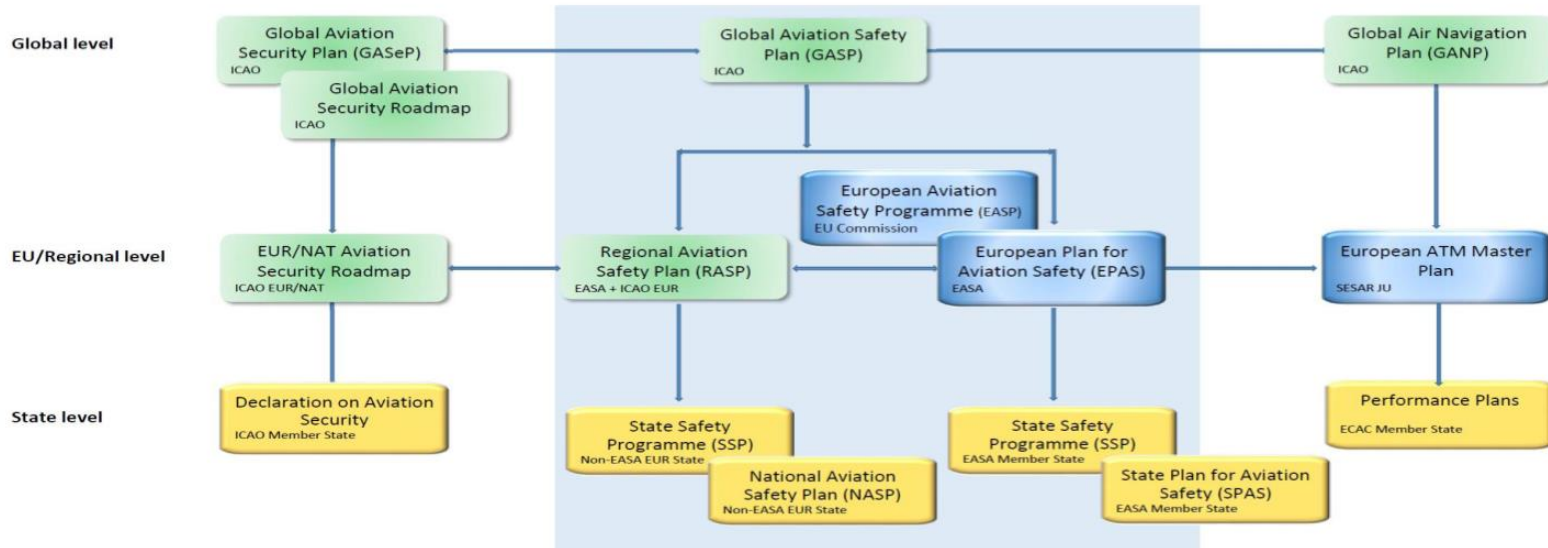
The EU aviation safety system



Three elements

- The main elements The proposed approach for European aviation safety is based on three elements:
 - A set of policies and objectives from political authorities (**the strategy**).
 - An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety (**the programme**). 2015
 - A high level safety issues assessment and related action plan (**the safety plan**). 2022-2026

Hur hänger allt ihop?



GASP 2020-2022 The way forward

Goal, target and indicators (SPT/SPI)

- Achieve a continuous reduction of operational safety risks
- Strengthen States' safety oversight capabilities
- Implement effective State safety programmes (SSPs)
- Increase collaboration at the regional level
- Expand the use of industry programmes
- Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations

GASP. Goal, target and indicators SPI/SPT

ICAO Aspirational Safety Goal "Zero fatalities by 2030 and beyond"		
Goal	Target	Indicators
Goal 1: Achieve a continuous reduction of operational safety risks	1.1 ¹ Maintain a decreasing trend of global accident rate	- Number of accidents - Number of accidents per million departures (accident rate) - Number of fatal accidents - Number of fatal accidents per million departures (fatal accident rate) - Number of fatalities - Number of fatalities per passengers carried (fatality rate) % of occurrences related to high risk categories (HRCs)
Goal 2: Strengthen States' safety oversight capabilities	2.1 All States to improve their score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system (with focus on priority PQs) as follows: By 2022 – 75% By 2026 – 85% By 2030 – 95%	- Overall global EI score - Overall EI score per State - Overall regional EI score - Number of States that met the EI score as per the timelines - Number of States that have fully implemented the priority PQs related to a safety oversight system % of priority PQs implemented by a State % of each priority PQs implemented globally - Number of States timely updating the filing of differences % of required CAPs submitted by States (using OLF) % of completed CAP per State (using OLF)
	2.2 By 2022, all States to reach a positive safety oversight margin, in all categories	- Number of States maintaining a positive safety oversight margin in all categories % of States maintaining a positive safety oversight margin in all categories % of each category with positive safety oversight margin globally - Safety oversight margin per State, per category
Goal 3: Implement effective State safety programmes (SSPs)	3.1 By 2022, all States to implement the foundation of an SSP	- Number of States having implemented the foundation of an SSP % of each subject area implemented globally % of satisfactory SSP foundational PQs % of required CAPs related to the SSP foundational PQs submitted by States (using OLF) % of required CAPs related to the SSP foundational PQs completed per State (using OLF)
	3.2 By 2025, all States to implement an effective SSP, as appropriate to their aviation system complexity	- Number of States having implemented an effective SSP - Level of maturity achieved in Annex 19 PQs, per State - Number of States that require applicable service providers under their authority to implement an SMS - Number of States that have implemented a

GASP, för er operatörer

The following high-risk categories have been identified for the 2020-2022 GASP edition:

- — controlled flight into terrain;
- — loss of control in flight;
- — mid-air collision;
- — runway excursion; and
- — runway incursion.

EASP The programme, EU. [HUR,et](#)

- EU
- Programme
- Policy: Syftet med den europeiska flygsäkerhetspolicyn är att säkerställa att de regler och förfaranden som bidrar till hanteringen av flygsäkerhet i Europeiska unionen garanterar högsta möjliga nivå i fråga om säkerhetsprestanda, och att den är lika hög inom hela unionen, och fortsätter att förbättras med tiden, samtidigt som hänsyn tas till andra relevanta mål såsom miljöskydd.

EASP

- While it might include some prospective elements (as some of the activities or rules might be in place but not fully implemented) its main purpose is not to set a roadmap for the future. The European Aviation Safety Programme document presents a 'snapshot' of all the rules and processes which are contributing, in an integrated manner, to the prevention of accidents and to the safety of aviation activities in the Union.

[resource.html \(europa.eu\)](#)

- The sharing of roles between the European Union and the Member States, as described in the Basic Regulation makes it impossible for the Member States to alone take full responsibility for an SSP.
- Many States do not have such a programme today.
- There is a need for a European Aviation Safety Programme (EASP) to complement what is done by the Member States which encompasses the powers transferred to the Union.
- **The programme 2015**
- 1.1. The European Aviation Safety Policy The European Aviation Safety Policy is the set of legal rules and processes that are in place in the European Union to ensure a high level of safety
- 1.1. Den europeiska flygsäkerhetspolicyn Den europeiska flygsäkerhetspolicyn är den uppsättning rättsliga regler och förfaranden som införts i Europeiska unionen för att säkerställa en hög säkerhetsnivå.

1. EUROPEISK SÄKERHETSPOLICY OCH EUROPEISKA SÄKERHETSMÅL

- 1.1. Den europeiska flygsäkerhetspolicyn
- 1.2. Den europeiska rättsliga ramen för flygsäkerhet
- 1.3. Säkerhet – ansvar och ansvarsskyldighet i Europeiska unionen
- 1.4. Utredning av olyckor och tillbud (SHK och TS)
- 1.5. Kontroll av efterlevnaden

2. EU:S HANTERING AV SÄKERHETSRISKER

- 2.1. Säkerhetskrav för organisationer och myndigheter
- 2.2. Hantering av säkerhetsrisker på EU-nivå: processen för att utveckla och uppdatera den europeiska flygsäkerhetsplanen
- 2.3. Avtal om säkerhetsprestanda

3. EUROPEISK SÄKERHETSFÖRSÄKRAN

- 3.1 Säkerhetstillsyn
- 3.2 Insamling, analys och utbyte av säkerhetsdata
- 3.3 Säkerhetsdatadriven inriktning av tillsynen över områden av större vikt eller med större behov

4. FRÄMJANDE AV SÄKERHETEN I EUROPA (för er)

- 4.1 Verksamhet på EU-nivå
- 4.2 Internationellt samarbete på EU-nivå
- 4.3 Utbildning på EU-nivå

För er

- 4.1.2 Europeiska strategiska säkerhetsinitiativet (Essi) Det europeiska strategiska säkerhetsinitiativet (Essi) är en grupp för främjande av flygsäkerhet som samlar företrädare för offentliga myndigheter och för branschen. Dess huvudsyfte är att förbättra flygsäkerheten genom frivilligarbete som är inriktat på kostnadseffektiva säkerhetsförbättringar.
- **Essi består av tre team:** Europeiska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet (ECAST), europeiska teamet för helikoptersäkerhet (EHEST) och europeiska teamet för säkerhet för allmänflyg (EGAST). Säkerhetsteamerna håller plenarmöten för att ange verksamhetens inriktning, för att fördela arbetet mellan olika utvecklingsgrupper och för att granska resultat vad gäller säkerhet. Säkerhetsteamerna leds gemensamt av en medlem från luftfartssektorn och en från Easa.
- 4.1.2.2 Helikoptrar EHEST samlar tillverkare, operatörer, forskningsorganisationer, myndigheter och olycksutredare på helikopterområdet från hela Europa. EHEST samarbetar nära med det internationella teamet för helikoptersäkerhet (IHST).

EPAS, EASA (vilka risker och hur vi bekämpar dem)

- The main objective of EPAS is **to further improve aviation safety and environmental protection throughout Europe**, while ensuring a level playing field, as well as efficiency/proportionality in regulatory processes. 15 jan. 2021
- EPAS detailing progress made in addressing identified safety risks at EU level and **updated every year by EASA**, constitute the main elements of the Safety Management System at European level.
- The objective of the EASP is to ensure that the system for the management of aviation safety in the EU **delivers the highest level of safety performance**, uniformly enjoyed across the whole Union and continues to improve over time while taking into account other important objectives such as **environmental protection**.

EPAS Volume 1, Strategic Priorities

- Addition of 'Safe return to operations' as a new focus area within the existing strategic priorities (refer to Section 3.0.1 for further details on the specific COVID-19 related safety issues)
- - Updating the information on the operational context in Section 2.1.
- - Strengthening the strategic priority 'Environmental protection', on the basis of Agency's sustainable aviation programme (refer to Section 3.1.4); and
- - Adding 'Oversight' and 'Standardisation' as new items under Strategic priority 'Systemic safety' (refer to Section 3.1.1).
- - Removing Section 3.2 'Strategic enablers' to streamline the document and minimise overlaps with the EASP and SPD.
- - Reflecting recent developments as well as progress with key actions, roadmaps and related initiatives.
- - Moving the Key indicators in terms of EPAS actions from former Section 4.1 to Volume II.
- - Updating Section 4.1 'Safety performance' in response to Advisory Body comments, minimising overlap with the ASR and Standardisation Annual Report.

EPAS Volume 2, Actions

- This area addresses system-wide problems that affect aviation as a whole. In most scenarios, these problems are related to human factors, human performance, competence of personnel, socio-economic factors or to deficiencies in organisational processes and procedures, whether at authority or industry level. This area also includes the impact of security on safety.
-
- 5.1 Safety management
- 5.2 Human factors and human performance
- 5.3 Competence of personnel
- 5.4 Aircraft tracking, rescue operations and accident investigation
- 5.5 Impact of security on safety
- 5.6 Oversight capabilities
- 5.7 Miscellaneous
- 6.0 Flight operations — aeroplanes
- 6.2 Specialised operations (SPO)

EPAS Volume 3, Safety Risk Portfolios

Vad är intressant för helikopter CAT?

Vad är intressant för helikopter SPO?

Vad är intressant för flygplan SPO?

SSP, State Safety Programme, HUR

- Inkl SHK
- Är 5 år gammalt
- Christer Erlandsson på TS skriver på en ny utgåva
- Is an integrated set of policies, objectives, and activities aimed at improving safety.

SPAS, State Plan for Aviation Safety

- TS plan
- Kallas i Sverige för verksamhetsplan.
- Christer Erlandsson på TS skriver på en ny utgåva
- Vilka risker vi har och hur vi bekämpar dem

På sektionen, Hur arbetar vi?

- Vilka risker
 - HI
- Hur vi arbetar med dem
 - HI
 - FSS
 - Safety promotion
- XX

Vad ska ni göra? (Christer)

- Ledningssystem innehållande bland annat
 - Compliance Monitoring
 - Safety Risk Management
 - Hazard identification processes
 - Risk assessment and mitigation processes
 - Internal safety investigation
 - Safety performance monitoring and measurement

CMM,s arbete (Christer)

The role of the Compliance Monitoring Manager:

- ensure that the activities of the operator are monitored for compliance with the applicable regulatory and any additional requirements as established by the operator
- that these activities are carried out properly under the supervision of the relevant head of functional area

CMM should be responsible for ensuring that the compliance monitoring programme is :

- properly implemented
- maintained
- continually reviewed and improved

Vad kommer vi att göra? (Anders)

- **ALoSP** Acceptable level of Safety Performance. Performance based oversight PBO och SPI/SPT
- Börjar nu. Inget hokus pokus.
- 5 områden
- Värdering
- Subjektiv bedömning, vi gör (hur långt någon kommit i införandet av reglerna) Hur långt har CMM kommit har denne full kontroll?
- Beror på verksamhetens storlek och omfattning (Size and scope of the activity)
- Best praxis på marknaden
- Ju bättre operatörerna blir desto mera, högre värde på ALoSP
- Beroende på utfallet så sätter vi in åtgärder

ALoSP

- The minimum level of safety performance of civil aviation in a State, as defined in its State safety programme, or of a service provider, as defined in its safety management system, expressed in terms of **safety performance targets** and **safety performance indicators**. (*ICAO Doc 9859: Safety Management Manual (SMM)*)

ALoSP

- Manualgranskning
 - SMS
 - Ledningssystem
 - Säkerhetskultur
 - Piloten
-
- Inget av det vi kommer att visa är hugget i sten

Manualgransknings värdering

- Vad (Allt man ska göra) 25%
 - Hur 25%
 - Dokumentera 25%
 - CMM följa upp manualen 25% (internaudit/ checklistor)
-
- De flesta har vad,et klart och därmed 25%
 - Huret är mellan 10-25% några bolag
 - Dokumentera är på samma nivå som huret 10-25%
 - CMM,s nivå ligger på 0-25%

Manualgranskning SPI/SPT

GJ	GK	GL	GM	GN
75%	50%	50%	50%	75%
Manual	Ledning	SMS	Kultur	Piloten
40%				
75%				
65%		80%		

SMS

- GPAS + EPAS + SPAS (TS toprisks) + OPAS/SMS/HI (operatörens risker)
- 5% på GPAS
- 25% på EPAS
- 25% på SPAS
- 45% på Operatörens egna risker

SMS SPI/SPT

GJ	GK	GL	GM	GN
75%	50%	50%	50%	75%
Manual	Ledning	SMS	Kultur	Piloten
40%				
75%				
65%		80%		

Den som ligger under ALoSP?

- Kommer att lyftas
- Den som ligger över kommer att få längre tillsynsintervall

SPI/SPT

- GASP
- EPAS
- SPAS/
- TS/sektionen
- Operatören

Frågor

Information från Sektionen för helikopter och allmänflyg

Anders Leufgård

1) Vad händer

- Flygvägar på låg höjd för helikoptrar, 100-200m.
- GPS till okontrollerade flygplatser, minst ett RMZ upprättas
- Vertiports. Ny flygplats för både bemannade och obemannade luftfartyg i städer. Helt nytt koncept
- Samverka med försvarsmakten.
- Drönarpilot flög i R område. Info i AIP bara engelska, då saknas legalitet. TS för nu in svensk text i AIP
- NSC möte 2021-09-21 Magnus Molitor
-
- Miljö
- NIS se dokument under eget ej G
- Cybersecurity
- El flyg, Helikopter med elmotor för 30 sek i T/O

2) Personal

- Ola kommer att sluta
- Mats Bernhardsson slutat får jag ersätta
- Mats Bernelind är sjukskriven
- Per-Erik Öberg, UAS, har slutat
- Victor Krusell, UAS, har börjat
- Får en utökad administrativ tjänst

3) Övrigt

- Kompetensbaserad utbildning DG 2021-08-24.
www.transportstyrelsen.se
- Godkännande runt handböcker. Godkänner inte manualen utan godkännande områden.
- Andra kan man godta en notifiering. Revisionen innehåller inga godkännanden.