



AOC OPS Seminarium 2016

Presentatör

Staffan Söderberg,

Sektionschef

Sjö- och luftfartsavdelningen

Operatörsenheten

Sektionen för flygbolag och säkerhetsorganisation

Introduktion flygoperativ del - resultat

- **Struktur**
 - **Del 1: Hantera förändringar**
 - Nya regler, metod och verktyg, redovisa viktiga implementeringar att hantera i kommande period.
 - **Del 2: Summering och resultat av tillsyn**
 - **Del 3: Kommer på tillsyn 2017-2018.**
 - **Del 4: Framtid, strategi.**
 - Hur arbetar vi bäst gemensamt framöver.
 - **Tid 60 min**
-

Del 1: Hantera förändringar

- Stor omsättning på regelverk sedan EASA OPS okt 2014
- Vi behöver arbeta gemensamt för att klara detta
- Vi kan samtidigt behålla våra olika roller.
 - Metod och Verktyg

Del 1: Hantera förändringar

Metod och verktyg

Publicerad på externwebb

Steg 1: [AOC Manual Template](#)

En genomgång, tre syften:

- 1. Säkra nuläget, har vi fått med allt?
- 2. Enklare att ta omhand kommande förändringar, fokus på förändringen.
- 3. Möjlighet att skapa snabbare effektivare metod för manualrevision
 - Standardstruktur enligt AMC3 ORO.MLR.100

Vägtrafik Sjöfart Luftfart Järnväg

Luftfart Flygbolag Ansökningar och c...

Ansökningar och checklistor AOC

Här finns checklistor för olika förändringar av ett tillstånd. Använd dessa checklistor som sammanhållande dokument till din ansökan.

Checklistor vid förändring av tillstånd

Här finner du checklistor att använda inför ansökan vid förändring av tillstånd. Checklistorna för specialtillstånd är uppbyggda kronologiskt efter respektive regel-del, och innehåller både Implementing Rules och AMC/GM. Du anger i rutorna var i manualverket momenten finns beskrivna och skickar sedan in denna compliance checklista för granskning tillsammans med din ansökan, [EASA Form 2](#) och relevant stödjande dokumentation.

Specialtillstånd, compliance checklists

- SPA.PBN - Performance Based Navigation
- SPA.MNPS - Minimum Navigation Performance
- SPA.RVSM - Reduced Vertical Separation Minima
- SPA.LVO - Low Visibility Operations
- SPA.ETOPS - Extended Range Operations with 2-engined aeroplanes
- SPA.DG - Transport of Dangerous Goods
- SPA.NVIS, HHO and .HEMS - Helicopter operations

Övriga compliance checklists

- Utökning med befintlig typ
- EFB - Electronic Flight Bag (AMC 20, amendment 12)
- Upset prevention and recovery training (ED Decision 2015/12/R) in force 2016-05-04
- **AOC Operations Manual Template**
- **Del (Part)-26, Additional airworthiness requirements**

Att skicka in en ansökan

När du ska skicka in en ny ansökan gör du det till sjö- och luftfartsavdelningens registratur för registrering.

E-post: luftfart@transportstyrelsen.se

Del 1: Hantera förändringar

- **Viktiga implementeringar kommande period**
- **Få effekt ur utbildningsprogram för UPRT.**
 - **Vad klarar den FSTD vi använder?**
 - GM4 ORO.FC.220&230 Operator conversion training and checking & recurrent training and Checking (FFS QUALIFIED FOR THE UPRT TASK)
 - **Kommer vi få med momenten i regelverkets tabell på tre år?**
 - AMC1 & AMC 2 ORO.FC.220&230 Operator conversion training and checking & recurrent training and checking (UPRT)
 - **Behöver våra instruktörer kompletterande utbildning?**
 - The operator should ensure that personnel providing FSTD UPRT are competent and current to deliver the training, and understand the capabilities and limitations of the device used.
 - **Det finns bra och användbart stödjande material,**
 - Guidance ICAO enligt ORO.FC.220
 - [Flight Safety Foundation Airplane upset prevention & recovery training aid \(Revision 3 kommer i årsskiftet\)](#)

Del 1: Hantera förändringar

- **Viktiga implementeringar kommande period**
- **Få effekt ur utbildningsprogram för CRM**
 - **Hur gör vi initial bedömning och repetitionsutbildning av våra CRM instruktörer?**
 - AMC3 ORO.FC.115 , Qualification & Training of flight crew CRM trainer
 - AMC3 ORO.FC.115, Assessment of flight crew CRM trainer
 - AMC3 ORO.FC.115 , Recency and renewal of qualification as flight crew CRM trainer
 - **Beskriver vår OM-D ett utbildningsprogram som lever upp till nya CRM krav?**
 - Surprise and startle effect, resilience development, CRM training and management system, provisions for CRM trainers, adapted CRM training for single-pilot and single cabin crew operations.
 - GM2 ORO.FC.115 Crew resource management (CRM) training: VISAR SYLLABUS FÖR INSTRUKTÖRER
 - GM3 ORO.FC.115 Crew resource management (CRM) training: VISAR MINIMUM TRAINING TIMES
- **Mera om detta i separat föreläsning imorgon.**
 - Gunnar Steinhardt, Human Factors manager på LuxAir: *Resilience Development – How to transfer theory into real life operations.*

Del 1: Hantera förändringar

- **Viktiga implementeringar kommande period**
- **PBN** övergår från specialtillstånd till normal del av operationen.
 - Flight Planning, adequate airport
 - Utbildningsprogram
 - S.O.P
 - Utrustning och MEL
- Mera om detta i separat föreläsning imorgon.

Del 1: Hantera förändringar

- **Viktiga implementeringar kommande period**
- Utrustning ombord **IDE**: CVR, ELT, FDR, Data Link Recorder och aircraft tracking system.
- Vi kan se **tre deadlines** om denna utrustning. Beror på vilken typ av flygplan och vilken typ av operation ditt AOC har. Läs in dessa noga, kontrollera mot nuvarande utrustning, **för tidigt dialog med part som kan uppgradera/uppdatera berörd utrustning.**
- I flera fall berör det utrustning där dispens inte kan ges.

Del 1: Hantera förändringar

- **16 JUNI 2018**
- CAT.IDE.A.185, CVR
- If the CVR is not deployable, it shall have a device to assist in locating it under water. By 16 June 2018 at the latest, this device shall have a **minimum underwater transmission time of 90 days**. If the CVR is deployable, it shall have an automatic emergency locator transmitter.
- CAT.IDE.A.190, FDR
- If the FDR is not deployable, it shall have a device to assist in locating it under water. By 16 June 2018 at the latest, this device shall have a minimum underwater transmission time of 90 days. If the FDR is deployable, it shall have an automatic emergency locator transmitter.
- CAT.IDE.A.195, DATA LINK RECORDER
- If the recorder is not deployable, it shall have a device to assist in locating it under water. By 16 June 2018 at the latest, this device shall have a minimum underwater transmission time of 90 days. If the recorder is deployable, it shall have an automatic emergency locator transmitter.

Del 1: Hantera förändringar

- **16 DECEMBER 2018**
- CAT.GEN.MPA.205, AIRCRAFT TRACKING SYSTEM
- By 16 December 2018 at the latest, the operator shall establish and maintain, as part of the system for exercising operational control over the flights, an [aircraft tracking system](#).

Del 1: Hantera förändringar

- **1 JANUARI 2019**
- CAT.IDE.A.185, CVR
- The CVR shall be capable of retaining the data recorded during at least the preceding 25 hours..... or the preceding 2 hours in all other cases.
- By 1 January 2019 at the latest, the CVR shall record on means other than magnetic tape or magnetic wire.
- CAT.IDE.A.285, FLIGHT OVER WATER
- By 1 January 2019 at the latest, aeroplanes with an MCTOM of more than 27 000 kg and with an MOPSC of more than 19 and all aeroplanes with an MCTOM of more than 45 500 kg shall be fitted with a securely attached **underwater locating device** that operates at a frequency of 8,8 kHz \pm 1kHz, unless.....

Del 1: Hantera förändringar

Viktiga implementeringar kommande period

Åtgärder efter haveri i alperna 2015 (GW flight 9525)

- Ett åtgärdsprogram om sex punkter har arbetats fram.
 - Det består av en Safety Information Bulletin och fem regelförändringar som berör OPS, FCL och MED.
 - Beslut om de nya reglerna, förutom SIB, har inte tagits ännu men förväntas i december och implementering under kommande år.
 - [RMT.0700](#) (Rule Making Task)
 - [Interaktiv webbsida](#): Follow-up of Germanwings Flight 9525 accident
-

Del 1: Hantera förändringar

- **EASA recommendation #1:**
- SIB Minimum Cockpit Occupation.
 - Första SIB (SIB 2015-04) publicerades 2015-03-27.
 - Reviderad SIB (SIB 2016-09) publicerades 2016-07-21.
- The SIB recommends that first a risk assessment is performed and then, based on the results of the assessment, the operator may decide to maintain the “2-persons-in-the-cockpit” procedure as one possible mitigating measure.
- Guidance to operators on the elements to be considered in risk assessment.
- These elements include the psychological and security screening of flight crew, employment stability and turnover rate, access to support programmes, and ability of the operator’s management system to mitigate psychological and social risks.

Del 1: Hantera förändringar

- **EASA recommendation #2:**
 - Psychological assessment of flight crew by CAT operators
 - Påverkar CAT.GEN.MPA.175 Endangering safety
 - Preliminära texter visar:
 - *AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b) Endangering safety*
 - *PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT*
 - *The psychological assessment should:*
 - *be part of the pilot recruitment process.....*
-

Del 1: Hantera förändringar

- **EASA recommendation #3:**
 - CAT operators' prevention of aircrew misuse of psychoactive substances
 - Påverkar ARO.RAMP (SAFA) och CAT.GEN.MPA.170 Psychoactive substances Alcohol and drugs.
 - Rampinspektioner där två myndigheter samverkar.
 - Drogtester vid ansökan om Medical Cert.
 - Operatör ska ha program för att förebygga bruk av droger samt för tester.
-

Del 1: Hantera förändringar

- **EASA recommendation #6:**
- Flight crew support programme
- Ny regel CAT.GEN.MPA.215 Support programme
- I denna regelpunkt vill man bygga upp ett fristående supportprogram, dit en medarbetare kan vända sig med förtroende. Syftet är att få en så låg "tröskel" som möjligt för någon som vill söka stöd i en svår social situation. Värt att notera även att EASA möjliggör, eller rekommenderar, att flygbolag anlitar tredjepart för uppdraget. Man exemplifierar t.o.m en tredjepart i sitt underlag med "Stiftung Mayday"

Del 1: Hantera förändringar

- **Viktiga implementeringar kommande period**
 - SERA Part C [ED 2016/023/R](#)
- För implementering i er OM-A kap 12 Rules of the Air

EXECUTIVE SUMMARY

This Decision addresses safety, proportionality and regulatory coordination issues related to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (the SERA Implementing Regulation (SERA IR)).

The specific objective is to mitigate the possible risks linked to the implementation of the SERA IR if the content leaves room for interpretation. To this end, and in order to facilitate the implementation, EASA is amending Decision 2013/013/R 'Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to the rules of the air', providing thus additional acceptable means of compliance (AMC) and guidance material (GM).

The AMC/GM issued through this Decision derive from the following sources:

- ICAO Annex 10, Volume II;
- ICAO Document 4444 (PANS-ATM);
- ICAO Document 7030;
- ICAO Document 8168 (PANS-OPS);
- ICAO Annex 2;
- The current practice in the EU Member States;

Del 1: Hantera förändringar

- SERA Part C = Part-SERA (EU) No 923/2012
Acceptable Means of Compliance & Guidance Material to the rules of the air
 - OM-A Kap 12 Rules of the air
 - (a) Visual and instrument flight rules,
 - (b) Territorial application of the rules of the air,
 - (c) Communication procedures, including communication-failure procedures,
 - (d) Information and instructions relating to the interception of civil aircraft,
 - (e) The circumstances in which a radio listening watch is to be maintained,
 - (f) Signals,
 - (g) Time system used in operation,
 - (h) ATC clearances, adherence to flight plan and position reports,
 - (i) Visual signals used to warn an unauthorised aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area,
-

Del 1: Hantera förändringar

SERA C

- **GM1 SERA.3210(d)(3)**
 - Use of Stop Bars — contingency measures
 - **GM1 SERA.4005(a) Contents of a flight plan**
 - **GM1 to AMC1 SERA.7002(a)(1) Collision hazard information when ATS based on surveillance are provided**
 - **GM1 SERA.8015(g) Air traffic control clearances**
 - CONDITIONAL CLEARANCES
 - **GM1 SERA.8025(a)(2) Position reports**
 - RESUMPTION OF CPDLC POSITION REPORTING
-

Del 1: Hantera förändringar

SERA C

- **GM1 SERA.11001 General**
 - EMERGENCY DESCENT PROCEDURES
- **AMC1 SERA.11005 Unlawful interference**
- **GM1 SERA.11012 Minimum fuel and fuel emergency**
- **GM1 SERA.11013(b) Degraded aircraft performance**
 - DEGRADATION OR FAILURE OF THE RNAV SYSTEM
- **GM1-GM8 SERA.11014 ACAS resolution advisory (RA)**

Del 1: Hantera förändringar

SERA C

- **GM2 SERA.11015 Interception**
 - **GM1 SERA.13020(a) SSR transponder failure when the carriage of a functioning transponder is mandatory**
 - TRANSPONDER FAILURE AFTER DEPARTURE
 - TRANSPONDER FAILURE BEFORE DEPARTURE
 - **AMC1 SERA.14015 Language to be used**
 - **GM1 SERA.14035(a)(1) Transmission of numbers in radiotelephony**
 - CALL SIGN, HEADING, RUNWAY AND WIND
-

Del 1: Hantera förändringar

SERA C

- **GM1-8 SERA.14045 Transmitting technique**
- **AMC1 SERA.14080 Communications watch/Hours of service**
 - GUARD ON FREQUENCY 121.5 MHZ
- **GM1 SERA.14095(b)(1) Distress and urgency radiotelephony communication procedures**
 - ACTION BY THE AIRCRAFT IN DISTRESS
 - ACTION BY AIRCRAFT REPORTING AN URGENCY SITUATION

Del 1: Hantera förändringar

- **Slut del 1.**
- **Del 2: Summering och resultat av de tillsyner som genomförts.**
 - **Övergripnade/systemrelaterade**
(Denna del är reaktiv. Proaktiv kommer i del 3)
 - **Vanliga findings**

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

- Metod för att mäta utfall: Indata → Genomföra → Utfall
 - Genomföra#2: *Inspektörsgrupper* ↔ *TS Analysforum (jmf SRB)*
 - Systembrister
 - Individuella faror – operatörsspecifika
 - Samverkan, resultat från andra delar av Transportstyrelsen

Mötet har följande huvudmoment:

1. Uppföljning indata och identifiera faror <ul style="list-style-type: none">a. Uppföljning av tillsynsresultatb. Uppföljning genomförda analysforum & SPIc. Uppföljning av EPASd. Uppföljning av rekommendationer från SHKe. Uppföljning av externa källor, utländsk AIB, flygsäkerhetsorganisationer, fackpress	Hazard ID (Eller Risk ID om föregående forum riskbedömt)
2. Riskanalys och beslut om riskreducerande åtgärder.	Risk assessment and mitigation processes Genomförs i Hazardlogg - Riskregister
3. Bedömning av effekt från tagna åtgärder	The effectiveness from performed mitigation actions
4. Beslut	Dokumentation av genomfört forum

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

- Metod för att mäta utfall: Indata → Genomföra → Utfall
 - Utfall:
 - *Tertialrapport för flygoperativ del – Sektions analys*
 - *Grön KPI inom gränsvärden – ej nått triggers*
 - *Gul KPI på eller över gränsvärden – triggers för åtgärd*
 - *Åtgärd*
 - *Upprätta frekvent direktkontakt AOC ledningsgrupp*
 - *Information - dialog*
 - *Riktade tillsyner*

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

- Vad är utfall mera konkret, vilka är de bakomliggande orsakerna till gula KPI'n?
- Kommande information är exempel,
- Slutlig KPI är en sammanvägning av totalt 10 faktorer med specifika kriterier.
 - **Systemrelaterade brister**
 - **Vanliga findings**

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

Systemrelaterade Sid 1(2) (Röda tråden sist)

- Ex 1: Omstrukturering i ledningsfunktioner skapar följdproblem.
- Ex 2: Kontroll av underleverantörer brister
 - (Återkommer i vanliga findings nästa moment).
- Ex 3: Utbildningsprogram svårt att följa med
 - Management of change och regelförändringar.
 - Brist på crew – rekrytering och utbildning pågår av ny crew

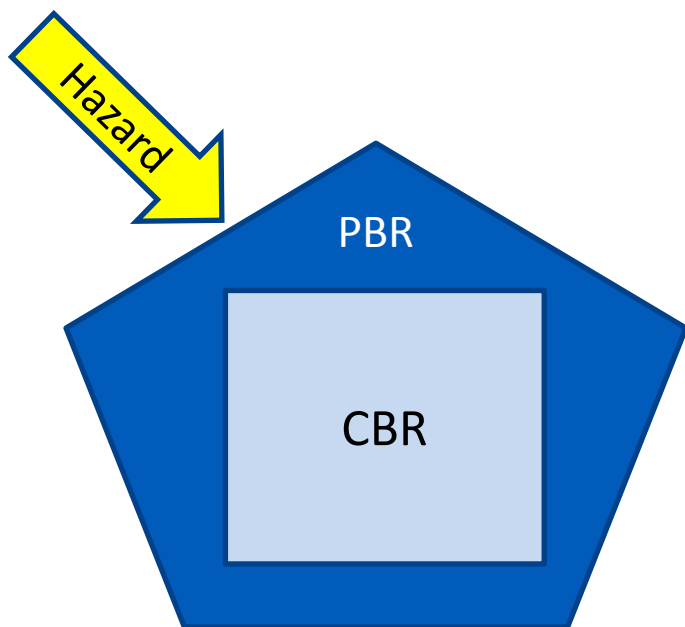
Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

Systemrelaterade cont´d sid 2(2)

- Ex 4: Samverkan med ek.revisorer för operativ Licens (OL)
- Ex 5: Utökning av flygplansflottan, brister i management of change.
- Ex 6: Krävande operativ miljö och många specialtillstånd kombinerat med start av ny utebas.
- Ex 7: Svårt att följa upp ändringar i styrande dokument.
 - *Gemensam åtgärd enligt tidigare del i presentation*
- **SUMMERAT: RISKANALYS och MANAGEMENT of Change**

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

AMC2 ARO.GEN.300(a);(b);(c) Oversight
EVALUATION OF OPERATIONAL SAFETY
RISK ASSESSMENT

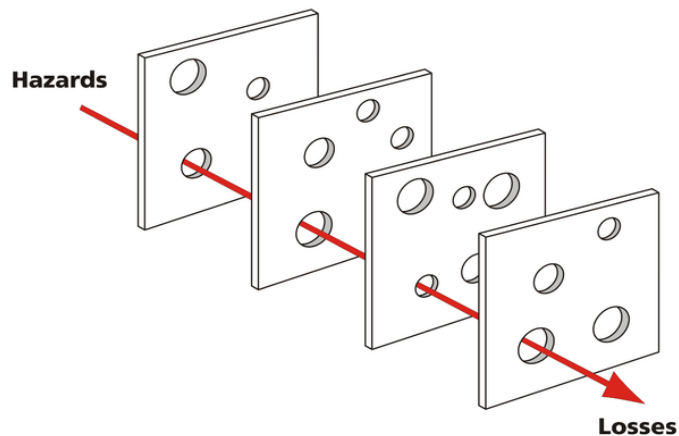


AMC1 ORO.GEN.200(a)(3)
Management system

COMPLEX OPERATORS —
SAFETY RISK MANAGEMENT

GM3 ORO.GEN.200(a)(3)
Management system

SAFETY RISK ASSESSMENT —
RISK REGISTER



Exempel : Kontroll av kärnfunktioner i ett säkerhetsledningssystem

- **Proaktiv analys**

1. Vilka faror finns i kommande förändring?
2. Riskbedöm
 - sannolikhet /konsekvens
3. Vilka kompensierande åtgärder tar vi?
 - Risk Mitigations (Tex info, utbildning)
 - Risk Barriers & Controls (Tex S.O.P, Kontroller)
4. Hur bedömer vi effekten?

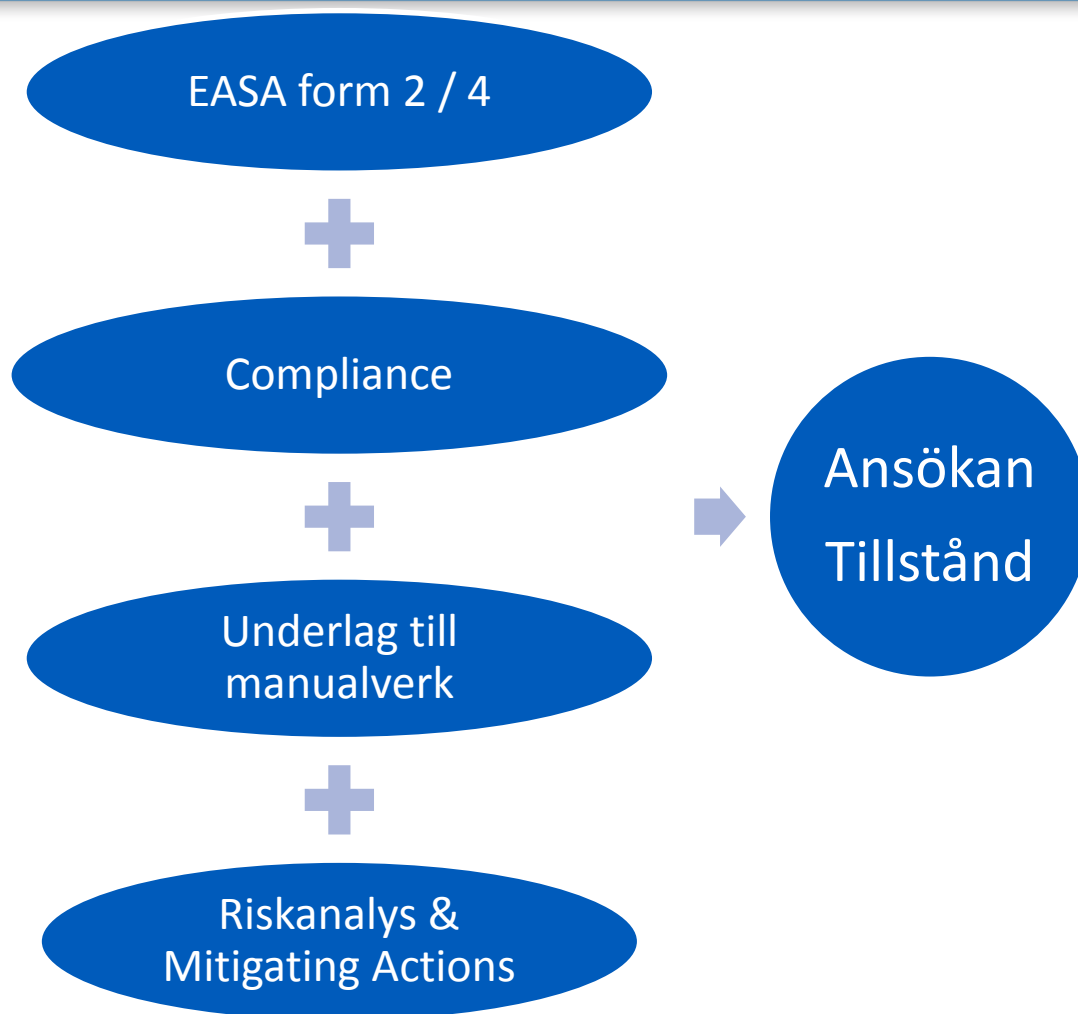
- **Compliance**

1. Vilka regler berörs?
2. Hur kontrollerar ni att dessa följs?
 - ✓ Auditplan
 - ✓ Low level checklists
3. Hur åtgärdas brister efter kontroller?
4. Hur bedömer ni effekten av dessa åtgärder?

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

- **AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) Management system**
COMPLEX OPERATORS — SAFETY RISK MANAGEMENT
(e) The management of change
 - The operator should manage safety risks related to a change. The management of change should be a documented process to identify external and internal change that may have an adverse effect on safety. It should make use of the operator's existing hazard identification, risk assessment and mitigation processes.
- **ORO.GEN.130 Changes related to an AOC holder**

Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn



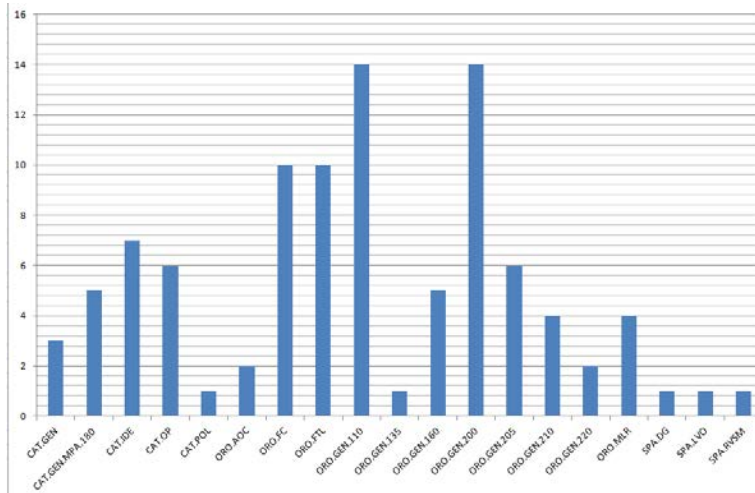
Del 2: Summering & resultat från vår tillsyn

- **Slut del 2.**
- **Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018.**

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

Reaktiv - Regeluppfyllnad

- ✓ Sammanställning findings från tillsyner



Proaktiv – Analys & EPAS

- ✓ Eget SRB (Analysforum)
- ✓ Hazard Logg & Risk Register
 - ✓ Hazards
 - ✓ Riskbedöm (ICAO Doc 9859)
 - ✓ Rootcause
 - ✓ Mitigate
- ✓ EPAS
 - ✓ Systematic
 - ✓ Operational



European Aviation Safety Agency

European Plan for Aviation Safety

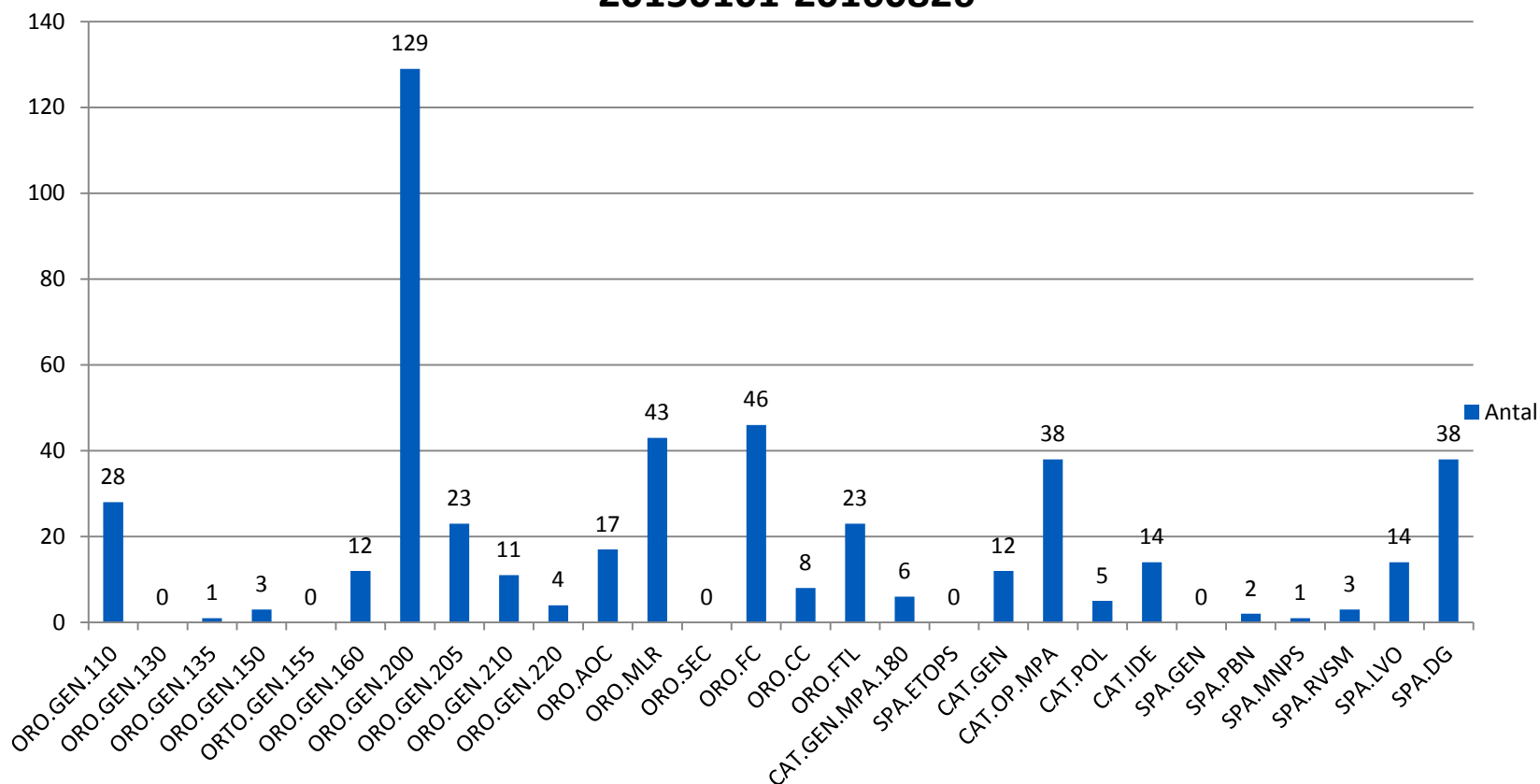
2016–2020

Final

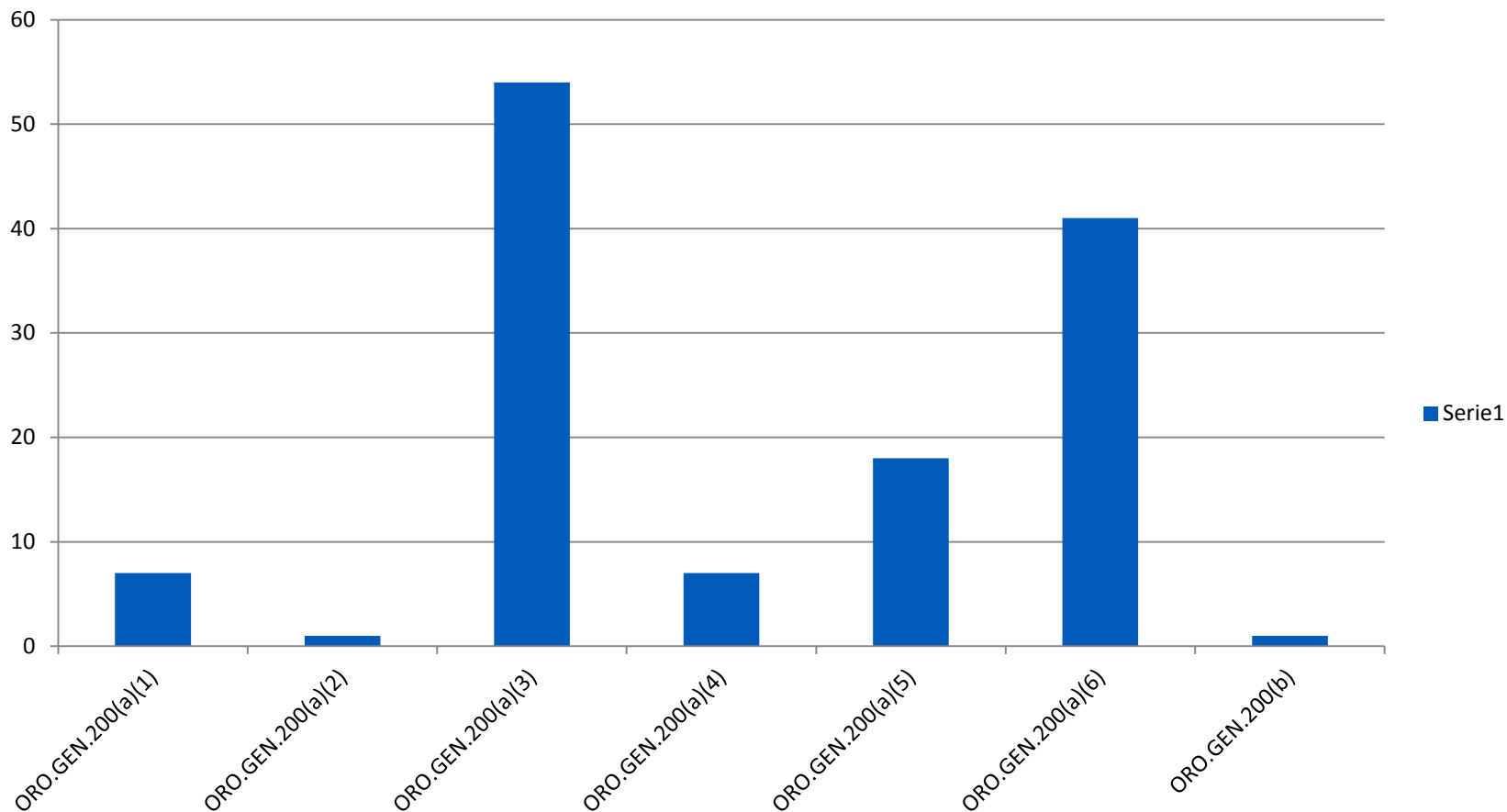
25 January 2016

Del 3: Kommer på tilsyner 2017-2018

20150101-20160826



Del 3: Kommer på tilsyner 2017-2018



Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

Vanliga findings exempel

Tillsynas mera i kommande period Sid 1(3)

- Prestandaberäkning:
 - CAT.POL: Vid tillfälle för inspektion saknades information till besättningen om friktionskoefficientens påverkan på startprestanda.
- Hantering av potentiellt farligt gods:
 - CAT.GEN.MPA.200: Procedur och utbildning relaterade till bagage/cargo och DG

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

Cont´d Vanliga findings. Tillsynas mera i kommande period sid 2(3)

- Procedurer:
 - CAT.OP:
 - Säkra utrustning Cockpit
 - Procedurer ACAS
 - Fuel Policy (Cont Fuel)
 - Fuel Emergency Callouts CAT.OP.MPA.280, EASA SIB No: 2013-12, ICAO Annex I, 4.3.7 (SERA-C)
 - Procedur/Utbildning GPWS/EGPWS/TAWS
 - CDR sign/kontroll av M/B saknas

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

Cont´d Vanliga findings. Tillsynas mera i kommande period sid 2(3)

- **ORO.AOC:**
 - procedur och ansvar för att granska licenser och behörigheter saknas.
- **ORO.FC**
 - Kontroll på förmåga hos simulatorer som används i utbildningsprogram (AOC ska ha lista och ev gap-teori)
 - Kontroll på CBT´s
 - Sammanställning av recurrent och linechecks saknas
- **ORO.GEN.110**
 - Procedur för Critical Phases of flight (TEM, Briefing start/landning)
 - MEL Training Programme & SEC Training Programme

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

Cont´d Vanliga findings. Tillsynas mera i kommande period sid 3(3)

- ORO.GEN.150-160
 - **Brist grundorsaksanalys**
 - Brist uppföljning rapporter
 - ORO.GEN.200
 - Hazardlogg/riskregister
 - **Risikanalys vid förändringar**
 - ORO.GEN.205
 - Kontroll av underleverantörer
 - Kontrakt/avtal med specifikation
 - Kontroll av levererad tjänst
 - Eventuell justering och dokumentation
-

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

Åtgärder efter bedömning från EPAS

Systematic Issues

- Safety management
- Aviation personnel
- Aircraft tracking, rescue operation and accident investigations

Emerging issues

- New products, systems, technologies and operations
- Regulatory and oversight considerations
- New business models



Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.1. Loss of control in flight

(a) Issue/rationale



Loss of control usually occurs because the aircraft enters a flight regime which is outside its normal envelope, usually, but not always, at a high rate, thereby introducing an element of surprise for the flight crew involved.

It is the risk area with the most frequent fatal accidents, both in Europe and worldwide.

On average, there are three fatal accidents every year related to LoC-I worldwide and one every second year involving an EASA MS operator.

- Implementering av UPRT & CRM
 - Tid i utbildningsprogram för manuell flygning FSTD
- GM1 ORO.FC.105 (b)(2) Route and aerodrome knowledge
 - ENVIRONMENTAL KNOWLEDGE RELATED TO THE PREVENTION OF AEROPLANE UPSETS
- Vi har idag inget godkänt AOC utbildningsprogram med endast 2x4 h, sett över en 3 årsperiod (CRM, R/H, LVO, PBN)

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.2. Design and maintenance improvements

(a) Issue/rationale



Design improvements may limit the probability of technical failures.

Technical failure is the most frequent cause of accidents and serious incidents in Europe. Excluding post-crash fires, it is also the second highest cause of fatal accidents.

The safety actions related to design and maintenance are aimed at bringing improvements in the following areas: assessment and coordination of the responsibilities of maintenance organisations, protection of occupants on board large aeroplanes through improved seat crashworthiness, engine bird ingestion, aeroplane-level safety assessments, tyre inflation pressures remaining within specifications, as well as the process to review the airworthiness status of the aircraft.

- Ledningssystem statistik komponentfel,
 - återkoppling till utbildningsprogram.
 - Vilken statistik finns från underhållsprogram och T.C holder?
- Lednings signalverkan – Hur använder vi loggboken?
 - Tydligt signalerad kultur: Vi skriver i loggboken! Skriv detaljerat.

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.3. Mid-air collisions

(a) Issue/rationale



A MAC is an accident where two aircraft come into contact with each other while both are in flight. Although there has been no major MAC in Europe in recent years, aircraft proximity (AIRPROX)-related occurrences are the second most critical risk area for all non-fatal accidents and serious incidents in Europe.

The safety actions related to MACs are aimed at bringing improvements in the following areas: collision and avoidance systems for small aeroplanes, provision of aeronautical information and data, implementation of performance-based navigation (PBN), as well as implementation of ground-based and airborne safety nets.

- ACAS 7.1 utbildning spårbar i utbildningsprogram
- ACAS utbildningsprogram CAT.OP.MPA.295
- AOC kontroll på PANS-OPS, PANS-ATM som leder till
- EASA SERA (Förordning 923/2012) med nya SERA-C (Cond´)

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.4. Runway safety

(a) Issue/rationale



This section deals both with REs and RIs.

According to the definition provided by ICAO, 'an RE is a veer or overrun off the runway surface. RE events can happen during take-off or landing'.

An RI is defined as 'any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft' (ICAO Doc 4444 – PANS-ATM).

- RI: Procedures for taxiing
 - AMC1 CAT.GEN.MPA.124 Taxiing of aircraft
 - (d) measures to enhance the situational awareness (Lista)
 - Utbildningsprogram Airport Markings.
- RE: Procedures and performance
 - Policy for approach briefing and use of TEM.
 - Nytt NPA prestandaberäkning, FC.

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.5. Ground safety

(a) Issue/rationale



Ground safety includes both ground collisions and ground handling (GCOL/RAMP). Ground handling occurrences are the fourth most frequent risk area for fatal accidents. This risk area also leads to significant damage to aircraft and equipment, highlighting the need for greater safety efforts in ground operations.

- GCOL:
 - Procedures for taxiing
 - GM1 SERA.8015(g) Air traffic control clearances
 - CONDITIONAL CLEARANCES
- Ramp:
 - Kontroll på underleverantörer & Standardiserade procedurer
 - Egen hazard identification och riskanalys → Kompenserande åtgärder

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.6. Controlled flight into terrain

(a) Issue/rationale



CFIT occurs when an airworthy aircraft under the complete control of the pilot is inadvertently flown into terrain, water or an obstacle. The pilots are generally unaware of the danger until it is too late.

Whilst the installation of ground proximity warning systems (GPWS) has greatly reduced the risk of fatal CFIT accidents in recent years, CFIT is still a threat in some circumstances.

The safety actions related to CFIT are aimed at introducing terrain awareness warning systems (TAWS) in small turbine-powered aeroplanes.

- Utbildningsprogram för PBN inflygningar.
 - AMC1 ORO.FC.230 Recurrent training and checking RECURRENT TRAINING SYLLABUS. (b)(1)(i) OPC:
 - (E) at least one of the 3D or 2D approach operations should be an RNP APCH or RNP AR APCH operation;
- Departurebriefing och TEM
 - Procedure for departure briefing, crew övriga arbetsuppgifter vid Turn Around?
- Tidig kontroll på nya AWO regler

Del 3: Kommer på tillsyner 2017-2018

5.1.7. Fire, smoke and fumes

(a) Issue/rationale



Uncontrolled fire on board an aircraft, especially when it is in flight, represents one of the most severe hazards in aviation. Post-crash fire is also addressed in this section.

In-flight fire can ultimately lead to loss of control, either as a result of structural or control system failure, or again as a result of crew incapacitation. Fire on the ground can take hold rapidly and lead to significant casualties if evacuation and emergency response is not swift enough. Smoke or fumes, whether they are associated with fire or not, can lead to passenger and crew incapacitation and will certainly raise concern and invite a response. Even when they do not give rise to a safety impact, they can give rise to concerns and need to be addressed.

Fire is the fifth most frequent risk area for all serious incidents in the past 10 years in EASA MS.

- Information till passagerare, öka medvetenhet. [DG Folder](#)
- Utbildning och kunskap Farligt Gods och Lithiumbatterier.
 - CAT.GEN.MPA.200 , Prevent Dangerous Goods
 - AMC2 CAT.GEN.MPA.140 Portable electronic devices
 - (c) Hazard identification and risk assessment
 - (5) Operator's safety measures during boarding and any phase of flight

Del 4: Framtid, gemensam strategi

- **Slut del 3.**
- **Del 4: Framtid, gemensam strategi.**

Del 4: Framtid, gemensam strategi

- Vi startade AOC bilaga 3 (AOC Attachment) för att kunna komma vidare med att bara ni bara ska behöva ansöka om revision med godkännanden, övriga kan bara notifieras med bifogad fil (stickprov)
 - Helt digital
- Enklare metod för manualrevision

Del 4: Framtid, gemensam strategi

- Change checklistor för att omhänderta framtida regelomsättning
 - Samverkan, fokus på flygsäkerheten i regelomsättningen

Del 4: Framtid, gemensam strategi

- Presentera nya EPAS anpassade SPI som ni kan använda direkt i ert SMS / SRB
 - Skapar bättre proaktivitet

Del 4: Framtid, gemensam strategi

- FDM forum
- Forum för att utbyta erfarenheter
- Gemensamt se “precursors”, små händelser som visar en röd tråd innan vi får utfall i en incident/olycka.
- Chatham House Rule: Signering av överenskommelse
 - Skapar bättre proaktivitet

Flygoperativ del – Metod och resultat

* SLUT*