

Resultat av tillsyn flygoperativt

Presentatör

Avdelningen för sjö- och luftfart
Enheten för flygbolag och luftvärdighet
Sektionen för flygbolag

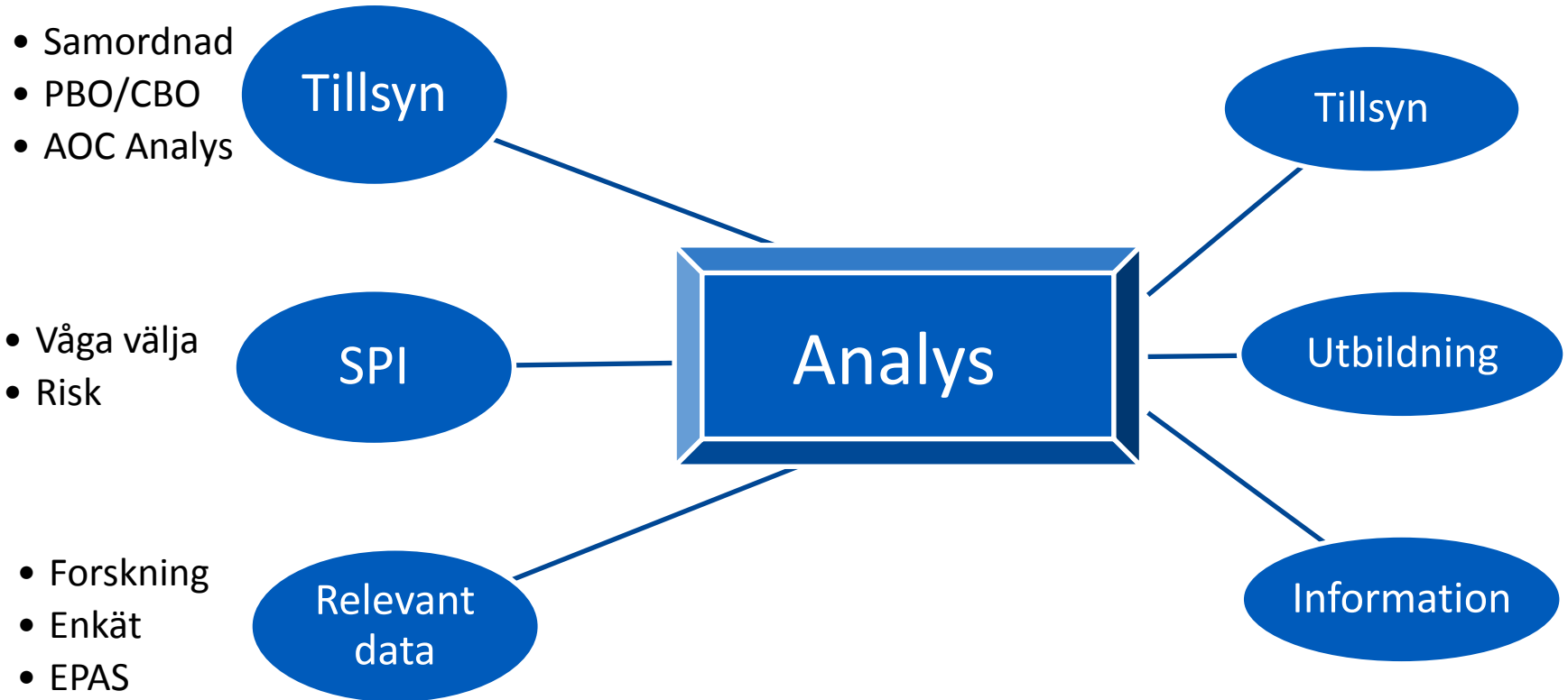
Introduktion flygoperativ del - resultat

- **Syfte:**
 - Redovisa metod för att mäta flygsäkerhetsnivå
 - Redovisa utfall från senaste perioden
- **Tid**

Flygoperativ del – Metod och resultat

Indata → Genomföra → Utfall

Indata



Genomföra analys

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

1. Identifiera faror - Uppföljning indata <ul style="list-style-type: none">a. Uppföljning av tillsynsresultatb. Uppföljning SPI & genomförda analysforumc. 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. Dokumentation av genomfört forum	Presenteras i denna agenda samt Hazard logg-Riskreg

Genomföra analys

- Hazardlogg – riskregister

Hazard		Incident Sequence Description	Existing Controls	Outcome (Pre-Mitigation)			Additional Mitigation required	Outcome (Post-Mitigation)			Actions and Owners	Monitoring and Review Requirements
No.	Description			Severity	Likelihood	Risk		Severity	Likelihood	Risk		

Utfall

- 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*
- Viktigt: Indikerar behov av tillsyn – inget annat.
 - *Åtgärd*
 - *Justera tillsynsplan, frekvens*
 - *Upprätta frekvent direktkontakt AOC ledningsgrupp*
 - *Information - dialog*
 - *Riktade tillsyner - temainspektioner*

Utfall

- Utfall – Matris operatörer sammanvägd analys behov av tillsyn

2016	2017	
T3	T1	T2
79	88	
80	89	98
81		
82	90	99
83		
	91	100
84	92	101
	93	102
85		
86	94	103
	95	104
	96	105
87	97	106

Utfall

- Vad är utfall mera konkret, vilka är de bakomliggande orsakerna till gula KPI´n?
- Slutlig KPI är en sammanvägning av totalt 10 faktorer med specifika kriterier.
- **Vi delar upp presentation av utfallet i två delar:**
 - **Systemrelaterade brister**
 - **Vanliga findings**

Utfall

Systemrelaterade

- # 1: Omstrukturering i ledningsfunktioner skapar följdproblem.
- # 2: Kontroll av leverantörer brister.
- # 3: Management of change används inte rätt.
- # 4: Konstaterade brister i system för compliance monitoring.
- # 5: Förmåga att presentera åtgärdplan brister.
- # 6: Utbildningsprogram svårt att följa med i regelförändringar.

Utfall

1 & 3: Management of change

- Mål:
 - Hittar faror med planerad förändring
 - Riskbedöma
 - Lägga in riskreducerande åtgärder vid behov
 - Dokumentera
- Accountable Manger måste efterfråga detta.
 - Främst för eget praktiskt bruk – det är till för verksamheten.
 - Krav för att vi ska kunna godkänna ansökan om olika tillstånd och förändringar

Ref: EASA-OPS 965 mom

- *AMC1 ORO.GEN.130(b) Changes related to an AOC holder*
 - *AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) Management system mom (e)*
-

Utfall

2 Kontroll av leverantörer brister

- Accountable Manager – I vardagen och vid SRB,
 - ställ frågor både till NP och CMM/QM:
 - **Vilka** leverantörer av flygsäkerhetsrelaterade tjänster har vi?
 - **Hur följer vi upp** dessa?
 - Kan jag få se underlag eller **sammanställning på kontrollerna**?
 - Om det inte finns svar på någon av dessa måste du skapa förutsättningar och tydliga mål för detta – grundorsak.
 - De tjänster dessa företag levererar är ditt ansvar – du är “Accountable” för den verksamhet de utför.
- Mera i kommande presentation EPAS**

Utfall

2 Kontroll av leverantörer brister

När är en leverantör “part of its activity”?

- Arbetsmoment eller procedur som finns beskriven i förordning som ligger till grund för tillståndet.
 - De/Anti Icing
 - CRM Utbildning av besättningsmedlemmar
- Tjänst eller produkt som fel utförd genererar en fara för flygsäkerheten.



Utfall

2 Kontroll av leverantörer brister

“not itself certified with this part.....the contracted organisation shall work under the approval of the operator”

-En underleverantör utan eget tillstånd inom er EASA-part som levererar flygsäkerhetsrelaterade varor och tjänster ska betraktas som en del av det egna tillståndet avseende säkerhetsledningssystem, tex Compliance Monitoring och Hazard Identification.



Utfall

2 Kontroll av leverantörer brister

Lätta delen

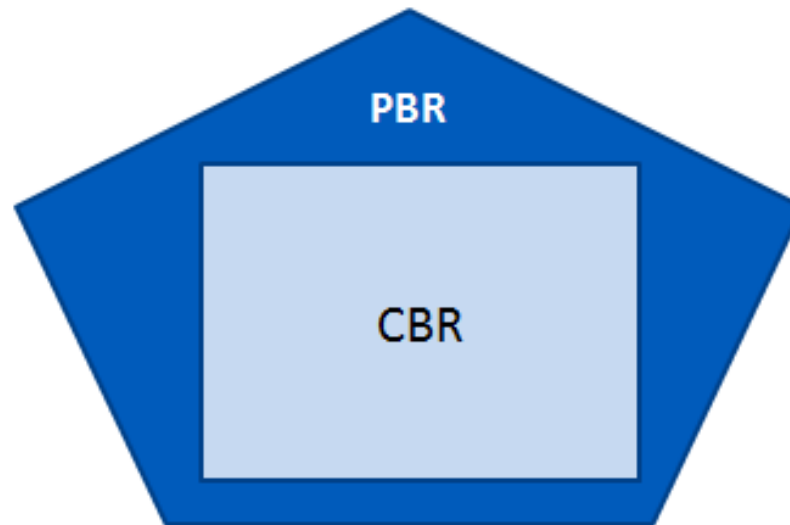
- Har inte tillstånd = Er process ska tillämpas (Q & Risk)

Svårtolkade delen:

- Har tillstånd i samma EASA-part som ni = Ert system måste “tanka av” den andra partens risk management och auditresultat.
 - Hur påverkar dessa er verksamhet?
 - Vad skiljer och hur följer vi upp det? **NP**
 - **CMM/QM** ska minst kontrollera tillstånd och kontrakt och omfattning.
-

#4 Brister i system för compliance monitoring

- Hitta sin roll i en miljö med målbaserade regler
- Viktigt att fortsätta verka som vanligt även med delar som berör hitta fara, bedöma risk och riskreducerande åtgärder.
- CMM ↔ SM



Utfall

#5 Förmåga presentera åtgärdsplan brister

Korriger(ar) "Correction(s)"

- ☞ Omedelbar åtgärd av en befintlig avvikelse.

(Rättar till ett fel av något slag så att verksamheten fungerar igen. Man gör det utan att undersöka varför felet uppstod. Felet kan uppträda på nytt).

Grundorsaksanalys "Root cause analysis"

- ☞ Identifiera orsak(er), utred hur / varför detta hände.

*(Exempel på metoder/verktyg: 5 varför, "brainstorming", felträdsdiagram, etc.)
(Hur stor är omfattningen, orsaker, bidragande orsaker, vad eller vilka berörs?)*

Föreslagna korrigerande åtgärd(er) "Proposed corrective action(s)"

- ☞ Effektiv(a) åtgärd(er) som förhindrar upprepning.

(Undersöker varför ett fel uppkom och ser till att orsaken till felet elimineras så att felet inte kan uppkomma igen).

Utfall

#5 Förmåga presentera åtgärdsplan brister

- Ny standardlösning för åtgärdsplan.
- Standardiserad och samordnad modell.
- Aktiv från 1 jan 2018
- Skickas in senast tre veckor efter rapportdatum.
- Med standardiserad åtgärdsplan kommer total åtgärstermin förlängas från två månader till tre.

#6 Utbildningsprogram svårt att följa med i regelförändringar

Analys 2016 → Potentiell fara → Riskregister

- **Riskanalys med sannolikhet och konsekvens gav resultatet att det var en top-5 risk.**

Kompenserande åtgärd:

- ***Nytt verktyg där myndighet och tillståndshavare samverkar för att säkra regeluppföljning.***
- ***AOC Manual Template, publiceras 2 ggr per år september/februari.***
- ***Stödjande verktyg.***

-Regelparadoxen i samhället-

Kritisk fråga till oss själva

Systemrelaterade

- # 1: Omstrukturering i ledningsfunktioner skapar följdproblem.
- # 2: **Kontroll av leverantörer brister.**
- # 3: Management of change används inte rätt.
- # 4: Konstaterade brister i system för compliance monitoring.
- # 5: Förmåga att presentera åtgärdplan brister.
- # 6: Utbildningsprogram svårt att följa med i regelförändringar.

Tillsynas mera i kommande period

Analys av vanliga findings - tillsynsåtgärd.

- **ORO.FC**
 - Kontroll på förmåga hos simulatorer som används i utbildningsprogram (AOC ska ha lista och ev gap-teori)
 - Utbildning och kontroll CRM instruktörer
 - Begränsningar oerfaren crew
 - **ORO.GEN.110**
 - Procedur för Critical Phases of flight (TEM, Briefing start/landning)
 - Även uppföljning hur detta utbildas
 - Koordinering mellan tekniska avdelningen och flygavdelningen rörande omhändertagande och evaluering av bland annat AD, SB och STC
 - SMS-utbildning Accountable Managers (ICAO Annex 19)
 - **Specific Approvals (SpA)**
-

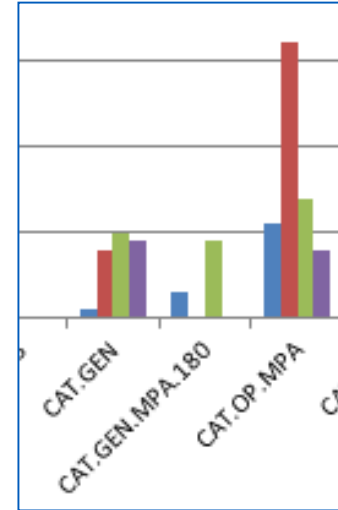
Har blivit bättre – effekt av era åtgärder

Analys av vanliga findings - tillsynsåtgärd.

- **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



- Mera återkoppling AOC Seminarium 23-24 Nov.

Specifikt AOC Helikopter

- 13 bolag
- 2 HEMS
- 965/2012
- Procedurer finns, men följs inte
- Bristande dokumentation i utbildningsprogram

Specifikt bruksflyg helikopter

- 15 bolag
- Varav 4 endast bruksflyg
- Brister i regelreferenser
- Vissa brister i funktioner ledningsystem

Specifikt bruksflyg flygplan

- 14 bolag
- 9 endast bruksflyg
- Endast små avvikelser från styrande regelverk

Flygoperativ del – Metod och resultat

* SLUT*