

## 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.

Tidigare informationsbrev finns publicerade på vår [webbsida för flygoperativ information](#).

### Innehåll

|  |   |
|--|---|
| Ansiktsmask och fysisk distansering.....                                     | 2 |
| Branschforum för att samordna praktiska erfarenheter under återhämtning..... | 2 |
| Vägledande underlag för Management of Change .....                           | 2 |
| State Safety Plan 2020 .....   | 3 |

## **Ansiktsmask och fysisk distansering**

Folkhälsomyndigheten är ansvarig myndighet för krav och rekommendationer som rör smittspridning och ansiktsskydd. Samtidigt finns det dokumentation från EU-kommissionen, EASA, IATA med flera som pekar på ansiktsmask som en möjlig åtgärd. Till detta kommer passagerarnas olika behov av trygghetsskapande åtgärder. Vi kan, från Transportstyrelsens sida, inte ställa krav på detta. Vi förstår att det finns en rad utmaningar i en transportkedja som omfattar allt från nationell marktransport, riktlinjer på flygplats, till åtgärder av det enskilda flygbolaget. Vi erbjuder en plattform enligt nästa rubrik där vi försöker samverka för att stödja de avvägningar som måste göras.

## **Branschforum för att samordna praktiska erfarenheter under återhämtning**

För att stödja och samordna på ett praktiskt plan har vi skapat ett veckoforum. Syftet är att den svenska luftfartens olika aktörer får en plattform för att beskriva problem, föreslå lösningar och dela "Best Practice". Vi ser gärna att ni som innehavare av AOC deltar med representant i detta, meddela er OPS PI med mailadress om ni är intresserade. Nästa möte måndag 25 maj kl 15-16.

## **Vägledande underlag för Management of Change**

För att stödja återhämtning och AOC Management of Change i enlighet med ORO.AOC.130 har vi genomfört en analys för att ta fram aktuella "topp 10" i samband med återhämtning Covid-19. Observera att alla verksamheter är olika, dock är ingen oberörd av Covid-19. Systemrelaterade brister påverkar även de verksamheter som pågått med oförändrad kraft under perioden. Möjliga faror och risker presenteras nedan utan inbördes ordning. Vår riskanalys gav dessa som topp 10, men behöver omsättas i er verksamhet och Safety Review Board för att bedöma påverkan. Vi rekommenderar att ni använder hela, eller delar av, dessa i utgångsläget för er Safety Review och Management of Change.

- IT System – Säkerhetskritiska IT System, vilka är de? Har AOC kontroll eller finns de hos en underleverantör som påverkats av Covid-19? Har AOC en lista? Vem är ansvarig för respektive system? Är de testkörda?
- Risk att lägre bemanningsgrad kvarstår under och efter återhämtningsfas när resursbehovet ökar. Exempel på detta är att ledningsfunktion är deltidspremierade eller att funktioner för operativ kontroll har för låg bemanning. Hur har AOC bedömt detta?
- Har AOC identifierat vilka resurser som behövs för personal involverad i säkerhetsrelaterade processer och procedurer, t.ex. OP/Planning/Ops IT.
- Risk för avsaknad av arbetsrutin för personal involverad i säkerhetsrelaterade processer och procedurer, t.ex. har OP/Planning/Ops IT personal varit borta från jobbet. Man är "ringrostig" eller ovan en ny situation som

arbetsprocedurer initialt inte konstruerades för. Har vi identifierat vilka som är berörda hos AOC och vilka procedurer som berörs?

- Har AOC resurser på OP för att säkerställa att alla nya krav runt COVID-19 i operationsområdet/flygplatser är säkerställda?
- Risk att Flight Crew recency är otillräcklig för återgång till säker flygoperation p.g.a. av avsaknad av flygträning under permittering eller friställning från företaget. Här krävs flera saker för att bedöma och hantera läget:
  - Kartlägga den egna situationen. Hur ser aktuell erfarenhet ut hos olika grupper av flygande personal (Flight Crew och Cabin Crew)
  - Riskbedöma och riskhantera crew recency för återgång till normal operation. Skapa plan för kompenserande åtgärder.
  - Utvärdera EASA guide: [EASA Guidelines for Exemptions in regard of Flight Crew Recency](#) – (ORO.FC.100 and FCL060). *Notera att detta är en övergripande guide som används i de fall repetitionsutbildning och kompenserande utbildning inom normala ramar inte kan utföras.*
  - Observera att förlängning av behörigheter till flygande personal genomförts med syfte att behörigheter inte skulle tappas under en begränsad period. Detta ställer krav på AOC riskhantering för att hantera de nya risker som uppstår i enlighet med ORO.GEN.130. Varje AOC ska kunna redovisa detta inom ramen för sitt ledningssystem.
- Brist i detaljer i riskanalys: Före pandemi pågick omfattande nyskolning och omskolning hos våra svenska AOC. Här finns en risk att ny flight crew på typen har ytterligare behov av utbildning för att återgå till säker flygproduktion, utöver vad som anges i EASA guide och en övergripande riskanalys.
- Alternativ flygplats som normalt används kanske inte är öppen eller inte har samma kapacitet som tidigare. Flight Crew och OP-personal / trafikvakt saknar kunskap om detta.
- Oförståelse i att skapa en robust tidtabell vad gäller tex flygplan /besättningsbyten och turn around tider som är anpassade till den ökade komplexiteten runt den pågående COVID-19 pandemin, som kan vara på olika nivåer i delar av ett land eller länder, kan leda till förseningar, vilket kan leda till ökat tryck i produktionen att ta genvägar, vilket leder till ökade risker.
- Risk vid uppstart att marktjänster på flygplatser inte fungerar enligt SLA.

## State Safety Plan 2020

Vår State Safety **Plan** är en sammanställning av de aktiviteter vi gör för att motverka våra största risker, planen är den praktiska tillämpningen av vårt långsiktiga State Safety **Programme**. Även om termerna är snarlika är innehållet

helt olika. State Safety Plan är det vi ska ha fortsatt dialog runt. Det är resultatet av genomförda tillsyner, genomförda analyser, EASA:s EPAS och ICAO GASP. Enligt första rubriken i denna information uppdateras nu State Safety Plan att även omfatta effekter av Covid-19. Notera dock att effekterna av pandemin i nästa steg har en direkt eller indirekt påverkan på de moment som State Safety Plan belyste i början av året. Vi ber er därför att säkerställa att dessa finns med i ert SRB- och SMS-arbete i ljuset av den nya situation som nu råder.

Vårt riskregister medför att vi under 2020 kommer att arbeta proaktivt med:

- Effekter av Covid-19, ledningssystemets förmåga att hantera förändring.
- Loss of Control in Flight (LOC-I)
- Component Failure
- CFIT
- MAC
- Effects from New Business Models
  - outsourcing of safety critical services,
  - leasing agreements,
  - interoperability,
  - different employment models within the airline,
  - increased mobility & turnover of pilots.
- Runway Excursion (RE)
- Ground Safety (Ramp Safety + Ground Collision)

På vår webbplats finns en redogörelse för respektive område samt punktlista på vad vi som myndighet kommer att genomföra och vad vi förväntar oss att ni som AOC bedömer för eventuell åtgärd. Se [OPS State Safety Plan](#).