

Information från sektionen för flygbolag

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

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation och SPAS 2021.

Syftet med detta informationsbrev är att genom strukturerad informationsdelning öka flygsäkerheten i samband med pågående arbete och förändringar.

Informationsdelning och transparens är viktigt under en period med stora förändringar. Denna information syftar till att dela exempel och utmaningar som identifierats. Oavsett våra olika roller som myndighet, tillståndshavare eller 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.

Innehåll

Vaccintransporter	2
AOC Seminarium 2020	2
Risk för att 5G-mobilnät stör Radiohöjdmätare	3
Brexit	4
Safety Manager eller Compliance Monitoring Manager i Del-CAMO	5
Implementeringsstöd psykologiska tester och Support Programme (System för kamratstöd)	5
Bakgrund	5
Information	5
Centrala punkter i utformningen och införandet av Support Programmes	6
Stödlitteratur	6
Kommande implementeringsstöd	6
Ord på vägen	7
Bilaga 1 CAT.GEN.MPA.215 Sammanställning IR/AMC/GM	8

Vaccintransporter

I samband med att olika Covid-19 vaccin snart ska transporteras förväntar vi oss förfrågningar till flera av er inom svensk flygbransch.


Detta är en process som händer just nu, vi är därför medvetna om att information kan komma till er flera olika vägar och med olika lösningar. Att vaccinet transporteras på rätt sätt är viktigt både för vårt samhällsskydd och för säkerhet hos dem som genomför transporten.

- Vi har tidigare skickat information via mail till NP OPS och NP GND om de transporter som förväntas innehålla stora mängder torr-is. Detta kräver SpA.DG och i vissa fall samverkan med tillverkare/TC-holder då stora volymer torr-is har flera riskfaktorer. Notera den guide som EASA nyligen publicerat om detta, [Transportation of Vaccines Using Dry Ice](#).
- Moment 5 "Dedicated risk assessment" i denna ger stöd för en riskanalys i samband med dessa transporter.
- EASA har även nyligen publicerat [Guidelines for Use of Cargo Tracking Devices](#) in relation to the COVID-19 pandemic
- Vi har nyligen via Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap och WHO fått kännedom om att vissa vaccin mot Covid 19, innehåller genetiskt modifierade mikroorganismer och därmed klassificeras som UN 3245. Vaccinet kommer att transporteras dels när det är färdigt och klart för användning och dels när det används i försök i fas III. Även dessa transporter klassas normalt som farligt gods. Vänligen kontakta oss om ni ser problem eller hinder för att transportera dessa vaccin.



AOC Seminarium 2020

- Det årliga seminariet för flygbolag genomfördes i år online den 18 och 19 november. Först och främst tack till er som deltog i detta, då det är viktig information som presenteras. Vi strävade efter att ta med de viktiga momenten inför 2021.
 - State Plan for Aviation Safety 2021 (SPAS delområde OPS).
Varje Stat och delområde är enligt basförordningens (EU) 2018/1139 artikel 8 skyldiga att ta fram en plan som identifierar de risker och tillhörande skyddsåtgärder man avser arbeta med i kommande period. [SPAS OPS 2021](#)
Det är ett omfattande dokument som syftar till att inkluderas i ert SMS och SRB. Det innehåller transparens genom att ni får information om innehållet i kommande tillsyn, ni får även en summerande bild över varje topprisk på en summerande sida. Åtgärder relaterat Covid-19 inkluderas. Denna sida har en standardiserad layout som även den syftar till att förenkla inkludering i ert SMS.

<p>Rubrik risk Tex Loss of Control in Flight</p>	<p>Mall för statens plan för flygsäkerhet</p> <ul style="list-style-type: none">• Består av tre standardiserade moment:<ol style="list-style-type: none">1. Kommande tillsyn, skyddsbarriärer som förväntas i kommande period.2. Information och best practice.3. Vad myndigheten själva gör, tex. Intern utbildning, Intern utveckling, Internationell samverkan. <p>Gå rakt på målet – en plan för vad vi tankar göra för att motverka identifierad risk</p> <p>Standardiserad layout, delas direkt externt</p> <p>Operatör tar del av informationen via sitt SRB.</p>
<p>Lista möjliga grundorsaker</p> <ul style="list-style-type: none">• Kan bero på 1• Kan bero på 2 <p>Syftar endast till att ge möjliga förslag och i ett första steg knyta samman analys och operatör.</p>	<p>8</p> 

SPAS innehåller även information runt kommande regelförändringar och övrigt som bedöms vara av värde för flygsäkerhet 2021.

- Seminariet innehöll även information om en förenklad hantering av manualrevisioner som inte innehåller moment som kräver myndighetens godkännande. En blankett för detta finns publicerad: [Stöddokument vid revision av verksamhetsmanual](#)

Vi vill gärna att ni använder denna som grund i samband med att ni ansöker eller notifierar manualrevision OM-A,B,C,D eller avknoppningar av dessa i framtiden.

- Tredje och sista momentet i seminariet var en föreläsning om Peer Support Programme. [Dessa finns publicerade här.](#) Utöver detta finns mera information i ytterligare en artikel nedan.

Risk för att 5G-mobilnät stör Radiohöjdmätare

Vid AOC seminarium 2020, beskrivet i föregående rubrik, informerades om att vi fått information att pågående utbyggnad av 5G-mobilnät kan störa radiohöjdmätare.

Transportstyrelsen har uppmärksammat en rapport från Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) SC-239 som indikerar att det finns en risk att funktionalitet på radiohöjdmätare kan påverkas av 5G-signaler inom vissa frekvensband. Dialog med Post- och Telestyrelsen har inletts. Aktuell fråga är också uppmärksammat av ICAO och EASA som ska utreda graden av påverkan på den civila luftfarten. Det rekommenderas att operatörer tar del av informationen från RTCA och eventuell problematik och informerar piloter att rapportera indikationer på avvikande funktionalitet på radiohöjdmätare och utrustning som hämtar information från radiohöjdmätare.

Se [länk till rapport från RTCA.](#)

Brexit

- I skrivande stund vet ingen vilka avtal som kommer vara på plats vid årsskiftet. Vissa signaler via media pekar på att ett avtal kan vara inom räckhåll, men vad det leder till vet vi inte just nu. Vi behöver därför hålla fokus på båda möjliga scenarion:
 1. EU-UK förhandlingar leder till någon typ av avtal. Då gäller det att ni tar del av detta och säkerställer att er verksamhet kan fortsätta som planerat. Ett eventuellt avtal kan omfatta leasing, ömsesidigt godkännande av olika typer av certifiering, trafikrättigheter med mera.
 2. Inget avtal, i linje med tidigare information, utgå från att klara av en hård Brexit.

Oavsett scenario finns stödande information på dessa platser:

- Bra och användbar information om era förberedelser för Brexit finns på EU Kommissionens webbsida: [Getting ready for the end of the transition period](#). Här finns aktuell information och checklistor för företag i transportsektorn som arbetar med eller till/från UK.
- För passagerare och transportörer har EU publicerat: [Notice on travelling between the EU and the United Kingdom after the end of the transition period](#)
- TS [hemsida Brexit](#) ger sammanställd information för transportsektorn.
- 2020-12-10 publicerade EU ett förslag på vad som ska gälla för certifiering av flygplansdelar enligt (EU) 748/2012. Läs denna och kontrollera vad er tekniska avdelning samt leverantörer behöver känna till:
 - Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on certain aspects of aviation safety with regard to the end of the transition period mentioned in the Agreement on the withdrawal of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland from the European Union and the European Atomic Energy Community
[COM/2020/828](#)
- TS rapport [Brexit och Luftfarten](#) publicerades i november 2018, men har fortfarande stor relevans och ger viktig information för ert arbete inför övergången till EU27.

Safety Manager eller Compliance Monitoring Manager i Del-CAMO

För er som innehar ett AOC och Del-MG tillstånd som nu ska konvertera till Del-CAMO finns det krav på befattningshavarna SM och CMM som ni behöver ta hänsyn till.

Det framgår i CAMO.A.305 att SM och CMM ska kunna uppvisa relevanta kunskaper, relevant bakgrund och tillfredsställande erfarenhet av arbete för fortsatt luftvärdighet och visa praktiska kunskaper om förordning (EU) 1321/2014. Detta utvecklas sedan i tillhörande AMC där den specifika kravbilden rörande dessa befattningshavare finns beskriven.

Kravbilden rörande SM/CMM i Del-CAMO skiljer sig från den som är applicerbar för flygbolagen (AOC) i Del-ORO. Titta på den här frågan i god tid innan ni avser att konvertera ert MG-tillstånd till Del-CAMO, ni kan komma att behöva ansöka om AltMoC för att befintlig SM/CMM ska kunna verka inom del-CAMO.

Transportstyrelsen har publicerat mer information om detta [här](#).

Implementeringsstöd psykologiska tester och Support Programme (System för kamratstöd)

Bakgrund

Support Programme och Psykologiska Tester är del av förordning (EU) 2018/1042 (samt tillhörande AMC/GM ED Decision 2018/012/R). Datum för tillämpning har skjutits fram 6 månader från 14 aug 2020 till **14 feb 2021**. De omfattar framför allt implementering av åtgärder efter Germanwingshaveriet.

Följande regelverk utgör grund för implementering:

ARO.RAMP.106 Alcohol testing (Genomförs av myndigheten)

CAT.GEN.MPA.170 Psychoactive substances

CAT.GEN.MPA.175 Endangering safety

CAT.GEN.MPA.215 Support Programme

Information

Support Programmes har legat i pipeline ett tag nu och deadline för implementering 14 feb 2021 kommer allt närmare. Transportstyrelsen har full förståelse för att ett stödprogram inte kan ha full verkan från dag ett utan måste få utvecklas över tid. Vi kommer att följa upp implementeringen i den löpande dialogen mellan PI och flygbolag. Som ett stöd kommer Transportstyrelsen ge ut ett implementeringsstöd där vi tar upp ett antal punkter i det kommande regelverket och delger er våra förväntningar på hur ni bör omhänderta regeltexten. Stödet bygger på en sammanvägning av EASA Workshops, dialog med olika parter i frågan och en insamling av "best practice". Exempel och erfarenheter växer nu fram. Informationsinsamling pågår just nu och vi beräknar att ha stödet färdigt i början av det nya året. Fram till dess måste ni, som vid all förordningsimplementering, ha påbörjat införandet av ert Support Programme om ni ska hinna till 14 feb 2021. Vårt implementeringsstöd syftar till att visa hur en acceptabel nivå ser ut.

Vi vill här delge er några saker som vi har identifierat som troliga framgångsfaktorer i en kommande implementering. Observera att denna lista är sådant som vi tror att ni måste genomföra tidigt i processen - inte en lista över det som ni ska beskriva regeluppfyllnad för. För det har ni regelverket att tillgå.

Centrala punkter i utformningen och införandet av Support Programmes, i det här stadiet, är:

- Ta beslut om vilka personalgrupper som ska omfattas i ett första steg,
- Ta beslut om hur Support Programme ska dokumenteras,
- Skapa process/procedur för att utse stödpersoner och kom igång med att utse stödpersoner omgående,
- Skapa uppdragsbeskrivning och träningsupplägg för stödpersoner,
- Se över system och riktlinjer för konfidentialitet, anonymitet och dataintegritet,
- Skapa rutin för dispatch/OCC för hantering av snabbt uppkomna ärenden,
- Etablera rutiner för Aero medical Examiner (se AMC3 (a)(7)),
- Se över beröringspunkter med icke-operativa stake-holders och introducera dem i frågan (HR, Fackliga organ, m.fl.)

Stödlitteratur

Ämnet Support Programmes i kombination med Arbetsmiljö och Psykisk ohälsa har genererat en hel del intresse sedan Germanwings. Samtidigt som regelverket utformats och publicerats så har flera intresseorganisationer gjort sitt för att assistera operatörer. Framför allt tre sticker ut. Vi rekommenderar att ni laddar ner och studerar dessa och ser huruvida de kan hjälpa även er. Dessa är:

<i>EPPSI</i>	<i>Pilot Peer Support Programmes – The EPPSI Guide</i>	<i>[2nd Ed, 2020]</i>
<i>IFALPA</i>	<i>Pilot Assistance – A Guide to [---] Support Programmes</i>	<i>[1st Ed, 2018]</i>
<i>FSF</i>	<i>Flight Safety Foundation “[---] Guide to wellbeing”</i>	<i>[April, 2020]</i>

Nära förknippat med frågan om Support Programmes är tyvärr psykisk ohälsa och missbruksproblematik, varför även dessa kan vara av intresse:

<i>ICAO Doc 9654 MANUAL ON PREVENTION OF PROBLEMATIC USE OF SUBSTANCES [---][1st Ed, 1998]</i>	
<i>Myndigheten för arbetsmiljökunskap, Riktlinjer vid Psykisk ohälsa på arbetsplatsen</i>	<i>[2019]</i>
<i>Myndigheten för arbetsmiljökunskap, Riktlinjer vid Alkoholproblem på arbetsplatsen</i>	<i>[2019]</i>

Sedan har vi även arbetsmiljöverkets författningar, särskilt då:

<i>AFS 1994:1</i>	<i>Arbetsanpassning och Rehabilitering</i>	<i>[1994]</i>
<i>AFS 2001:1</i>	<i>Systematiskt Arbetsmiljöarbete</i>	<i>[2008-09-30]</i>

Kommande implementeringsstöd

Implementeringsstödet syfte är att sammanställa våra förväntningar på ert införande av CAT.GEN.MPA.215. Det är dock viktigt att understryka ett par saker redan nu.

- Vänta inte på implementeringsstödet för att påbörja er hantering av CAT.GEN.MPA.215. IR samt AMC och GM ger redan mycket att hantera.

- Implementeringsstödet kommer inte innebära ytterligare pålagor. Endast resonemang kring regeltextern som kan hjälpa er att hitta rätt nivå.
- Observera att det i flera fall handlar om målbaserade direktiv. Det innebär att det finns flera sätt att uppfylla förordningen. Det är då alltid operatörens ansvar som tillståndshavare att tydligt kunna redovisa att effekten av er dokumenterade procedur och praktiska implementering är likvärdig.
- Observera även att det är en sammanställning av våra *förväntningar* på er implementering. Vi kan idag, som myndighet, inte kräva en full implementering av våra förväntningar. Oaktat det så anser Transportstyrelsen att det kommer underlätta implementeringen av ett regelverk som i stor utsträckning saknar explicita "acceptansvärden" eller min-/maxvärden, om vi som myndighet gör klart vad vi förväntar oss i ärendet.

Ord på vägen

Tänk på att regelverk av den här typen, som anger breda kravbilder och uppmaningar att skapa procedurer i en mångfacetterad problematik kräver en hel del arbete. Det faktum att det även kräver inblandning av flera delar av en verksamhet och att det samtidigt ställs krav på anonymitet, konfidentialitet och informationskontroll gör det än mer komplicerat. Försök att skapa en gemensam idé om vad ett Support Programme faktiskt är, innan ni skriver in krav i era operativa manualer. Betoningen bör ligga på Support, med olika sätt att initiera samt vad som triggas igång efter en initiering och hur en återgång till normal tjänstgöring hanteras.

Syftet med programmet ges tydligt i CAT.GEN.MPA.215 "... *support programme that will assist and support flight crew in recognising, coping with, and overcoming any problem which might negatively affect their ability to safely exercise the privileges of their licence.*"

Det är centralt att ni förstår att detta syftar mot flygsäkerhet och att skapa förutsättningar så att de som dagligen jobbar med det i fokus, har möjlighet att deklarerat brister som människor, utan att för den sakens skull bli straffade eller misstrodda i sin framtida yrkesutövning. För att det ska fungera behövs ett system av "checks and balances", med kompetent personal och tydliga procedurer. Det är ert Support Programme som är garanten för att detta införlivas och underhålls i er organisation.

Bilaga 1 CAT.GEN.MPA.215 Sammanställning IR/AMC/GM

CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

- (a) The operator shall enable, facilitate and ensure access to a proactive and non-punitive support programme that will assist and support flight crew in recognising, coping with, and overcoming any problem which might negatively affect their ability to safely exercise the privileges of their licence. Such access shall be made available to all flight crew.
- (b) Without prejudice to applicable national legislation on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, the protection of the confidentiality of data shall be a precondition for an effective support programme as it encourages the use of such a programme and ensures its integrity.

AMC1 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

PRINCIPLES GOVERNING A SUPPORT PROGRAMME

The access to a support programme should:

- (a) enable self-declaration or referral in case of a decrease in a flight crew's medical fitness with an emphasis on prevention and early support; and
- (b) if appropriate, allow the flight crew to receive temporary relief from flight duties and be referred to professional advice.

AMC2 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

CONFIDENTIALITY AND PROTECTION OF DATA

- (a) The personal data of flight crew who have been referred to a support programme should be handled in a confidential, non-stigmatising, and safe environment.
- (b) A culture of mutual trust and cooperation should be maintained so that the flight crew is less likely to hide a condition and more likely to report and seek help.
- (c) Disclosure of data to the operator may only be granted in an anonymised manner such as in the form of aggregated statistical data and only for purposes of safety management so as not to compromise the voluntary participation in a support programme, thereby compromising flight safety.
- (d) Notwithstanding the above, an agreement with related procedures should be in place between the operator and the support programme on how to proceed in case of a serious safety concern.

AMC3 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

ELEMENTS OF A SUPPORT PROGRAMME

- (a) A support programme should contain as a minimum the following elements:
 - (1) procedures including education of flight crew regarding self-awareness and facilitation of self-referral;
 - (2) assistance provided by professionals, including mental and psychological health professionals with relevant knowledge of the aviation environment;
 - (3) involvement of trained peers, where trained peers are available;
 - (4) monitoring of the efficiency and effectiveness of the programme;
 - (5) monitoring and support of the process of returning to work;
 - (6) management of risks resulting from fear of loss of licence; and
 - (7) a referral system to an aero-medical examiner in defined cases raising serious safety concerns.
- (b) A support programme should be linked to the management system of the operator, provided that data is used for purposes of safety management and is anonymised and aggregated to ensure confidentiality.

AMC4 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

TRAINING AND AWARENESS

- (a) The operator should promote access to the support programme for all flight crew.
- (b) Professionals, including mental and psychological health professionals, as well as trained peers, where trained peers are available, that are involved in the support programme, should receive initial and recurrent training related to their role and function within the support programme.

GM1 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

SUPPORT PROGRAMME

- (a) A support programme is a proactive programme applying the principles of 'just culture' as defined in Regulation (EU) No 376/2014, whereby the senior management of the operator, mental health professionals, trained peers, and in many cases representative organisations of crew members work together to enable self-declaration, referral, advice, counselling and/or treatment, where necessary, in case of a decrease in medical fitness.
- (b) The support programme should be easily accessible for flight crew, and should provide adequate means of support at the earliest stages.

GM2 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

FACILITATION OF TRUST IN THE SUPPORT PROGRAMME

Essential trust between management and crew is the foundation for a successful support programme.

This trust can be facilitated by:

- (a) establishing a platform for multi-stakeholder participation and partnership in the governance process of the support programme by involving flight crew representatives from one or more operators and representatives of the relevant operator. In some cases, a multi-stakeholder platform may also include representatives of the competent authority;
- (b) participation of the representatives of those personnel covered by the support programme in the design, implementation and operation of the support programme;
- (c) a formal agreement between management and crew, identifying the procedures for the use of data, its protection and confidentiality;
- (d) clear and unambiguous provisions on data protection;
- (e) senior management's demonstrated commitment to promote a proactive safety culture;
- (f) a non-punitive operator policy that also covers the support programme;
- (g) support programme management by staff either established within the operator or by a separate independent organisation;
- (h) involvement of persons with appropriate expertise when advising crews (for example, pilot peers with similar cultural backgrounds and professional staff with appropriate training in e.g. psychology, etc.);
- (i) a structured system to protect the confidentiality of personal data; and
- (j) an efficient communication system that promotes the benefits of the support programme, such as its positive impacts, temporary relief from duties without fear of dismissal, management of risks resulting from fear of loss of licence.

GM3 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

TRAINING AND AWARENESS

- (a) When promoting the benefits of the support programme, the operator should stress at least the following elements of the programme:
 - (1) positive impacts of a support programme;
 - (2) awareness of job stressors and life stressors — mental fitness and mental health;
 - (3) coping strategies;
 - (4) potential effects of psychoactive substances and their use or misuse;
 - (5) medication use (prescribed and over-the-counter medication) to ensure the safe exercise of the privileges of the licence whilst taking medication;
 - (6) early recognition of mental unfitness;
 - (7) principles and availability of a support programme; and
 - (8) data protection and confidentiality principles.
- (b) Mental health professionals involved in the support programme should be trained on:
 - (1) psychological first aid;
 - (2) applicable legal requirements regarding data protection; and
 - (3) cases where information should be disclosed due to an immediate and evident safety threat and in the interest of public safety.
- (c) Peers involved in the support programme should receive practically orientated basic training in psychological first aid and regular refresher trainings.

GM4 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

ELEMENTS CONTRIBUTING TO A SUPPORT PROGRAMME

When implementing a support programme, the operator should pay attention to the following:

- (a) establishment and verification of operational and data protection procedures;
- (b) selection and training of dedicated and experienced staff and peers;
- (c) offer of motivating alternative positions to flight crew in case a return to in-flight duties is not possible; and
- (d) limitation of the financial consequences of a loss of licence, for example through extending loss of licence coverage.

GM5 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

POSSIBILITY TO CONTRACT THE ESTABLISHMENT OF A SUPPORT PROGRAMME TO A THIRD PARTY

The operator may contract the establishment of a support programme to a third party. For a smaller sized operator, the synergies created by a third-party support programme can be beneficial and in some cases may provide the only feasible option to ensure access to a support programme or to ensure availability of trained peers.

GM6 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

OBLIGATION TO SEEK AERO-MEDICAL ADVICE IN CASE OF A DECREASE IN MEDICAL FITNESS

Joining a support programme does not remove the flight crew's obligation to seek aero-medical advice in case of a decrease in medical fitness in accordance with MED.A.020 of Commission Regulation (EU) No 1178/2011.

GM7 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

SCOPE OF THE SUPPORT PROGRAMME

Nothing should prevent an operator from extending the scope of the support programme to include, apart from flight crew, other safety-sensitive categories personnel, e.g. cabin crew or maintenance, as well.

GM8 CAT.GEN.MPA.215 SUPPORT PROGRAMME

MEANING OF THE TERM 'PEER'

- (a) In the context of a support programme, a 'peer' is a trained person who shares common professional qualifications and experience, and has encountered similar situations, problems or conditions with the person seeking assistance from a support programme. This may or may not be a person working in the same organisation as the person seeking assistance from the support programme.
- (b) A peer's involvement in a support programme can be beneficial due to similar professional backgrounds between the peer and the person seeking support. However, a mental health professional should support the peer when required, e.g. in cases where intervention is required to prevent endangering safety.