

Information från sektionen för flygbolag

Syftet med detta informationsbrev är att belysa aktuella frågor i vårt gemensamma arbete. Brevet är ett komplement till ordinarie informationskanaler via er PI, seminarier, TS webb och MFL. Mera om detta sist i detta brev.

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 för att navigera.

Texten i i bilagorna är omfattande, men det är viktigt att vi gemensamt har kunskap om de förändringar som kommer i samband med Germanwingshaveriet. Flera saker kan behöva en tidig dialog i er ledningsgrupp för att vara beredda på den slutgiltiga texten. Vi vill understryka att texterna i bilagorna är preliminära och att de slutgiltiga förväntas kvartal 3 2017.

Innehåll

Verktyg för uppföljning av gällande regelverk.....	2
Information om SAFA rampinspektioner.....	2
SERA Part C (Rules of the Air, OM-A Kapitel 12)	3
Pågående forskningsprojekt piloters arbetsvillkor & hälsa	3
Farligt god info 1: IATA Guidande document lithium battery.....	4
Farligt gods info 2: Viktigt att rapportera feldeklarerat gods.	4
Era ärenden blir helt digitala.....	5
Åtgärder efter Germanwingshaveriet.....	6
Bilaga - EASA rekommendation 1: Minimum Cockpit Occupancy.	8
Bilaga - EASA rekommendation 2: Psychological assessment of flight crew by CAT operators.....	9
Bilaga - EASA Recommendation 3: CAT operators' prevention of aircrew misuse of psychoactive substances.....	12
Bilaga EASA Rekommendation nr 6: Flight crew support programme	18

Verktyg för uppföljning av gällande regelverk

Just nu pågår arbete med att granska de [AOC Manual Templates](#) som ni tidigare har skickat in. Grunderna till detta arbete beskrivs i tidigare informationsbrev 160531 och 160615.

En analys av EASA Rule Making Plan visar att det är ett stort antal regelförändringar på väg in. Vårt mål med detta förberedande arbete är att vi ska kunna samverka för att effektivt kunna ta omhand dessa. Kort sagt en investering som vi bedömer sparar tid på sikt och ger ett bra slutresultat.

Målet är även att vi, efter denna första runda, kan börja publicera betydligt enklare change-checklistor som endast innehåller aktuella förändringar i regelflödet från EASA/ICAO. Vi kan även med det gå mot en enklare helt digital metod för manualrevisioner. Summerat en mera effektiv vardag i detta arbetsmoment.

När detta brev publiceras har flera av er fått en rapport efter denna granskning. Jag ber er sätta resurs på att korrigera de anmärkningar som eventuellt uppkom vid granskningen.

Den första change-checklistan är därefter beräknad att publiceras september 2017.

Information om SAFA rampinspektioner.

Det index som visar genomsnitt av anmärkningar på våra Svenska operatörer har haft en sjunkande, positiv, trend under en lång period. Detta har gjort att vi under 2016 gick ned under EU medelvärde, vilket naturligtvis skapar trovärdighet och ger en enklare vardag ute på de turn arounds som genomförs. Men alla strävar mot att bli bättre, så även vi. Därför är det viktigt att vi känner till de övergripande brister som finns hos Svenska operatörer vid rampinspektioner. Bedöm dessa i ert SRB och bedöm hur ni bäst arbetar med att minimera risken för dessa. I förlängningen handlar det naturligtvis om att var och en av dessa har en flygsäkerhetspåverkan.

- **ACAS 7.1:** crew kan inte visa att det är implementerat i hårdvara och i procedur: Var står det beskrivet i klartext? Behöver manualtext revideras eller crew informeras?
- **Lösa föremål i cockpit:** Blir vanligare, varför? Mindre tid vid Turn Around eller brister i utbildning/procedur eller driftdown i "gamla skolans" airmanship?
- **Markings and placards:** Om crew ser brister eller slitage på dessa, skriv i logg. Att skriva i logg verkar också ha en driftdown, viktigt att ledning understryker vikten av detta och sätta en kultur "vi skriver i logg".
- **Cargo bristfälligt säkrad:** Bristen tillhör sannolikt både kontroll/utbildning av underleverantör samt procedur för Pre Flight Check.
- **Brister i genomförd Pre Flight Check:** Denna anmärkning blir tyvärr vanligare. Inspektörer hittar brister vid sin inspektion, som borde ha observerats vid crew Pre Flight inspektion. I förlängningen kan detta ha

stor flygsäkerhetspåverkan, det kan även på sikt leda till att er tekniska personal inte får den information de behöver för att hålla flottan luftvärdig. Effektiva åtgärder för att förbättra detta är sannolikt information till crew från er i AOC ledning, var noggrann vid PFI och skriv alltid i loggen. Sannolikt är förstärkt repetitionsutbildning också en möjlighet att förbättra.

SERA Part C (Rules of the Air, OM-A Kapitel 12)

Vi har tidigare informerat om Rules of the Air, i detta stycke följer vi upp detta. SERA C gäller all flygverksamhet inom EU inklusive flygbolag, leverantörer av flygtrafiktjänst, flygplatsoperatörer och markpersonal i verksamhet med luftfartyg.

Namnet SERA C skiljer sig från hur nya regler och förordningar från EASA döps. Bakgrunden ser ut såhär:

SERA A – EU Förordning för att uppfylla ICAO Annex 2 Rules of the Air

SERA B – EU Förordning för att uppfylla ICAO Annex 11 Air Traffic Services

SERA C – EU förordning för att uppfylla PANS-ATM, PANS-OPS, Doc 7030.

SERA C är det finstilla som har stor påverkan på våra operativa procedurer, kort och gott beskrivs det såhär: *In order to ensure safe, efficient and expeditious international air traffic, a common set of rules has to be created and adhered to by all participants of the air traffic system. These aerial traffic regulations should ensure the common understanding of signs, collision avoidance procedures, air traffic services instructions, phraseology etc.*

Vi informerade initialt om denna uppdatering i informationsbrev 160315, där en bilaga 2 redogjorde för de viktigaste punkterna att ta hand om för ett AOC. Tala gärna med er OPS PI om ni vill ha denna igen för att kontrollera mot er OM-A kapitel 12.

Vi hade även senast information om detta på AOC OPS Seminarium 14-15 Nov 2016, se presentation om regelförändringar. [Länk till seminariets presentationer.](#)

Pågående forskningsprojekt piloters arbetsvillkor & hälsa

Just nu pågår ett forskningsprojekt runt piloters arbetsvillkor och hälsa. Syftet är att få en tydligare bild av den arbetssituation som våra flygande besättningar har inom kommersiell luftfart. Preliminära resultat visar att den samhällsutveckling vi haft påverkar våra besättningar. Det blir då viktigt att identifiera vilka faror som är förknippat med detta och vad som kan göras för att proaktivt förhindra att risker uppstår, eller att reaktivt skapa kompenserande åtgärder.

Vi kommer under en lång tid framöver arbeta med resultatet av denna forskning, både i form av samarbete/information och i form av fokuserad tillsyn.

I grunden är det självklara saker som blir belysta, men det går förhoppningsvis nu att föra dessa i bevis med hjälp av de enkäter som skickats ut i samband med denna forskning.

Utan att gå i förväg, kan vikten av kommunikation belysas. Kommunikation mellan AOC ledning och besättningsmedlemmar är en utmaning för de flesta

flygbolag. Vikten av löpande återkoppling mellan medarbetare och ledning är mycket stor, dels för att kunna ta omhand människan, men även för att kunna ta omhand systembrister som finns i verksamheten.

Flera delar om åtgärder för att säkra psykosocial arbetsmiljö kommer även upp på agendan i samband med åtgärderna efter Germanwings haveriet, se separat artikel i detta brev.

Vi återkommer med mera information och åtgärder när resultatet av denna forskning är klar, sannolikt på kommande branschseminarier.

Farligt god info 1: IATA Guidande document lithium battery

IATA har publicerat bra information för transporter med olika typer av "tracking devices". [Guidance Document – Battery Powered Cargo Tracking Devices / Data Loggers.](#)

Runt denna länk på IATA webb, finns även mera brukbar information för er GND handling och övriga operativa procedurer för säker hantering av Lithiumbatterier. Här finns bl.a. färdiga verktyg för riskreducerande åtgärder och utbildning. Ta gärna in delar av detta i ert SRB. [Se denna länk.](#)

Detta är ett fokusområde som vi senast belyste då SP, Sveriges tekniska forskningsinstitut, föreläste på våra branschdagar i november 2016. Lithiumbatterier samt Fire/smoke/fumes är även ett fokusområde under våra tillsyner under 2017-2018. Vilka faror ser ni i er verksamhet, vad gör ni med dessa?

Farligt gods info 2: Viktigt att rapportera feldeklarerat gods.

Vi får relativt få rapporter om undeclared/misdeclared dangerous goods. Vi vill därför belysa frågan och informera om när undeclared/misdeclared dangerous goods är rapporteringsskyldigt.

Det är inte helt tydligt vid vilket stadium i flygtransportkedjan farligt gods blir "misdeclared". Vissa länder anser att farligt gods blir "misdeclared" om det påträffas efter en "acceptance check". Andra länder anser att gränsen går vid "acceptance check". Detta skapar osäkerhet i systemet när det kommer till rapportering.

Vi har utgått från vad vi har för nytta av rapporterna, och vad vi kan göra med dem för att kunna förbättra systemet.

För att kunna förbättra systemet bedömer transportstyrelsen att rapporterna ska användas för att kartlägga vilka avsändare och fraktagenter vi har och effekten av deras procedurer.

Utifrån den kunskapen kan transportstyrelsen sedan genomföra en riskbedömning av farligt gods systemet och genomföra tillsyn där de största riskerna finns.

Nedan redogörs gränsen för när farligt gods blir "misdeclared" och "undeclared".

Förordning 2015/1018 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014, ger följande:

"Misdeclared dangerous goods" och "Undeclared dangerous goods"

I bilaga 1 till förordning 2015/1018 för händelser som rör driften av ett luftfartyg under flygförberedelser står det att följande ska rapporteras till myndighet: "Transport eller försök till transport av farligt gods i strid med tillämpliga bestämmelser, till exempel felaktig märkning, förpackning och hantering av farligt gods". Detta betyder enligt transportstyrelsen att farligt gods som stoppas i "acceptance check" på grund av felaktig märkning, etikettering eller förpackning ska rapporteras till myndigheten enligt förordning (EU) nr 376/2014 som "misdeclared dangerous goods". Det betyder även att gods som upptäcks innehålla farligt gods, vid överlämnade från avsändare eller fraktagent vid godsmottagning, men som inte har deklarerats som farligt gods blir rapporteringsskyldigt enligt förordning (EU) nr 376/2014 som "undeclared dangerous goods".

Transportstyrelsen vill dock belysa vad som står i ICAO-TI om "acceptance check" och "minor discrepancies", vilket medför att det inte är rapporteringsskyldigt enligt definitionen på "misdeclared" ovanför: *"minor discrepancies, such as the omission of dots and commas in the proper shipping name appearing on the transport document or on package markings, or minor variations in hazard labels which do not affect the obvious meaning of the label, are not considered as errors if they do not compromise safety and should not be considered as reason for rejecting a consignment."*

Era ärenden blir helt digitala

Från 1 mars 2017 inleds helt digital hantering av era ärenden. Vi förbereder oss för att skapa en effektivare hantering och för att på sikt helt kunna gå vidare från pappersärenden. Samtidigt ska vi, som myndighet, uppfylla en rad krav runt hantering av dokument och system.

Nu är vi klara, och vi ser gärna att alla ansökningar, manualrevisioner och återkoppling efter t.ex. tillsyner kommer in i digital form till TS. Dock inget krav. Som vid all digital dialog är formatet pdf att föredra, om inte den andra parten ska editera dokumentet.

I samband med detta kommer vi även att sträva mot ett system där vi inte längre signerar era manualers List of Effective Pages (LEP). Krav och behov av detta finns inte längre, som är kända för oss eller vårt SAFA Team. Om ni ändå bedömer att ni har särskilt behov av sign, ta kontakt med er PI så arbetar vi fram en fungerande lösning. För att säkerställa status på er aktuella manual bör en referens på "LEP" till ett myndighetsbeslut (TSL 2017-xxxx) vara en fungerande och spårbar lösning.

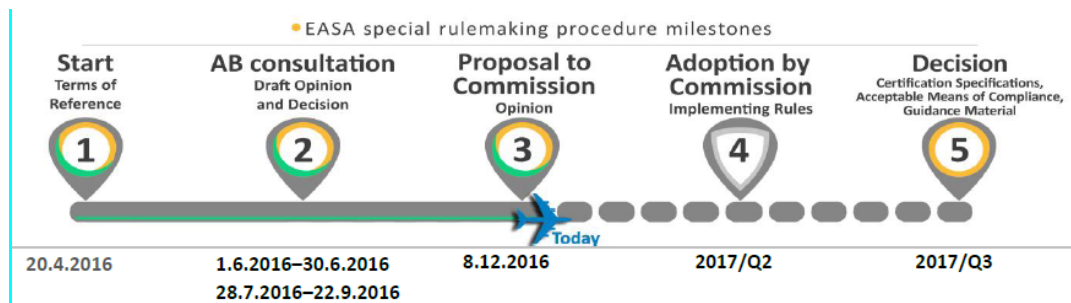
E-post adress är samma som tidigare: luffart@transportstyrelsen.se , gärna med en kopia till er PI.

Åtgärder efter Germanwingshaveriet.

Den franska haverikommissionen presenterade sin preliminära rapport maj 2015. EASA tillsatte då ett projekt med att skapa kompensande åtgärder till de rekommendationer som fanns i denna. Vi kan nu se vad dessa åtgärder omfattar. Min bedömning är att vissa delar av det som efterfrågas redan finns på plats i svenska flygbolag, men att andra delar behöver kompletteras eller nyskapas.

De regler som styr dessa åtgärder beräknas träda i kraft kommande årsskifte 2017/2018.

EU-Kommissionen beräknas besluta om de förordningar som styr Implementing Rules (Huvudregel, t.ex. ORO.GEN.200) Tidsplanen ser för närvarande ut enligt denna tidslinje:



Dessa regelförändringar kommer att påverka all kommersiell flygverksamhet i Europa.

Det är viktigt att ni i rollen som ansvarig ledning studerar dessa kommande förändringar och tidigt aktiverar resurs för implementering i er verksamhet. Vissa kan ta viss tid i form av inköp av tjänster eller utbildning.

I kort är strukturen av rekommendationerna och kommande regelförändringar:

Task Force recommendation No	Air OPS	Aircrew
	Addressed in this Opinion	Addressed in Opinion No 09/2016 ⁶ (published as the outcome of the regulatory activities of both RMT.0700 and RMT.0287)
2	Psychological assessment of flight crew by CAT operators	Psychological/psychiatric assessment of applicants for Class 1 medical certificates and aero-medical examiners training
3	CAT operators' prevention of aircrew misuse of psychoactive substances	Psychoactive substances testing for initial Class 1 medical examination
4	N/A	Training, oversight and network of aero-medical examiners
6	Flight crew support programme	N/A

Vi vill i följande bilagor mera utförligt redogöra för rekommendation 1,2,3,6 och de förändringar som kommer. Använd gärna detta pdf dokumentets bokmärken uppe till vänster för att navigera.

Inbakat finns även klickbara hyperlänkar. Notera dock att dessa i vissa fall är färskvara. Uppdaterade webbsidor kan göra att länkar slutar fungera, då gäller vanlig Googlesökning.

Bilaga - EASA rekommendation 1: Minimum Cockpit Occupancy.

Frågan styrs idag av [EASA-OPS CAT.OP.MPA.210](#) samt [EASA SIB 2016-09](#).

I kort ger denna att det alltid ska finnas två auktoriserade personer i cockpit. En riskanalys kan genomföras, men SIB understryker att den effektiva kompenserande åtgärden är just två personer i cockpit.

De kompenserande åtgärder som skulle kunna säkerställa en likvärdig flygsäkerhetsnivå då man under kortare perioder åter gör det möjligt med en person i cockpit kan finnas i de övriga rekommendationer som finns i de regelförändringar som följer med övriga rekommendationer. Exempel på detta är implementering av pilot-support group, psykologiska tester och program för drogtestning. Det är dock upp till varje operatör att kunna visa detta i en eventuell ansökan om att återgå till möjligheten med en person i cockpit. Till detta kommer även er bedömning hur passageraren bedömer och upplever detta.

Bilaga - EASA rekommendation 2: Psychological assessment of flight crew by CAT operators

- Har funnits tidigare i Sverige (BCL) för att få flyga kommersiell IFR trafik.
- Målet med denna förändring är:
 - *"reasonable measures are taken so that flight crew members are psychologically suitable for CAT operations, and thus able to exercise safely the privileges of their licences"*
- Utöver åtgärderna nedan, som riktar sig till OPS regelverk och flygbolag, tillförs även nya tester för att få medicinskt certifikat klass i i regelverket MED.
- EASA ger även:
 - ATO/Utbildningsorganisationer och AOC Operatörer har olika roller i denna testing: *EASA clarifies that the psychological evaluation performed before commencing airline line flying is intended to select, based on their attributes, the best suitable pilots for a specific airline. The screening for possible or evident risks related to pathology is performed at initial class 1 medical examination. For a specific operator, the selection and psychological evaluation performed by a pilot training organisation would only be meaningful if the process includes the operator-specific requirements and selection criteria. This may be the case for training organisations managed by an airline. However, most of pilot training organisations provide initial training to self-sponsored candidates and these training organisations are independent from any particular air operator. Most of pilot training organisations conduct psychometric tests related to cognitive and psychomotor abilities with little consideration for social interactional competences and personality traits that are more relevant for an airline. Therefore, an operator should conduct an independent psychological evaluation of the airline pilot before recruitment.* [Ref: Mom 2.4.6 \(g\) EASA Opinion 14/2016](#)
 - *For pilots' psychological assessment by operators (recommendation 2), a new IR stipulates that a flight crew should have undergone a psychological assessment before commencing line flying. For certain small operators, the psychological assessment can be replaced with an internal assessment. The AMC/GM provide details on the content and quality of the assessment, who is allowed to conduct such an assessment, and how operators can implement this assessment.* [Ref: Sid 8 EASA Opinion 14/2016](#)

Rekommendation 2 återspeglas enligt följande i kommande regelverk:
Observera: Preliminär text, ref arbetspapper mom 4.1 "proposed amendments

Grå markering = Ändrad eller ny text i EASA utkast

~~Överstruken text~~ = kommer tas bort i kommande uppdatering

CAT.GEN.MPA.175 of Annex IV to Regulation (EU) No 965/2012 is amended as follows to ensure that the operator takes all reasonable measures so that no person intentionally endangers the safety of the aircraft, and to require a psychological assessment before commencing line flying.

CAT.GEN.MPA.175 Endangering safety

(a) The operator shall take all reasonable measures to ensure that no person recklessly, intentionally, or negligently acts or omits to act so as to:

- (a1) endanger an aircraft or person therein; or
- (b2) cause or permit an aircraft to endanger any person or property.

(b) The operator shall ensure that a flight crew member has undergone a psychological assessment before commencing line flying in order to:

- (1) identify psychological attributes and suitability of the flight crew in respect of the work environment; and
- (2) reduce the likelihood of negative interference with the safe operation of the aircraft.

(c) Considering the size, nature and complexity of the activity of an operator, an operator may replace the psychological assessment referred to in (b) with an internal assessment of the psychological attributes and suitability of the flight crew member.

AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b) Endangering safety PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT

(a) The psychological assessment should:

- (1) be part of the pilot recruitment process;
- (2) be adapted to the particularity, the complexity and the challenges of the operational environment that the flight crew is likely to be exposed to, resulting from a job analysis identifying the safety-critical dimensions related to the position and the role within the company;
- (3) be either performed, or overseen and validated, by an accredited or registered psychologist, with expertise in the psychological selection of aviation personnel and knowledge of the flight crew's operational environment;
- (4) be undertaken less than 24 months before commencing line flying unless the operator can demonstrate that the psychological assessment undertaken more than 24 months ago is still adequate for the risk mitigation as required by ORO.GEN.200(a)(3). Such demonstration shall be based on an updated risk assessment based on data gathered from previous recruitments and continuous human performance monitoring since the last psychological assessment.

(b) The operator should ensure continuous improvement of its psychological assessment policy as part of the verification of the effectiveness of the actions taken for risk mitigation as required by ORO.GEN.200(a)(3) and based on analysis of data gathered.

The new AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b), detailing the basic principles of a psychological assessment (14) before commencing line flying, is inserted.

AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b) Endangering safety**PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT**

(a) The psychological assessment should be:

- (1) part of the pilot recruitment process;

(2) adapted to the particularity, the complexity and the challenges of the operational environment that the flight crew is likely to be exposed to, resulting from a job analysis identifying the safety-critical dimensions related to the position and the role within the company;

(3) either directly performed, or overseen and validated, by a psychologist, with expertise in the psychological selection of aviation personnel and knowledge of the flight crew's operational environment;

(4) undertaken less than 24 months before commencing line flying unless the operator can demonstrate that the psychological assessment undertaken more than 24 months ago is still adequate for the risk mitigation as required by ORO.GEN.200(a)(3). Such demonstration should be based on an updated risk assessment based on data gathered from previous recruitments and continuous human performance monitoring since the last psychological assessment.

(b) A psychological assessment performed by one operator may subsequently be accepted by a different operator, provided that the latter is satisfied that the assessment meets the conditions of point (a).

The new GM1 CAT.GEN.MPA.175(b), providing guidance on conducting a psychological assessment, is (15)added.

GM1 CAT.GEN.MPA.175(b) Endangering safety

GUIDANCE ON CONDUCTING A PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT

(a) A psychological assessment performed by or on behalf of an operator should not be considered or conducted as a clinical psychological evaluation of mental fitness.

(b) **TS Notering: Social del** When assessing the psychological attributes and suitability of the flight crew in respect of the work environment, the operator should assess the flight crew member's professional motivation, coping with social confrontation, coping with information load, coping with time pressure, frustration tolerance, self-discipline, self-criticism, and safety motivation.

(c) **TS Notering: Personlig förmåga** When establishing the policy on psychological assessment of flight crew, the operator should refer to recognised industry standards and best practices in the field of pilot selection and aptitude testing, such as the IATA 'Guidance Material: 'Guidance Material and Best Practices for Pilot Aptitude Testing'.

The new AMC1 CAT.GEN.MPA.175(c), to enable certain small operators to conduct an internal (16)assessment instead of a psychological assessment, is inserted.

AMC1 CAT.GEN.MPA.175(c) Endangering safety

INTERNAL ASSESSMENT FOR NON-COMPLEX OPERATORS

An operator may replace the psychological assessment with an internal assessment of the psychological attributes and suitability of the flight crew member in the following cases:

(a) the operator benefits from high employment stability and a low turnover rate of flight crews; and

(b) the operator is considered to be a non-complex operator, i.e. when it has a workforce of 20 full-time equivalents (FTEs) or less that are involved in the activity subject to Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules.

Bilaga - EASA Recommendation 3: CAT operators' prevention of aircrew misuse of psychoactive substances

Denna fråga grenas upp i flera nya regelmoment:

- Alkoholtester/utandningsprov. Kommer sannolikt att börja genomföras vid en andel av rampinspektioner. Dessa kommer att genomföras i samarbete med Svenska polismyndigheten, som är behörig myndighet i Sverige för alkoholtester och att eventuellt lagföra dessa. Dialog pågår även i EU om kriterier för nationella testprogram, där hela eller delar kan genomföras av AOC.
- Drogtester. Ska genomföras vid anställning för kommersiell flygning samt efter vissa händelser.

Alkoholtester.

- Frågan om alkoholtester har varit svår att lösa inom EU, pga. olikheter i nationell lagstiftning. Slutsats gav följande:
 - For random alcohol testing (recommendation 3), a new article in the Cover Regulation stipulates that Member States shall ensure alcohol testing of flight and cabin crew members in accordance with national legislation. Alcohol testing shall be conducted under the ramp inspection programme by ramp inspectors or by officials authorised thereto. However, Member States may conduct alcohol testing of flight and cabin crew members in accordance with national testing programmes. The IR stipulates mandatory random alcohol screening of flight and cabin crew within the ramp inspection programme for those crew members who are not already subject to a psychoactive substance testing programme under a national scheme. EASA will provide the Member States with a list of operators whose crew members will not be subject to random alcohol screening during ramp inspections to avoid double testing. The AMC/GM provide details on establishing the list of said operators and on the conduct of alcohol testing. [Ref: Sid 8 EASA Opinion 14/2016](#)
 - Sverige har i nuläget, enligt tidigare information, för avsikt att följa standardmetod enligt ovan. Det innebär att genomföra alkoholprover vid rampinspektioner. Detta kommer at genomföras i samarbete med polismyndigheten, som enligt Svensk lag är den myndighet som har rätt att utföra, och lagföra, dessa.

Rekommendation 3 återspeglas enligt följande i kommande regelverk:
Observera: Preliminär text, ref arbetspapper mom 4.1 "proposed amendments

Grå markering = Ändrad eller ny text i EASA utkast

~~Överstruken text~~ = kommer tas bort i kommande uppdatering

Two new definitions on 'misuse of substance's and 'psychoactive substances' are inserted in Annex I to Regulation (EU) No 965/2012.

(78a)'Misuse of substances' means the use of one or more psychoactive

substances by aviation personnel in a way that it constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; or causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

(98a) 'Psychoactive substances' means alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Article 4 — Ramp inspections

1. Ramp inspections of aircraft of operators under the safety oversight of another Member State or of a third country shall be carried out in accordance with Subpart RAMP of Annex II.
2. Ramp inspections shall include alcohol testing of flight crew members subject to the applicable domestic legislation on alcohol testing of individuals and applicable national and EU rules on the processing of personal data resulting from such testing.
3. Member States shall ensure that, under their national legislation, the Ramp inspectors are entrusted to conduct such alcohol testing or that the testing is performed by officials authorised thereto by the competent law enforcement bodies.

CAT.GEN.MPA.170 of Annex IV to Regulation (EU) No 965/2012 is amended as follows to ensure operators develop and implement a policy on testing of psychoactive substances while complying with national and European legislation on testing of individuals and data protection.

CAT.GEN.MPA.170 Psychoactive substances ~~Alcohol and drugs~~

- (a) The operator shall take all reasonable measures to ensure that no person enters or is in an aircraft when under the influence of psychoactive substances ~~alcohol or drugs~~ to the extent that the safety of the aircraft or its occupants is likely to be endangered.
- (b) The operator shall develop and implement a policy for flight and cabin crew and other staff performing operational safety-relevant functions, with related testing procedures, to avoid and prevent the misuse of psychoactive substances so that the safety of the aircraft or its occupants is not endangered.
- (c) Without prejudice to provisions laid down in Directive 95/46/EC and in the applicable national legislation on testing of individuals, the operator shall develop and implement an objective, transparent and non-discriminatory procedure for the detection of cases of misuse of psychoactive substances by flight and cabin crew and other staff performing operational safety-relevant functions. This procedure shall take into account the provisions laid down in MED.B.055 of Regulation (EU) No 1178/2011.

The new AMC1 CAT.GEN.MPA.170(b), on the policy and procedures to prevent misuse of psychoactive substances, is introduced.

AMC1 CAT.GEN.MPA.170(b) Psychoactive substances
POLICY AND PROCEDURES ON PREVENTION OF MISUSE OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES

- (a) The operator should provide training and/or educational material on:
- (1) the effects of psychoactive substances on individuals and subsequently on flight safety;
 - (2) established procedures within the organisation to prevent misuse of psychoactive substances;
 - (3) individual responsibilities with regard to applicable legislation and policies on psychoactive substances; and
 - (4) assistance provided by support programmes and peers.
- (b) The operator's policy on prevention of the misuse of psychoactive substances should ensure that flight and cabin crew, as well as and other operational staff performing safety-relevant functions are dealt with in a consistent, just and fair manner as regards the misuse of psychoactive substances.

AMC2 CAT.GEN.MPA.170(b) Psychoactive substances
POLICY TO PREVENT MISUSE OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES

- (a) The operator's policy should ensure testing for psychoactive substances at least in the following cases:
- (1) upon employment by the operator;
 - (2) after a serious incident within the meaning of Regulation (EU) No 996/2010;
 - (3) after an accident;
 - (4) with due cause, e.g. following reasonable suspicion; and
 - (5) as part of a follow-up following rehabilitation and return to work, which should include random testing of the person who has returned to work, in order to demonstrate that misuse of psychoactive substances does not endanger the safety of the aircraft or its occupants. Such random testing may be ensured within a support programme.
- (b) The operator should inform the medical assessor of the licensing authority in case of a confirmed positive test result.

The new GM1 CAT.GEN.MPA.170(b), referring to existing ICAO Guidance on misuse of psychoactive substances, is introduced.

GM1 CAT.GEN.MPA.170(b) Psychoactive substances**POLICY AND PROCEDURES ON PREVENTION OF MISUSE OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES**

(a) Guidance for the development and implementation of the policy on prevention of misuse of psychoactive substances is contained in ICAO Doc 9654 'Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace', First Edition - 1995, and in particular:

- (1) Attachment A (pp. 27–34) as regards elements for the definition and the implementation of the policy and the programme;
- (2) Chapter 3 (pp. 9–12) as regards the identification, treatment, and rehabilitation of staff, with related supporting material, available in attachment C (pp. 61–68); and
- (3) Attachment D (pp. 69–75) as regards the employment consequences of problematic use of substances.

TRAINING AND EDUCATION PROGRAMMES

(b) Guidance for the development and implementation of training and education programmes is contained in ICAO Doc 9654 'Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace', First Edition — 1995, in particular:

- (1) Chapter 2 (pp. 6–7) as regards the education of the workforce and educational material, with related supporting material available in Attachment A (pp. 35–48); and
- (2) Attachment B (pp. 49–59) and Attachment F (pp. 87–94) which includes extracts from the ICAO Manual of Civil Aviation Medicine.

The new AMC1 CAT.GEN.MPA.170(c), on the mechanisms of an objective, transparent and non-discriminatory testing procedure, is introduced.

AMC1 CAT.GEN.MPA.170(c) Psychoactive substances
OBJECTIVE, TRANSPARENT AND NON-DISCRIMINATORY TESTING
PROCEDURE

The operator's objective, transparent and non-discriminatory testing procedure should specify:

- (a) means to ensure confidentiality and protection of data;
- (b) the mechanism and responsibilities for the testing procedure;
- (c) its applicability in terms of timing and suitable locations;
- (d) that the person(s)/body responsible for testing of the individual should be assigned in accordance with the national procedures. The body responsible for testing should be an independent, accredited body using standard guidelines on psychoactive substance testing in line with national requirements;
- (e) the testing process, in particular:
 - (1) the psychoactive substances to be tested for;
 - (2) the use of recognised quality standards applied to the testing methodology;
 - (3) initial screening and confirmation methods, which should be based on different principles of analytical chemistry or different chromatic separations (e.g. first test immunoassay, confirmation gas chromatography); and
 - (4) handling of test results, which should be conducted by impartial and trained personnel, in order to ensure adherence to the procedure, and to determine the true positives;
- (f) cut-off criteria for a positive psychoactive substance test;
- (g) the process to be followed in case of a confirmed positive test result, including referral to a support programme. In this case, the process should consider the impact on the individual, e.g. confidentiality, employment and loss of licence; and
- (h) the internal appeal process.

Bilaga EASA Rekommendation nr 6: Flight crew 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 "ingångsättningströskel" 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"

- **Objective:** develop mitigation measures for aviation safety risks arising from adverse social consequences or conditions such as loss of pilot licences; and
- ensure protection of personal data.
- *"The Germanwings Task Force recommendations apply to all CAT operators. However, the feedback obtained from stakeholders during the consultation resulted in some changes that will introduce more flexibility for operators, e.g. by ensuring that operators can make use of third-party providers of support programmes, rather than having to establish their own support programme from scratch. "*

Rekommendation 6 återspeglas enligt följande i kommande regelverk:
Observera: Preliminär text, ref arbetspapper mom 4.1 "proposed amendments

Grå markering = Ändrad eller ny text i EASA utkast

~~Överstruken text~~ = kommer tas bort i kommande uppdatering

The new CAT.GEN.MPA.215 on a support programme is added in Section 1 of Subpart A of Annex IV to Regulation (EU) No 965/2012.

CAT.GEN.MPA.215 Support programme

The operator shall enable, facilitate and ensure access to a support programme that will assist and support flight crew members in recognising, coping with and overcoming any problem which might negatively affect their ability to perform their duties. Such access shall be made available to all flight crew members.

The new AMC1 CAT.GEN.MPA.215, referring to the basic functioning of a support programme, is introduced.

AMC1 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
SUPPORT PROGRAMME

Access to a support programme should enable self-declaration in case of a decrease in the flight crew member's medical fitness and, if appropriate, allow the flight crew member to receive temporary relief from flight duties and be referred to professional advice.

The new AMC2 CAT.GEN.MPA.215 is introduced, detailing that the support programme should establish procedures on random testing of psychoactive substances, at least as part of a follow-up following rehabilitation and return to work, provided that the individual is not already subject to such random testing.

AMC2 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
RANDOM TESTING POLICY AS PART OF A SUPPORT PROGRAMME

The support programme should establish procedures on random testing of psychoactive substances, at least as part of a follow-up following rehabilitation and return to work, provided that the individual is not already subject to such random testing, in order to:

- (a) proactively mitigate the risk that misuse of psychoactive substances remains undetected and endangers the safety of the aircraft or its occupants;
- (b) demonstrate that return to work after rehabilitation does not endanger the safety of the aircraft or its occupants.

The new AMC3 CAT.GEN.MPA.215, on the principles applying to a support programme with regard to safeguarding confidentiality and protection of data, is introduced.

AMC3 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
CONFIDENTIALITY AND PROTECTION OF DATA

- (a) Without prejudice to provisions laid down in Directive 95/46/EC 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 should be a precondition for an effective support programme as it encourages the use of such a programme and ensures its integrity.
- (b) Personal data of flight crew who are enrolled in a support programme should be handled in a confidential, non-stigmatising and safe environment. 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.
- (c) Notwithstanding the above, nothing should prevent the operator from reacting to an immediate and evident safety threat when this is necessary in the interest of public safety.

The new AMC4 CAT.GEN.MPA.215, on the procedures applying to a support programme and how it should be linked to the operator's management system, is introduced.

**AMC4 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
PROCEDURES**

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

(1)

The new AMC5 CAT.GEN.MPA.215, on the training and education programme regarding a support programme, is introduced.

**AMC5 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
TRAINING AND EDUCATION PROGRAMME**

- (a) The operator should promote access of all flight crew members to the support programme.
- (b) Peers, as well as professionals, including mental health professionals, involved in the support programme, should receive initial and recurrent training on their role and function within the support programme.
 - (1) potential effects of psychoactive substances and their use or misuse;
 - (2) medication use (prescribed and over-the-counter medication) to ensure the safe exercise of the privileges of the licence whilst taking medication;
 - (3) early recognition of mental unfitness;
 - (4) principles and availability of peer support; and
 - (5) data protection and confidentiality principles.
- (b) Mental health professionals involved in the support programme and dealing with flight crew should be trained on:
 - (1) psychological first aid;
 - (2) legal requirements regarding applicable data protection requirements; and
 - (3) cases where information should be disclosed due to an immediate and evident safety threat and in the interest of public safety.

The new GM4 CAT.GEN.MPA.215, on additional elements contributing to a successful support programme, is introduced.

GM4 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
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;
- (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.

The new GM5 CAT.GEN.MPA.215, on the possibility to contract the establishment of a support programme to a third party, is introduced.

GM5 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
SUPPORT PROGRAMME

The operator may contract the establishment of a support programme to a third party. Especially for smaller-sized operators, 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.

The new GM6 CAT.GEN.MPA.215, on the flight crew member's obligation to seek aero-medical advice in case of a decrease in medical fitness in accordance with MED.A.020 of Regulation (EU) No 1178/2011, is introduced.

GM6 CAT.GEN.MPA.215 Support programme
AERO-MEDICAL ADVICE

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