
Meddelande från sjö- och luftfartsavdelningen 601 73 Norrköping
Telefon 0771-503 503

Meddelande från Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning (MFL) utkommer när det finns ett behov av att lämna information till flera verksamhetsutövare eller grupper av verksamhetsutövare på luftfartsområdet. MFL innehåller endast information och utgör inte beslut med bindande verkan. När det gäller regler hänvisas till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) som finns på <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/>.

Information om implementeringen av förordning (EU) 965/2012 för flygplan (EASA-OPS) för operatörer med AOC enligt EU-OPS och för nya flygoperatörer

Implementeringen av EASA-OPS inklusive ledningssystem (Management System, MS) berör i första hand de operativa delarna av ett AOC. Observera att förändringen av kvalitetssystem till ledningssystem även påverkar CAMO (Del M kapitel G), Del 145 och eller ATO om dessa tillstånd ingår i samma organisation.

Arbetet med denna implementering har påbörjats, och Transportstyrelsen har haft seminarier och informationsträffar. Presentationer från dessa finns här:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Certifikat-och-utbildning/Seminarier-och-information/Flygchefer/>

Innehåll:

1. Målsättning
2. Inledande arbete
3. Ledningssystem (Management System, MS) - evaluering och implementering
4. Granskning av ansökningar
5. Tillträdeskontroll
6. Efter godkänd tillträdeskontroll
7. Undantag (*exemptions*) och avvikelser (*derogations*)
8. Anvisningar för nya flygföretag utan tidigare drifttillstånd (AOC)

1. Målsättning

- Transportstyrelsens målsättning är att alla svenska EU-OPS operatörer ska ha ett EASA-OPS AOC senast 30 april 2014.
- Senast den 28 oktober 2014 ska all kommersiell flygtransport, med vissa undantag, ske i enlighet med förordning (EU) 965/2012. Den som inte har ansökt om och fått ett EASA-OPS AOC får inte flyga efter den 28 oktober 2014.

2. Inledande arbete

Dina skyldigheter som operatör:

1. Du ska utveckla en intern implementeringsplan för övergången till det nya regelverket. Samråd med *Principal Inspector* (PI) bör ha skett någon gång senast juni 2013.
2. Du ska anpassa ledningssystemet enligt förordning (EG) 965/2012, Del ORO. En *Safety Manager* och en *Compliance Monitoring Manager* ska utses. Även om någon av dessa tidigare haft rollen som *Accident Prevention and Flight Safety Manager* eller *Quality Manager* i organisationen, ska övergången göras genom en särskild ansökan och intervju (se nedan).
3. Du ska se till att hela organisationen (*Accountable Manager*, *Safety Manager*, *Compliance Monitoring Manager*, *Nominated Persons*, besättningar och övrig personal) får utbildning i det nya regelverket och att utbildningen dokumenteras och går att spåra.
4. Du ska revidera manualverket (Operativa manualer, *Corporate Manual*, CAME, MOE med flera).
5. Du ska fylla i *Compliance check list*. Kontrollera *Compliance* med ”Gap” (baserad på ”EASA Cross Reference table”. Notera att EASA har uppdaterat ”Cross reference table” till ”Final version”):

Längst ner på följande länk: <https://easa.europa.eu/air-operations##implementations>

6. Du ska genomföra Transportstyrelsens/ICAO:s SMS Gap-analys (Fas 0) i samarbete med operativ och teknisk inspektör (mer information från respektive PI). Läs mer om MS Fas 0 till 2 nedan.
7. Du ska ansöka om AOC enligt det nya regelverket. Ansökan ska innehålla följande:
 - a. Blanketten EASA Form 2, signerad av *Accountable Manager*, med allt som ska föras över från den gamla ”*Operations Specifications*”. Se information på blanketten.

Länk till blanketterna EASA Form 2 och 4:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Blanketter/Luftfart/>
 - b. De delar som anges i ORO.AOC.100.
 - c. EASA Form 4-blanketter, ifyllda och signerade av samtliga befattningshavare enligt ORO.GEN.200 (AM, SM, CMM, *Nominated Persons*). Detta krävs då det ska utvärderas om samtliga befattningshavare uppfyller kraven i det nya regelverket.
 - d. *Compliance check list*, ifylld och genomförd.
 - e. Ifylld Management System (MS) Fas 1-evaluering. Den finns hos din operativa PI. Detta är ett kontrolldokument som används parallellt med regelverkets *Compliance check list*. Fas 1-evalueringen ger direkta indikationer på konkreta funktioner som ska finnas på plats vid tillträdeskontrollen. Dokumentet fungerar även som stöd i övergångsarbetet för alla parter som ska tolka och tillämpa ORO.GEN.200.
 - f. Komplet manualverk enligt ORO.MLR.100, AMC 1 ORO.MLR.100 och AMC 3 ORO.MLR.100:

<https://easa.europa.eu/regulations>
 - g. Ansökan om eventuella undantag eller avsteg, se mer information nedan.

3. Management System (MS) – Ledningssystem, evaluering och implementering

Målet med de olika faserna i arbetet med ledningssystemet är att uppnå en effektiv implementering av ett ledningssystem som lever upp till gällande regelverk. Dialogen mellan den granskande myndigheten och den utförande operatören är extra viktig inom detta område.

CAMO (Del M kapitel G) är en del av AOC och ska ingå i samma ledningssystem, referens M.A.712(e).

För faserna 0 till 2, som vi beskriver här nedan, finns dokument och underlag som respektive PI distribuerar till varje organisation. Dokumenten och underlagen bör användas som grund för dialog samt som arbetsverktyg vid implementeringen av ledningssystemet och granskningen av detta.

Fas 0 – GAP-analys

- är baserat på ICAO doc 9859 – Safety Management Manual,
- ger indikatorer på fokusområden utöver regelverket som behöver utvecklas för att gå från Accident Prevention & Flight Safety Programme (EU-OPS) till EASA-OPS Management System,
- inkluderar information om synergier och olikheter i arbetsuppgifterna för *Compliance Monitoring Manager* och *Safety Manager*,
- ska fyllas i av operatören och därefter granskas av en inspektör inför en dialog.

Fas 1 - Tillträdeskontroll

- används för att evaluera ett ledningssystem som är färdigt att tas i drift,
- syftar till att säkerställa att det finns förutsättningar för att införa ett effektivt ledningssystem som uppfyller regelverket,
- ska fyllas i av operatören, varefter en inspektör ska granska och kontrollera berörda moment.

Fas 2 - Temainspektion och kontroll av ett driftsatt ledningssystem

- används för att evaluera ett ledningssystem som är i drift,
- används för bedömning av minsta tid för att se trender, uppnå effektiva åtgärder med mera, görs i varje enskilt fall av respektive PI,
- ska säkerställa att ledningssystemet utvecklas kontinuerligt och uppfyller reglerna.

Transportstyrelsen har som utgångspunkt vid bedömningen av ett ledningssystem att operatören har en *complex* organisation. Om en operatör anser att organisationen omfattas av *non-complex*-reglerna kan Transportstyrelsen besluta detta efter en särskild ansökan. Underlag för ansökan finns på CAA UK:s informationssida, och dokument för *non-complex*-företag finns här:

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=872&pageid=9953>

4. Granskning av ansökan

När Transportstyrelsen får en komplett ansökan med underlag granskas den av berörd PI.

5. Tillträdeskontroll

PI bokar tid för en tillträdeskontroll, som tar en dag att genomföra. Deltagare är samtliga befattningshavare enligt ORO. AOC.100, ORO.AOC.135, ORO.GEN.200, och två operativa inspektörer.

Agenda:

- Inledningsmöte
 - genomgång av aktuella punkter i *compliance*-arbetet
 - genomgång av aktuella punkter i Management System Fas 1-evaluering
- Stickprovskontroller
- Intervjuer av befattningshavare, där samtliga intervjuer genomförs med inriktning på etablering och drift av ett effektivt ledningssystem enligt ORO.GEN.200 med AMC/GM.
 - *Accountable Manager*
 - *Safety Manager* och *Accountable Manager*
 - *Compliance Monitoring Manager* och *Accountable Manager*
- Avslutning och resultat (PI för CAMO deltar vid behov).

6. Efter godkänd tillträdeskontroll

Efter en godkänd tillträdeskontroll utfärdar Transportstyrelsen ett EASA-OPS AOC, som till skillnad från EU-OPS AOC gäller tills vidare. Utseendet på det nya tillståndet kommer att överensstämma med formatet i Del ARO, som bygger på ICAO Annex 6.

Transportstyrelsen kommer att göra den stora verksamhetskontrollen med 24 månaders intervall. Den kan komma att synkroniseras med verksamhetskontrollen för CAMO (Del M kapitel G), så dessa besök kommer att samplaneras i möjligaste mån.

7. Undantag och avvikelser

Befintliga undantag (*exemptions*) och avvikelser (*derogations*) baserade på EU-OPS kan som längst gälla tills övergången till AOC enligt förordning (EU) 965/2012 har skett.

Om en operatör önskar att befintliga undantag eller avvikelser ska gälla även efter övergången till det nya regelverket måste operatören ansöka om detta på nytt. I så fall tillämpas proceduren i artikel 14, flexibilitetsbestämmelser, i förordning (EG) 216/2008.

För frågor om avsnitt 1 – 7 ovan, kontakta företagets Principal Inspector, PI.

8. Anvisningar för nya flygföretag utan tidigare drifttillstånd (AOC)

Innan kommersiella flygtransporter får utföras ska operatören ansöka om och få ett AOC.

Ansökan ska innehålla följande uppgifter (ref ORO.AOC.100 b):

1. Den sökandes officiella namn, affärsnamn, adress och postadress.
2. En beskrivning av den avsedda verksamheten, inklusive vilka luftfartyg som ska brukas (typ och antal).
3. En beskrivning av ledningssystemet, inklusive organisationsstrukturen.
4. Namn på den verksamhetsansvariga chefen.
5. Namnen på de personer som har utsetts enligt kraven i ORO.AOC.135 a, och deras kvalifikationer och erfarenhet.
6. En kopia av drifhandboken som krävs enligt ORO.MLR.100.
7. En förklaring om att all dokumentation som skickats till Transportstyrelsen har kontrollerats av den sökande och befunnits uppfylla tillämpliga krav.

Ansökan ska bland annat även styrka att organisationen och ledningen är lämpliga och rätt avpassade till verksamhetens storlek och omfattning (ref ORO.AOC.100 c 3). För frågor och anvisningar inför ansökan som nytt AOC-bolag, kontakta Inger Lindström, telefon 010-495 36 66 eller e-post inger.lindstrom@transportstyrelsen.se

-o0o-