

Information från sektionen för flygbolag

Målgrupp: AOC ledningsgrupp, för genomgång och vidarebefordran inom ledningssystemet.

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS.

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

Innehåll

Variation of fuel schemes – flight monitoring?	2
SPAS 2024 rev2	3
Ny EPAS publicerad	3
EASA Ground Handling regelverk.....	3
ED Decision 2023/023/R FTL- Night duties and late finishes	3
EASA PNT workshop.....	3
Tankning med passagerare ombord	5

Variation of fuel schemes – flight monitoring?

Efter en uppdatering av (EU) 965/2012 (ED Decision 2023/007/R) har det införts en ny variation på Basic fuel schemes with variations.

Detta gäller AMC2 CAT.OP.MPA.182 Fuel/energy scheme — aerodrome selection policy — aeroplanes.

Vi har nu uppmärksammat att det finns operatörer som redan har denna beskrivning i sin Operations manual, men inte har ansökt om ett godkännande av detta. Vi ber er som är berörda och inte redan ansökt om detta, att snarast skicka in en ansökan tillsammans med Form 2 och en riskanalys om att få denna variation godkänd.

Vi har fått frågan om denna variation innebär några utökade krav på operational control, så som ex "Flight Monitoring". Svaret är att denna variation inte innebär något specifikt krav rörande operational control. **Alltså krävs inte Flight Monitoring.**



Easy Access Rules for Air Operations

ANNEX IV (Part-CAT)

SUBPART B: OPERATING PROCEDURES

AMC2 CAT.OP.MPA.182 Fuel/energy scheme — aerodrome selection policy — aeroplanes

ED Decision 2023/007/R

BASIC FUEL SCHEME — DESTINATION ALTERNATE AERODROME

- (a) For each IFR flight, the operator should select and specify in the operational and ATS flight plans at least one destination alternate aerodrome.
- (b) For each IFR flight, the operator should select and specify in the operational and ATS flight plans two destination alternate aerodromes when for the selected destination aerodrome, the safety margins for meteorological conditions of [AMC5 CAT.OP.MPA.182](#), and the planning minima of [AMC6 CAT.OP.MPA.182](#) cannot be met, or when no meteorological information is available.

BASIC FUEL SCHEME **WITH VARIATIONS** — NO DESTINATION ALTERNATE AERODROME

- (c) The operator may operate with no destination alternate aerodrome when the destination aerodrome is an isolated aerodrome or when the following two conditions are met:
 - (1) the duration of the planned flight from take-off to landing does not exceed 6 hours or, in the event of in-flight re-planning, in accordance with point [CAT.OP.MPA.181\(d\)](#), the remaining flying time to destination does not exceed 4 hours; and
 - (2) two separate runways are usable at the destination aerodrome and the appropriate weather reports and/or weather forecasts indicate that for the period from 1 hour before to 1 hour after the expected time of arrival, the ceiling is at least 2 000 ft (600 m) or the circling height + 500 ft (150 m), whichever is greater, and ground visibility is at least 5 km.

SPAS 2024 rev2

Nu finns den nya uppdaterade versionen av SPAS 2024 uppe på hemsidan. Du hittar den [här](#).

Ny EPAS publicerad

EASA har publicerat sin senaste version av EPAS. Nu finns [edition 2024](#) att titta på.

EASA Ground Handling regelverk

Då har dagen äntligen kommit – EASA Ground Handling regelverk har publicerats som en Opinion (01/2024).

Remissarbetet är klart och vi kan nu ta del av den färdiga produkten.

Ni hittar den [här](#).

Observera även att planerade ändringar för Part OPS m.fl., nu finns att läsa. Ändringarna för dessa är skapade för att harmonisera de olika regelverken.

Planen är som tidigare meddelat att ED Decision publiceras om 12 månader. I den kommer entry into force anges som 3 år efter beslut. Mer information om detta arbete kommer ges löpande.

ED Decision 2023/023/R FTL- Night duties and late finishes

- Förändringar ovan är i effekt sedan 19 december 2023 förutom AMC1 ORO.FTL.250 som träder i kraft från 19 juni 2024.
- Mer information och explanatory notes finns på följande [länk](#).

Vid eventuella frågor kontakta er Principal Inspector som sedan tar det internt på Transportstyrelsen med sakområdesansvarig.

EASA PNT workshop

Transportstyrelsen deltog i en workshop 25 januari 2024. EASA hade bjudit in flygplanstillverkare, flygbolag, flygtrafikledning, tillverkare av GPS-mottagare med flera till [EASA PNT](#) (Position, Navigation, and Timing) workshop.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att GPS (GNSS) jamming och spoofing är ett växande problem och idag är systemen i flygplanen mycket integrerade och en felaktig GPS signal kan ge många följdproblem såsom falska EGPWS varningar, följdfel på klockor ombord som senare ställer till det med CPDLC.

Eurocontrol meddelade att man utan fungerande CPDLC skulle bli överbelastade mycket fort med förseningar som följd. I dagsläget kommer det in trafik till område med CPDLC med fel tidsstämpel som därmed slår ut CPDLC kontakten med just det flygplanet och man får gå över till vanlig kommunikation via VHF.

Flygbolagen presenterade en del av de mitigerande åtgärderna man har börjat implementera och många bolag har börjat använda sig av uppdaterade procedurer där PREPARE, IDENTIFY och ACT ingår.

- *PREPARE – Before entering an area with known GNSS problems. Include effects in TEM. Cockpit setup using the available avionics and aid identification.*
- *IDENTIFY – Identify occurrence, difference in indications between GNSS Jamming and Spoofing. If active GNSS spoofing is identified (ACT)*
- *ACT – Immediate actions, assess consequences for flight. After the event, report.*

Flera flygbolag samt flygtrafikledningarna framförde sin oro för falska EGPWS varningar och vad det kan få för följder, när man flyger på exempelvis FL350 i kraftigt trafikerade områden.

Man framförde också problematiken med att träna dessa scenarios i simulator. Idag är det inte många simulatorer som behärskar tekniken att simulera GPS Jamming och Spoofing.

På den goda sidan kan man nämna att tillverkarna av GNSS mottagare jobbar febrilt på att hitta ny teknik som kan isolera bort eventuella GPS störningar. Man tittar även på lösningar där GNSS mottagaren uppdaterar sin information tillsammans med markbaserade hjälpsystem som ARAIM (Advanced Receiver Autonomous Integrity Monitoring) Multiconstellation Systems (t.ex. GPS + Galileo).

Vi bevakar detta noggrant och återkommer naturligtvis i ämnet om ny information inkommer.

Vi rekommenderar att ni läser in er på den uppdaterade [SPAS 2024](#) samt de [SIB](#)'ar som har kommit ut i ämnet.

Tankning med passagerare ombord

EASA genomför en standardisering av tillämpningen av reglerna för att tanka med passagerare ombord. De har förtydligat att det krävs en Supervisor vid tankning med passagerare ombord. Totalt krävs det 3 personer som är delaktiga i proceduren.

En person i cockpit, en supervisor på marken som har kontakt med personen i cockpit och en person som har hand om själva tankningen av flygplanet. Observera att det inte går att kombinera någon av dessa roller.

Den person som är supervisor på marken kan vara en pilot under förutsättning att den andra piloten är kvar ombord.

Det ska tydligt framgå att rollerna inte kan kombineras.

Notera att regeln är beskriven i ett AMC vilket medför att ni kan söka AltMoC för en lika säker procedur. Ni behöver då i er AltMoC-ansökan bevisa hur er procedur uppfyller kraven i IR:en samt samma eller högre säkerhetskrav.

