

## 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

Avslutning av alternativ metod för beräkning av landningsprestanda .....	2
North Atlantic operations and Airspace manual (NAT Doc 007) North.....	2
Förändringar i händelserapporteringen – ECCAIRS 2.....	3
Rapportering vid GNSS störningar.....	4



## Avslutning av alternativ metod för beräkning av landningsprestanda

I *Transportstyrelsens Information från sektionen för flygbolag – Inledning av vinterperiod*, publicerad 2021-11-15, gav vi operatörer möjligheten att översätta en rapporterad RWYCC till det gamla siffervärdet för Friction Coefficient (FC), när operatörens verktyg för prestandaberäkning inte hade uppdaterats för att hantera RWYCC, utan krävde att man använde den gamla metoden. Vi påpekade då att detta var en tillfällig lösning, tills det att berörda leverantörer av prestandaberäkning var klara med att uppdatera sina produkter. Denna metod kommer inte att vara tillåten från och med 2024-08-01 och vi hänvisar efter detta till gällande regelverk.

## North Atlantic operations and Airspace manual (NAT Doc 007) North

Transportstyrelsen vill uppmärksamma operatörer som opererar i NAT att ICAO [NAT Doc 007 V.2024-1](#) börjar gälla den 21 mars 2024.

De två största förändringarna är:

1. Kravet på ett "oceanic clearance" kommer successivt försvinna under 2024. Mer information finns i NAT Doc 007 kapitel 6.2.26 till 6.2.39.
2. Procedurer för "communication failure" ändras, se detaljer i kapitel 5.6.9 till 5.6.11.

Observera att ni behöver konsultera NOTAM för respektive NAT-område gällande när förändringarna kring kravet på "oceanic clearance" träder i kraft.

Förutom ändringarna ovan har man även strukturerat om kapitelindelningen i dokumentet.

Transportstyrelsen kommer genomföra tillsynsaktiviteter under 2024 för att säkerställa att ni som operatörer har omhändertagit de ändringar som berör er verksamhet.

Se även [NAT OPS Bulletin 2023 001](#) med ytterligare bakgrund och vägledning.

## Förändringar i händelserrapporteringen – ECCAIRS 2

Under hösten 2024 sker en stor förändring kopplat till händelserrapportering till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kommer att byta system för händelserrapportering inom luftfart. Det nya systemet, ECCAIRS 2, är en webbaserad plattform som är utvecklad av EASA. Planerat driftsättningsdatum är den **25 september 2024**.

Det nuvarande **webbformuläret** på vår webbplats och **rapportering via e-post** kommer att stängas ned och ersättas av en ny rapporteringsportal på ECCAIRS 2:s webbplats.

Det kommer även finnas möjlighet att rapportera via en API-lösning direkt från ert rapporteringssystem under förutsättning att det är kompatibelt med och integreras mot ECCAIRS 2.

Transportstyrelsen har tidigare tagit emot händelserrapporter och E5X-filer via en funktionsbrevlåda för e-post. I och med driftsättningen av ECCAIRS 2 kommer detta inte längre vara möjligt och de organisationer som använt sig av den funktionen behöver ställa om sina system eller arbetssätt för överföring till ECCAIRS 2 i stället.

### **Vad ni som operatör behöver göra:**

- Säkerställ att ni tagit del av informationen på sidan [ECCAIRS 2](#) och relaterade sidor.
- Förbered er för övergången genom att ansluta ert rapporteringssystem via API.  
Se information på [dedikerad sida](#) med möjlighet att skapa konto för integration mot utvecklingsmiljö.
- Ta del av [information om den webbaserade rapporteringsportalen](#) som ersätter det nuvarande webbformuläret för rapportering om ni inte har möjlighet att rapportera via API.
- Kontakta [eccairs2@transportstyrelsen.se](mailto:eccairs2@transportstyrelsen.se) med eventuella frågor kring övergången.

I den nya rapporteringsportalen finns möjligheten att skapa ett konto och på så sätt ha alla inskickade händelserrapporter samlade. Det ger en överblick över de inskickade rapporterna och det går enkelt att uppdatera en redan inskickad rapport med ny information, analyser eller slutsatser.

Observera att det är frivilligt att skapa ett konto – det kommer även fortsättningsvis att vara möjligt att rapportera anonymt och utan inloggning om så önskas.

Observera att [viss rapportering om olyckor och tillbud till Statens Haverikommission och händelserrapportering kring luftfartsskydd](#) inte påverkas av införandet av ECCAIRS 2.

## Rapportering vid GNSS störningar

Transportstyrelsen vill understryka vikten av att rapportera vid GPS/GNSS störningar. I slutet på [EASA SIB 2022-02R2](#) tar man upp vikten av att rapportera. Studera gärna SIB och informera via ert ledningssystem.

"All parties concerned are reminded of their **obligations to report any event impacting safety according to Regulation (EU) No. 376/2014**. Air operators are also reminded to report the suspected GNSS alterations and higher risk jamming occurrences to aircraft manufacturers and support their investigations by providing relevant information according to Regulation (EU) No 965/2012, ORO.GEN.160 (b)"