



Nyheter för flygbolag

April 2025





Information från sektionen för flygbolag

Till: 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



GNSS rapportering

EASA har nu publicerat en [artikel](#) om hur flygbolag och övriga berörda aktörer ska rapportera GNSS störningar.

Den går i linje med tidigare informerat i vår [OPS-bilaga till Sveriges SPAS](#) (Se sid 51-56)



Här är ett utdrag ur EASAs artikel som rör flygbolag:

Air operators can decide not to report occurrences of GNSS outages/jamming that had no effect on flight safety to their competent authority. These occurrences could be managed under the organisation's safety management system (SMS). It is advisable that air operators inform their competent authority of the decision to apply this guidance.

GNSS-related occurrences that have had an effect on flight safety shall be reported as per the provisions of Regulation (EU) No 376/2014.

All spoofing events should be reported (e.g. confirmed shifting of maps, clock shifts, TAWS alerts leading to uncoordinated high-rate climbs) as the events must be analysed to evaluate the safety impact per aircraft type in the context of the continuing airworthiness (CAW) and to detect any new phenomena. Examples of types of events to be reported:

- GNSS not restoring after leaving the affected area after a reasonable time (global positioning system (GPS) primary not recovered);
- map shifts due to possible spoofing;
- alternative navigation systems (IRS, ground-based equipment) not available or enabled;
- need for air traffic control (ATC) vectoring;
- false terrain awareness and warning system (TAWS) alerts, uncoordinated high-rate climbs;
- interference leading to diversions or missed approaches; and
- airspace required navigation performance (RNP) provisions not met.



Tillsyn på hur ert säkerhetsledningssystem tar omhand SPAS 2025 inleds nu i april. Under denna tillsyn kommer vi bland annat att följa upp hur:

- Operatören har dokumenterat rutiner för hantering och rapportering av GNSS-relaterade händelser och kan påvisa om man valt att undanta vissa händelser utan flygsäkerhetspåverkan för hantering inom sitt SMS.
- Operatören kan visa hur risker kopplade till icke-rapporterade GNSS-händelser identifieras, bedöms och följs upp inom SMS.
- Flygbesättningar har fått tydlig information om vad som ska rapporteras som MOR och vad som kan hanteras internt.



Global uppvärming – mer turbulens

Vi närmar oss sommarperioden. Med detta ökar också risken att exponeras för turbulens. Denna fara är kopplad till SPAS LOC-I och Risk Interdependencies där främst skador på kabinpersonal och passagerare är viktiga att förebygga.

Se mera [SPAS](#) sid 81-86



Denna [föreläsning](#) från 2024 års seminarium beskriver hur klimatförändringar ger en helt ny riskbild, där tidigare metodik för riskhantering behöver uppdateras.

Förändringen beskrivs närmare i denna [forskning](#).

En övergripande bild beskrivs även i denna populärvetenskapliga [artikel](#).

OM A Kapitel 2.3 – Operationell kontroll

ED Decision 2025/001/R

I den uppdatering av (EU) 2012/965 som publicerades i februari, närmare bestämt AMC 3 ORO.MLR.100 A 2.3, har kraven på hur en operatör ska beskriva sin metod för att utöva operationell kontroll utökats.

I många operatörers OM A 2.3 har det tidigare räckt med en mer allmän beskrivning av ansvarsfördelningen vid initiering, genomförande, eventuell omledning (diversion) och avslutande av en flygning. Detta är inte längre tillräckligt.

Kapitel 2.3 – Operationell kontroll är för NPFO ett mycket centralt kapitel för att hantera den dagliga flygoperativa verksamheten. Det är också av stor vikt för NPFO att, genom ett stabilt och välfungerande proaktivt system, indirekt kunna stärka och underlätta övervakningen ("supervision") av flygverksamheten, vilket i sin tur ska beskrivas i kapitel 2.1.

Detta kapitel ska tydligt beskriva det system ni använder samt hur ni, genom definierade processer och procedurer, säkerställer er operationella kontroll över flygverksamheten.

Kärnan i de nya kraven är att operatören ska visa hur risker hanteras systematiskt, samt hur planering och initiering av flygningar genomförs på ett sätt som säkerställer ett proaktivt stöd till befälhavaren.

I mars utgåva av "[nyhetsbrev till flygbolag](#)" betonades vikten av att ha kontroll över risker, särskilt i samband med konfliktdrabbade zoner och andra externa hot, såsom GNSS-störningar (RFI). Detta är självklart en viktig del av operationell kontroll.

Många operatörer köper idag tjänster för operationell kontroll från externa leverantörer. Ett väl beskrivet kapitel OM A 2.3 gör det lättare att ställa tydliga krav på vad som ska levereras. Det underlättar även införandet av konkreta och mätbara krav i exempelvis ett SLA (Service Level Agreement).



2.3 Operational control. A description of the system, processes, procedures and responsibilities necessary to exercise operational control with respect to flight safety, including but not limited to:

- (a) responsibilities for the initiation, continuation, diversion and termination of flights;
- (b) risk management when intending to operate over or near conflict zones and other external threats; and
- (c) aircraft tracking and location of an aeroplane in distress, when applicable.

Allt som är nytt i AMC3 ORO.MLR.100
A 2.3 har markerats i gult.

Save the date!

Planering inför årets seminarie för svenska flygbolag med AOC i full gång.

Årets seminarie är planlagt till den **26e november 2025** – Skriv gärna in det i kalendern direkt!

Vi återkommer med mer information i kommande informationsbrev och övriga utsick.



Övrig information

Denna gång inget övrigt :-)

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se