



Nyheter för flygbolag

Mars 2025





Information från sektionen för flygbolag

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

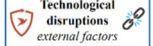
Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS.

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 RFI/Konfliktzoner ORO.MLR.100 A 2.3 - ED Decision 2025/001/R



Möjlig "high level" grundorsak

- Cyber Security incl. EFB disrupt
- Solstorm
- Mobil 5G störning på avionik
- RTC/RAATS avbrott i funktion
- Brist kontinuitet satellitnavigering



Förväntas i tillsyn:

- Dokumenterade åtgärder enligt SIB 2022-02R3
- Kontroll på MEL Training Programme AMC1 ORO.GEN.110(e)
- MEL visar tydligt hur "Inoperative Item" på verkar NAV/COM/Surv.
- Piloter/OPIOCC personal utbildning
- Finns en etablerad process - SOP för att proaktivt planera, genomföra och avsluta en flygning där GNSS störningar kan förekomma.

Information:

- EASA SIB 2022-02R3 & EASA SIB 2011-24R1
- AOC Intärev: 2021-06-21, 2023-03-22, 2023-10-11
- Eurocontrol European GNSS Contingency/Reversion Handbook for PBN Operations Rev.8
- EASA Conflict Zone Alerting System
- Spooling Report
- IATA - GNSS SRA
- AIC A 10/2024 (Uppdateras löpande)

TS (CAA)

- Vidareutveckla nationellt RCZ-system
- Vidareutbilda inspektörer (GNSS.MEL)



I SPAS 2025 framgår Transportstyrelsens förväntningar gällande GNSS-störningar. Operatören förväntas ha en etablerad, proaktiv process för att planera, genomföra och avsluta flygningar inom områden där GNSS-störningar kan förekomma. Detta innebär att operatören redan i planeringsfasen – innan piloterna checkar in – ska hantera det externa hotet från GNSS RFI.

Nu finns även ett regelstöd för detta i vår rekommendation, vilket återfinns i **AMC 3 ORO.MLR.100 A 2.3(b)**. Förändringen kopplad till GNSS RFI

rör "external threats".

Som framgår av den gulmarkerade texten ska **OM A 2.3 Operations Control** innehålla en beskrivning av hur operatören, genom processer och/eller procedurer, proaktivt planerar flygningar där GNSS-störningar kan förekomma. Det ska även framgå hur flygningar nära eller över konfliktzoner hanteras.

Se även **AMC2 ORO.GEN.200(a)(3) Management System**. Utöver att dessa risker ska hanteras inom säkerhetsledningssystemet, betonas nu även vikten av att bedöma hur **nära** en konfliktzon en flygning bör genomföras.

Vi kommer att återkomma i kommande nummer av vårt **AOC-brev** med mer information kring **OM A 2.3**. Som framgår av uppdateringen ställs nu mer omfattande krav på systemet för operational control, vilket beskrivs i **OM A 2.3**.

Nedan följer ett utdrag ur "**Explanatory Note**" till **ED Decision 2025/001/R**:

Changes to the content of the operations manual (OM). Several comments were received on the amendments proposed to AMC3 ORO.MLR.100. Most of them were of editorial nature and were accepted, as it was considered that they improved the clarity of the text. Only some of the amendments made to the initial proposal as a result of the comments received need to be highlighted.

In relation to the amendments introduced to point A.2.3 on operational control:

- The introductory sentence now refers to a description of the system, the processes, the procedures and the responsibility necessary to exercise operational control. The proposed addition of the reference to system and processes was accepted as it further aligns the content of the OM with ICAO.
- Point (b) now refers to risk management not only in the context of operations over or near conflict zones but also to other external threats. This proposed addition was accepted as it creates a clearer link to any external threats that exist in relation to a flight.



Regelförändringar i SERA – Gäller från 1 maj 2025

Sektionen för flygbolag vill påminna om de senaste regelförändringarna i **SERA**, inklusive uppdateringar genom **förordning 2023/1772** och **förordning 2024/404**, som träder i kraft den **1 maj 2025**. Dessa ändringar påverkar bland annat **CPDLC, färdplaner och procedurer vid förlorad radiokommunikation (RCF)**. EASA har även tagit fram nya eller uppdaterade **AMC/GM** i anslutning till förordningsändringarna.

I **AOC-brevet från januari** informerades om den nya **EASY Access SERA**, där dessa regelförändringar finns sammanställda. Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste uppdateringarna.

Standardised European Rules of the Air



Förlorad radiokommunikation (RCF) – SERA.14083

- Om kommunikationen misslyckas ska flygbesättningen försöka upprätta kontakt med flygtrafikledningen via andra tillgängliga medel, såsom **datalänk, satellittelefoni eller mobiltelefon**. Lyckas detta ska piloten meddela att den tilldelade kanalen inte kunde upprättas.
- Om en IFR-flygning stöter på visuella väderförhållanden (VMC) och väljer att fortsätta i VMC, ska transpondern i **EU:s luftrum ställas in på Mode A-kod 7601**, istället för 7600.
- För IFR-flygningar som **inte** följer en standardinstrumentutgång (SID) eller en standardinstrumentankomst (STAR), ska den **senast tilldelade hastigheten och höjden** bibehållas under **20 minuter** efter att transpondern har ställts in på **Mode A-kod 7600**, eller vid behov den lägsta säkra höjden (MSA).
- Om en IFR-flygning **under radarvektoring** eller en **ATC-instruerad RNAV-offset** förlorar kommunikationen, ska den återgå till den **senast bekräftade rutten** eller den **senaste punkten**, med hänsyn till tillämplig lägsta flyghöjd.

Förändringar i färdplansregler och transponderanvändning – Förordning 2024/404

- Nya regler införs om **förväntat agerande vid osäkerhet gällande position på manöverområdet** vid flygplatser där flygtrafikledningstjänster tillhandahålls.





- **Kravbild för klarering**, avvikelser från gällande färdplan, samt användning av **SSR-transponder och ADS-B** uppdateras.
- Uppdaterade procedurer vid **com-failure**, inklusive användning av **Mode A-kod 7601**.
-

Emergency Descent – GM1 SERA.11001

- **Piloten avgör nu själv** om en sväng bort från den aktuella flygvägen (**track/airway**) är nödvändig vid en **emergency descent**.
- Det införs ett uttryckligt krav att **MSA (Minimum Safe Altitude)** måste **beaktas och kontrolleras** under en emergency descent.



Övrig information

Bilaga OPS Flygplan CAT & NCC till:
Nationell flygsäkerhetsplan för Sverige
2025 ([SPAS OPS](#))

SPAS tillsyn uppdaterad och tillsyn
kommer att påbörjas april 2025 hos er!

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se