

## Information från sektionen för flygbolag

Syftet med detta informationsbrev är att belysa aktuella frågor i vårt gemensamma arbete. Brevet är ett komplement till ordinarie informationskanaler via er PI, seminarier, TS webb och MFL.

Fortsatt dialog i samband med de frågor som tas upp här genomförs med era ordinarie PI (Principal Inspectors).

Med vänlig hälsning /

Staffan Söderberg

Chef Sektionen för flygbolag

### ➤ **EASA har beslutat om utökad träning av "prevention" och "recovery" Upset Prevention&Recovery Training.**

Beslut och förändring av regelverk formaliseras via ett s.k ED-Decision 2015/012/R. Detta är en metod för att föra in uppdateringar i vårt Europeiska regelverk. Läs gärna den explanatory note som följer beslutet, länk nedan. Den ger en bra målbild över vad man vill uppnå med förändringen, samt en överblick.

Ur ett riskperspektiv är denna förändring mycket viktig, flera incidenter och haverier inom kommersiell luftfart kan kopplas till detta område. UPRT är en avgörande sista skyddsbarriär då flera andra led har brustit.

För ett flygbolags ledning och säkerhetsledning är det viktigt att en analys av resursbehov görs. Mera resurser kommer att krävas för att utbilda instruktörer (Explanatory note sid 10 samt GM5). Mera resurser kommer även att krävas för att löpande genomföra träning av besättningar.

Vår egen analys, dialog mer er operatörer, samt att denna förändring berör ett område för godkännande på ert AOC Attachment, har visat på behov av ytterligare stöd för denna implementering behövs. Vi har därför sammanställt en Compliance Checklist för ED2015/12/R UPRT, fritt för ert bruk då ni ska ansöka om berörd revision till OM-D.

Tid mellan publicering och implementering är knapp, fokusera därför på att skapa en bra grund, ett utbildningsprogram (OM-D) som lever upp till dessa nya regler. Utbildning av instruktörer och besättningsmedlemmar kan sedan genomföras successivt enligt den plan ni skapar.

Checklistan publiceras på ordinarie plats för TS webbinfo flygbolag:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Flygbolag/Flygplan/>

### **Summering (Text från presentation flygchefsseminarium 12 nov 2015)**

- Nya AMC & GM till ORO.FC.220 & 230
- Börjar gälla fr.o.m. 04 Maj 2016.

- Tidigare information på seminarium 2015-11-12  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/luffart/Seminarier-och-information/Flygchefer/>
- Publicerad på EASA/Regulations: Se bilaga 1.
- Tabeller finns för alla moment som skall tränas. Hittas i AMC och GM.
- Man skiljer på "Upset Prevention Training" och "Upset Recovery Training"
- Ska utföras från båda stolarna om man flyger L/H och R/H.
- Bli mer tidskrävande. Det gör att AOC ledning (AM) behöver göra en analys av erforderlig tid för träning, både i och utanför simulator. Denna analys ska bifogas ansökan om reviderat utbildningsprogram OM-D (Ref ORO.GEN.130 med GM3 mom (h)(3).
- Reviderat träningsprogram i OM-D skall vara godkänt av TS innan 4 Maj 2016.
- Länk till ED-Decision: <https://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2015012r>

➤ **ED Decision 2015/022/R. EASA beslut om utökad träning av CRM (Crew Resource Management)**

Läs gärna den explanatory note som följer beslutet, länk nedan. Den ger en bra målbild över vad man vill uppnå med förändringen, samt en överblick.

- Utökade AMC och GM ORO.FC.115 och ORO.CC.115
- Börjar gälla fr.o.m. 01 Oktober 2016
- Tidigare information på seminarium 2015-11-12, se länk ovan.
- Publicerad på EASA/Regulations: Se bilaga 1.
- Flera beröringspunkter med UPRT, tex " TEM and CRM principles, as well as the startle and surprise effect".
- AMC1, GM 1 gäller Flight Crew
  - Exempel är träning i "Resilience Development", bedömning av situationer, ingen övertro på "standardlösningar" etc.
  - Träning i hur man handskas med multikulturell crew, hur man kommunicerar med olika språkbakgrund.
- AMC 2 gäller Single Pilot
- AMC 3 gäller CRM-instruktörer.
  - Utökade krav på CRMI
  - Krav på "recency"

Länk till ED-Decision: <https://easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2015022r>

➤ **Specific Approvals PBN tillstånd förändras 25 aug 2016**

EASA Kommitté beslutade nyligen att flera Specific Approvals PBN tillstånd kommer att tas bort. Särskilda tillstånd för dessa kommer inte att utfärdas, istället kommer de att kontrolleras vid ordinarie tillsyner samt med godkännande då de första gången förs in, eller förändras, i ert manualverk.

I praktiken påverkas inget för er som redan har ett eller flera PBN tillstånd enligt EASA Part SpA. Ni kommer löpande under hösten få uppdaterade AOC Attachment där tillståndsarten tas bort som Specific Approval. Berörda godkännanden kommer istället att överföras på ert AOC Attachment, som är en lista över samtliga operativa områden som kräver godkännanden utöver part SpA.

EASA-OPS (965/2012) regelpunkt som förändras är SPA.PBN.100 PBN operations. De tillstånd som kommer vara kvar är RNP AR APCH och RNP 0.3 for helicopter operation.

Mera information på EASA Webbplats:

<https://easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-032015>

➤ **Stort antal regelförändringar OPS under 2015 och 2016 – stöd i konsoliderat regelverk.**

Efter att EASA-OPS med säkerhetsledningssystem implementerats till oktober 2014, har regelverket uppdaterats ett stort antal gånger. Ni som operatör och Transportstyrelsen har olika roller, men i grunden är det ett gemensamt arbete att säkra att regler och flygsäkerhetsnivå uppfylls.

Vi har flera åtgärder på gång för att förstärka stöd och kontroll i samband med de förändringar som genomförs av berörda regelverk. Senare i detta brev belyser vi två tidigare informerade viktiga förändringar, Upset Recovery (aktiv från 04 maj 2016) och CRM (aktiv från 01 okt 2016). De berör ert utbildningsprogram, som är ett område för myndighetens godkännande enligt AOC Attachment.

Ett bra stöd finns i nyligen publicerad konsoliderad version av EASA-OPS förordning 965/2012 med uppdateringar. Denna innehåller de ändringar som genomförts enligt inledande revisionslista, det är av stor vikt att ni som operatör löpande följer upp dessa för att säkra att de omhändertas. Erfarenheter från luftvärdighetssidan, som tidigare gått in i EASA regelstruktur är att mängden uppdateringar successivt minskar efter att regelverket mognar.

Bifogar nedan text från EASA:

Dear Subscribers,

We would like to inform you that the latest amendment, [ED Decision 2016/004/R](#), is now included in the [Easy Access Rules for Air Operations](#) available on our website. We expect to publish the next Easy Access Rules on Continuing Airworthiness in the course of the next two months.



The complete overview of the EASA Technical Publications is available [here](#).

➤ **Uppdateringar av regelverk hos angränsande områden.**

Som ni ser texten ovan förändras regelverken även i angränsande områden. En aktuell förändring som berört OPS tidigare är standardiserade Europeiska trafikregler – SERA. SERA A och B har tidigare införts, information om detta nedan.

Nu är SERA part C på gång, huvudsakligen AMC/GM text. NPA i bilaga 2.

En remiss, NPA, har nyligen varit ute från EASA. Den var öppen för alla, så kanske har några av er svarat på denna. Remisstexten visar att det finns flera moment som har beröring till OPS. Många delar omhändertas sedan tidigare av ICAO PANS dokument, men utvecklas i vissa fall här. För er referens bifogas nedan en överblick av SERA part C punkter. Observera att detta endast är ett arbetsdokument som är fritt för er att använda för kontroll av era manualer när den slutliga förordningen har kommit.

Mera information på EASA Webbplats:

<https://easa.europa.eu/regulations> → AUR eller SERA

<https://easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2015-14>

Mera information på Eurocontrol webbplats:

<http://www.eurocontrol.int/articles/ses-mandate-standardised-european-rules-air-sera-%E2%80%93-part-c>

Mera information finns på TS Webbplats:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luffart/Flygplatser-och-flygtrafikjanst/Flygtrafikjanst/>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luffart/Flygplatser-och-flygtrafikjanst/Flygtrafikjanst/Foreskrifter-och-forordningar/EU-forordningar-for-flygtrafikjanst/Europiska-byran-for-luffartssakerhet-EASA/Standardiserade-europeiska-trafikregler--SERA/>

Arbetsdokument i bilaga 2, endast för överblick, observera att NPA är remiss.

➤ **ICAO (International Civil Aviation Organisation) har tagit ett beslut om att förbjuda frakt av litiumjonbatterier ombord på passagerarflyg**

ICAO tog beslutet att förbjuda frakt av litiumjonbatterier ombord på passagerarflyg den 22 februari 2016 och beslutet kommer att träda i kraft den 1 april 2016. Detta förbud är tillfälligt och kommer att vara gällande tills ICAO har tagit fram nya förpacknings-instruktioner för litiumjonbatterier, vilka beräknas vara på plats till 2018.

Förbudet kommer att omfatta frakt av lösa litiumjonbatterier ombord på passagerarflyg samt litiumjonbatterier packat i bagage som skickas självständigt som frakt. Lösa litiumjon-batterier i skadat bagage eller i överskottsbagage som skickas som frakt kommer inte heller att vara tillåtet.

Mera information i tidigare publicerat MFL:

<http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luffart/mfl/ops-3-2016.pdf>

➤ **Avslutning**

Som avslutning till detta informationsbrev vill jag, precis som i inledningen, passa på att pusha för våra ordinarie informationskanaler. Vi har under året släppt flera [MFL](#) och [flygoperativ information](#), som innehåller värdefull flygsäkerhetsinformation.

Bilaga 1 EASA Regulations: <https://easa.europa.eu/regulations>

**Air Operations** Commission Regulation(EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

^ Hide regulations

11/12/2015	<b>Commission Regulation (EU) 2015/2338</b>
13/08/2015	Commission Regulation (EU) 2015/1329
23/04/2015	Commission Regulation (EU) No 2015/640
29/01/2015	Commission Regulation (EU) 2015/140
24/04/2014	Commission Regulation (EU) No 379/2014
29/01/2014	Commission Regulation (EU) No 83/2014
27/01/2014	Commission Regulation (EU) No 71/2014
14/08/2013	Commission Regulation (EU) No 800/2013
05/10/2012	Commission Regulation (EU) No 965/2012 <small>Amended</small>

RELATED FAQ:  
• Air Operations

CONSOLIDATED VERSION:

- Consolidated version of Regulation (EU) No 965/2012 (author: OPOCE-Eur-Lex)
- Consolidated (unofficial) EASA version for working purposes
- Easy Access Rules for Air Operations

**Konsoliderad Pdf med bokmärken**



17/02/2016	Consolidated (unofficial) AMC&GM Annex III (Part-ORO)
27/01/2016	AMC/GM to Part ORO - Issue 2, Amendment 6
17/12/2015	AMC and GM to Part-ORO - Issue 2, Amendment 5
16/12/2015	AMC and GM to Part-ORO - Issue 2, Amendment 4
28/09/2015	AMC/GM to Part-ORO - Issue 2, Amendment 3
04/05/2015	AMC and GM to Part-ORO - Issue 2, Amendment 2
30/01/2015	Part-ORO - AMC/GM Issue 2, Amendment 1
24/04/2014	Part-ORO / AMC / GM - Issue 2
31/01/2014	Part-ORO / AMC Amendment 4 / GM Amendment 4

**ED Decision 2015/022/R (CRM)**

**ED-Decision 2015/012/R (UPRT)**

## Bilaga 2 SERA C NPA – Överblick

### Från [EASA NPA RIA – Executive Summary:](#)

EXECUTIVE SUMMARY	
The purpose of this NPA is to propose Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to the recently endorsed Standardised European Rules of the Air (SERA Part C).	
The AMC/GM developed derive from the following sources:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— ICAO Annex 10, Volume II;</li> <li>— ICAO Document 4444 (PANS-ATM);</li> <li>— ICAO Document 7030;</li> <li>— ICAO Document 8168 (PANS-OPS);</li> <li>— ICAO Annex 2;</li> <li>— The current practice in the EU Member States;</li> <li>— Requests for clarification received from the stakeholders during the various consultations conducted on the SERA material; and</li> <li>— A number of comments and changes made by the Single Sky Committee during the comitology procedure.</li> </ul>	
The publication of this material is intended to help Member States in the implementation of SERA by providing additional guidance.	

Applicability		Process map	
Affected regulations and decisions:	ED Decision 2013/013/R	Concept Paper:	No
Affected stakeholders:	Member States; competent authorities/national supervisory authorities; ATM/ANS providers; airspace users (e.g. aircraft operators); aerodrome operators; and EASA.	Terms of Reference:	29.9.2010
Driver/origin:	Safety/Legal obligation (Regulation (EC) No 216/2008, EASp, and ICAO SARPs)	Rulemaking group:	No
Reference:	N/A	RIA type:	None
		Technical consultation during NPA drafting:	No
		Duration of NPA consultation:	3 Months
		Review group:	TBD
		Focused consultation:	TBD
		Publication date of the Decision:	2016/Q2

**Förslag till AOC på Fokusområden enligt listan nedan. För berörd AMC/GM text under respektive rubrik, se NPA ovan. Observera att det ännu endast är NPA.**

### **GM1 SERA.3210(d)(3) Use of Stop Bars — contingency measures**

### **GM1 SERA.4005(a) Contents of a flight plan**

### **GM1 to AMC1 SERA.7002(a)(1) Collision hazard information when ATS based on surveillance are provided**

**(Baltic Sea, TS notering)**

### **GM1 SERA.8015(g) Air traffic control clearances CONDITIONAL CLEARANCES**

### **GM1 SERA.8025(a)(2) Position reports RESUMPTION OF CPDLC POSITION REPORTING**

### **GM1 SERA.11001 General EMERGENCY DESCENT PROCEDURES**

**AMC1 SERA.11005 Unlawful interference**

**GM1 SERA.11012 Minimum fuel and fuel emergency**

**GM1 SERA.11013(b) Degraded aircraft performance  
DEGRADATION OR FAILURE OF THE RNAV SYSTEM**

**GM1-GM8 SERA.11014 ACAS resolution advisory (RA)**

**GM2 SERA.11015 Interception**

**GM1 SERA.13020(a) SSR transponder failure when the carriage of a functioning  
transponder is mandatory**

TRANSPONDER FAILURE AFTER DEPARTURE

TRANSPONDER FAILURE BEFORE DEPARTURE

**AMC1 SERA.14015 Language to be used**

**GM1 SERA.14015 Language to be used**

**GM2 SERA.14015 Language to be used**

**GM1 SERA.14035(a)(1) Transmission of numbers in radiotelephony**

CALL SIGN, HEADING, RUNWAY AND WIND

**GM1-8 SERA.14045 Transmitting technique**

**AMC1 SERA.14080 Communications watch/Hours of service**

GUARD ON FREQUENCY 121.5 MHZ

**GM1 SERA.14095(b)(1) Distress and urgency radiotelephony communication  
procedures**

ACTION BY THE AIRCRAFT IN DISTRESS

**GM1 SERA.14095(c)(1) Distress and urgency radiotelephony communication  
procedures**

ACTION BY AIRCRAFT REPORTING AN URGENCY SITUATION

**GM1 SERA.14095(c)(1)(ii)(F) Distress and urgency radiotelephony communication  
procedur**