

## Information från sektionen för flygbolag

**Målgrupp: Accountable Managers AOC, för genomgång och vidarebefordran inom den egna ledningsorganisationen.**

**Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation och SPAS 2021.**

Syftet med detta informationsbrev är att genom strukturerad informationsdelning öka flygsäkerheten i samband med pågående arbete och förändringar.

**Denna information innehåller information om flera konkreta åtgärder samt deadlines, det är därför av vikt att informationen når er ledningsgrupp.**

- **Förnyad riskanalys och revision OM-A för flygning i samband med vulkanisk aska.**
- **Åtgärder relaterat till eventuella störningar från 5G mobiltelefoni.**
- **Metod för revisionshantering, implementering av ny metod landningsprestanda 12 aug.**

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

*Använd gärna klickbar innehållsförteckning nedan för att navigera.*

### Innehåll

Vaccintransporter Covid-19 .....	2
Riskanalys och procedur för flygning i vulkanisk aska .....	2
Risk att 5G-mobilnät stör Radiohöjdmätare .....	4
Ny webbportal för flygbolags säkerhetsledningssystem.....	5
Utbildning och kontroll av personal som hanterar farligt gods.....	5
Identifiera dolt farligt gods i fraktflödet.....	5
Postflöde .....	6
Competancy Based Training (CBT), Kompetensbaserad träning.....	7
Kommersiell flygning och konfliktzoner .....	7
Ny metod för landningsprestanda och rapportering om bankondition. ....	8
Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursion (GAPRE).....	9
Implementeringsstöd Support Programme (System för kamratstöd) .....	9
Bakgrund.....	9
Implementeringsstöd .....	9

## Vaccintransporter Covid-19

I förra informationsbrevet daterat 2020-12-17 informerade vi om viktiga moment vid eventuella Covid-19 vaccintransporter. Relaterat till dessa transporter har ICAO Dangerous Goods panel nu publicerat revision (addendum) nr 2 till ICAO-TI som reglerar transport av farligt gods med flyg.

I kort beskriver revisionen en förenkling av hur man kan returnera tomma vaccinförpackningar för återanvändning. Dessa förpackningar är dyra och kan bli en bristvara. De skickas ofta tillbaks i kombination med dataloggrar och spårningsutrustning.

Efterfrågan av vaccintransport via flyg har ännu inte varit stor i Sverige, men i takt med att volymerna ökar kan kännedom om denna möjlighet ha betydelse.

Notera även att EACCC Network manager publicerat information om special remark i färdplan vid transport av vaccin. Fält 18 "övrigt" i färdplan ska markeras med "RMK/VACCINE".

Mera information finns på [ICAO Webbplats för Doc 9284](#) (ICAO-TI).

## Riskanalys och procedur för flygning i vulkanisk aska

Vi har i tidigare informationsbrev och forum beskrivit att beräkningar från Icelandic Meteorological Office visar att risken för ett kraftigt vulkanutbrott ökar. I Information från Sektionen för flygbolag som [publicerades 2020-10-01](#) fanns information om krav för att kunna flyga i luft som är eller kan vara kontaminerad av vulkanisk aska. På senaste tid har vulkanen Krýsuvík haft ett utbrott. Vulkanen är tillbaka i orange nivå, d.v.s. en klart förhöjd risk för nya utbrott. Vid utbrottet 20 mars hade vi stora askmoln som spred sig ner mot Skottland upp till FL 200.

Vi understryker att om ni som AOC operatör, för att kunna genomföra den här typen av flygning, enligt EASA SIB 2010-17R7 måste ha genomfört en dokumenterad VAC Safety Risk Assessment som skall godtas av Transportstyrelsen.

Många AOC operatörer (aktiva 2010-2016) har säkert i någon form genomfört översyn av sina procedurer vid vulkanisk aska. Vi understryker dock att det är den sista versionen av EASA SIB 2010-17R7 som gäller. Ni behöver säkerställa att ni har en av Transportstyrelsen godtagen VAC SRA, den tidigare SIB 2010-17R6 och även tidigare SIB, som innehöll bland annat en annan skrivning gällande "accepted" d.v.s. av oss godtagen VAC SRA.

Ett fåtal AOC har idag genomfört detta enligt version EASA-SIB 2010-17R7, men en genomgång visar att många AOC inte kommer kunna flyga i händelse av ett utbrott. Utöver detta visar genomgången även att procedurer har brister eller inte följt med den senaste utvecklingen av bland annat EASA SIB. Observera att dagens system inte innehåller akut tillståndshantering av nationella myndigheter som vid Eyjafjallajökulls utbrott 2010.

Dagens system bygger på att dessa förberedande SRA genomförs och att procedurer implementeras i förväg. Vid tidpunkt för utbrott kommer inte denna typ av åtgärder kunna hanteras, då ska allt vara förberett.

Kraven är i sig är inte nya då de finns i GM2 ORO.GEN.200(a)(3) och som med all verksamhet som kan innebära en risk ska värderas inom ramen för ert säkerhetsledningssystem.

- [EASA SIB No: 2010-17R7](#), moment (3) (i): *For European operators, a Volcanic Ash Safety Risk Assessment (VA SRA) should be developed and accepted by the respective competent authority, in accordance with the guidance provided in GM2 ORO.GEN.200(a)(3) for aircraft operators or GM3 ORO.GEN.200(a)(3) for ATOs.*

Checklista för att underlätta den här översynen finns på vår externwebb.

[operations-in-airspace-contaminated-with-volcanic-ash-210215.pdf](#)  
([transportstyrelsen.se](#))

Har du som operatör för avsikt att kunna flyga i luft som är eller kan vara kontaminerad av vulkanisk aska ska checklistan bifogas er eventuella ansökan om godtagande tillsammans med VAC SRA samt ev. nya procedurer i OM A 8.3.8.

Din PI kommer följa upp detta i närtid med respektive AOC samt under kommande tillsyn.

Värt att tänka på är att en riskanalys säkerligen kan komma fram till bättre procedurer i OM A 8.3.8 oavsett val om ert AOC ska kunna eller inte flyga i luft som är eller kan vara kontaminerad av vulkanisk aska.

Utöver ett av oss utfärdat beslutsbrev gällande godtagen VAC SRA kommer vi återinföra VAC SRA i AOC Attachment. Vi ser att det kan vara en värdefull dokumentation för er. Många länder ger ut i sina AIP vad som gäller runt Volcanic Ash, t.ex. Tyskland som nyligen gav ut ett AIP AIC. Transportstyrelsen har inte för avsikt att gå den vägen utan vi menar att ni som AOC operatör ska följa ORO.GEN.155.

Relaterade VAC länkar:

[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/mfl/ops-2-2019.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/mfl/ops-2-2019.pdf)

(note: MFL OPS 2-2019: EASA SIB No: 2010-17R7 nu gällande version)

[www.easa.europa.eu/domains/safety-management/volcanic-ash](http://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/volcanic-ash)

[www.icao.int/publications/Documents/94\\_en.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/94_en.pdf)

[www.metoffice.gov.uk/services/transport/aviation/regulated/vaac/](http://www.metoffice.gov.uk/services/transport/aviation/regulated/vaac/)

[Icelandic Volcanoes](#)

## Risk att 5G-mobilnät stör Radiohöjdmätare

Vid AOC seminarium 2020 och tidigare informationsbrev 2020-12-17 informerades om att vi fått information att pågående utbyggnad av 5G-mobilnät kan störa radiohöjdmätare.

Den 25 februari 2021 genomfördes en EASA workshop i frågan. Detta möte gav följande:

- Det är i nuläget inte säkerställt om/hur 5G kan störa radiohöjdmätare.
- EASA har gjort en s.k. CARI Request (Continued Airworthiness Review Item) till flygplans- och utrustningstillverkare. EASA bedömer att en analys av denna finns tillgänglig under april 2021. Detta kommer sedan ligga till grund för hur frågan ska hanteras vidare.
- En uppdatering av DO-155/ED-30 MOPS, bedöms bli tillgänglig Sep 2022. Denna gäller dock endast ny avionik. Mera information via EUROCAE [här](#).
- 5 är ännu ej fullt utrullat i samhället. Det minskar exponering just nu, men kännedom krävs för att skapa riskmedvetenhet.
- Om EASA analys av CARI request visar att risk för störningar finns, framkom under mötet att risken är störst under 200ft pga. vinkel mellan sändare och mottagare.
- Om störningar förekommer på radiohöjdmätare, har dessa potential att i sin tur påverka andra system som t.ex. TAWS.
- Det finns i dagsläget inga störningsrapporter som bekräftas bero på störning från 5G mobilt nätverk.

Så snart mera information finns tillgänglig kommer vi att dela den. Även EASA kommer att informera i frågan. Säkerheten är dock det primära och avsaknaden på bevis är inte ett bevis på att något är säkert.

Därför rekommenderar vi härmed följande kompensande åtgärder:

- 5G teknik baseras på aktiva sändarantennor som riktar sin stråle mot de mobila enheter som söker anslutning till nätverket. Det är därför idag ännu viktigare än tidigare, att annonsering och kontroll ombord säkerställer att alla mobila enheter stänger av nätverksanslutning i samband med start och landning. Ref: CAT.GEN.MPA.140
- Passagerare ska informeras om att 5G kompatibel elektronisk utrustning som fraktas i bagage ska vara helt avstängd och skyddad från oavsiktlig aktivering. Notera även de restriktioner som gäller för litiumbatterier i incheckat bagage. Ref [EASA SIB 2017-04](#). Ref: CAT.GEN.MPA.140
- Om viss HEMS/EMS ambulansflyg använder mobil kommunikation ska besättning säkerställa att denna använder 3G eller 4G kommunikation.
- Besättningar ska informeras om:
  - Möjliga störningar samt vikten av att dessa rapporteras enligt (EU) 376/2014.
  - Vikten av att ATS informeras snarast efter eventuellt identifierad störning.

Till svenska flygplatser har Transportstyrelsen informerat om en zon-indelning runt start/landningsbanan. I en zon närmast banan bör inga installationer av 5G sändare genomföras tills vidare. I ytterligare en zon utanför detta bör en säkerhetsbevisning utföras, där kompensande faktorer kan vara t.ex. begränsning i antal sändare, effekt eller vinkel på sändare.

Utöver detta har Transportstyrelsen informerat svenska flygplatser om vikten av att flygplatsoperatör bereds möjlighet att yttra sig i samrådsförfarandet inom bygglovsärenden inom flygplatsens influensområde. Om en mobiloperatör ska uppföra en 5G mast eller montera en 5G sändare i befintliga sändarplatser är det viktigt att operatören kan påvisa att 5G sändaren inte kommer att utgöra någon fara för den verksamhet som bedrivs på flygplatsen. Detta ska göras genom säkerhetsbevisning.

### **Ny webbportal för flygbolags säkerhetsledningssystem.**

Nu finns en ny webbportal publicerad för flygbolags säkerhetsledningssystem, SMS. Webbsidan syftar till att ge tre saker:

1. På ett strukturerat sätt visa myndighetens förväntningar på ert ledningssystem.
  2. Ge en gemensam grund till termer och metoder för mätning (performance)
  3. Skapa förutsättningar till att öka proaktiviteten inom svenska AOC SMS.
- Använd gärna denna sida för egen inläsning och som utgångspunkt i ert SRB och utvecklingsarbete. [Ledningssystem - Management System - Transportstyrelsen](#)

### **Utbildning och kontroll av personal som hanterar farligt gods**

När Statlig Plan för Flygsäkerhet ([OPS SPAS](#)) presenterades vid [webbseminarium november 2020](#), var hantering av farligt gods ett av huvudmomenten vid återkoppling av genomförd tillsyn samt i perspektivet möjliga framtida risker.

Som en uppföljning av detta vill vi nu som steg 1 proaktivt informera om två moment för kommande tillsyn och kommande internationell reglering inom området farligt gods. I steg 2 kommer implementering av nedanstående kontrolleras via manualer och inspektioner.

#### *Identifiera dolt farligt gods i fraktflödet*

De regler vi ska diskutera här är CAT.GEN.MPA.200 (c) och (d) och förväntningar på hur dessa ska implementeras. Dessa regler handlar om kontroller i det generella fraktflödet, d.v.s. gods som inte är deklarerat som farligt gods. Denna regel handlar om hur ni säkerställer att ert fraktflöde är säkert.

*(c) An operator shall establish procedures to ensure that all reasonable measures are taken to prevent dangerous goods from being carried on board inadvertently.*

*(d) The operator shall provide personnel with the necessary information enabling them to carry out their responsibilities, as required by the technical instructions.*

Dessa regler säger att ni som flygoperatör ska ha procedurer för att identifiera dolt farligt gods så att ni kan säkerställa, inom rimliga gränser, att inte farligt gods kommer ombord.

Frågan blir vad som kan anses vara "all reasonable measures". För att få en uppfattning om det behöver ICAO-TI läsas. Flygoperatörskraven finner vi i ICAO-TI och vi börjar i kapitel 7;6.1. Där framgår det att personal som kommer in i fraktflödet ska ha information om vad som kan misstänkas vara farligt gods. Här nämns bl.a. följande personalkategorier: "cargo reservations", "sales staff", "cargo acceptance staff"... Utifrån den skrivningen så går det att tolka hur långt flygoperatörens ansvar sträcker sig. Den personalkategori som nämns ska också ha en farligt gods utbildning som är anpassad för dem. Detta är ofta personal som är anställd hos en fraktagent men som utför ett arbete som ligger under flygoperatörens ansvar. Personal på ramp ska också beskrivas och då framförallt de som lastar.

I regelverket finns det bara två (2) parter med ett ansvar, avsändare och flygoperatör. Detta innebär att all kontakt med en avsändare egentligen är flygoperatörens ansvar och inte fraktagentens.

För att uppfylla CAT.GEN.MPA.200 (C) och (D) så förväntar sig Transportstyrelsen att ni kan visa upp följande:

- Vem gör vad? (kontrollfrågor, kontrollerar dokumentation, kontrollerar förpackningar mm),
- Vilket stödmaterial och vilken utbildning ska de ha?
- Om delar kontrakteras bort ska det gå att visa upp ett kontrakt som visar ert avgränsningsområde.
- Det förväntas även en supervision-plan (inspektionsplan), inklusive checklistor, som täcker hela ert fraktflöde från beställning till lastning.

Det generella fraktflödet ska ses som en process och om ni transporterar gods från "känd avsändare" bör det ev. beskrivas separat. Det kan vara bra att beskriva vad ni förväntar er ska genomföras då det godset inte behöver genomgå en säkerhetskontroll (röntgen). Regelverket som hanterar "känd avsändare" inkluderar inte farligt gods vilket innebär att den risken måste omhändertas av er.

#### *Postflöde*

För att få transportera post ska flygbolaget ha ett Specific Approval (SPA.DG) eftersom postoperatörer har rätt att introducera visst farligt gods inför flygtransport.

Detta flöde är speciellt då det är två olika tillståndsinnehavare som arbetar på respektive sida av flödet. En som introducerar och en som transporterar. Postoperatören har procedurer som Transportstyrelsen (annan myndighet om ni transporterar i andra länder) har godkänt. Dessa procedurer som har godkänts handlar ofta om information och screening samt även hur de genomför en mottagningskontroll innan de presenterar det inför flygtransport.



Frågan är hur överlämnandet av ansvar sker mellan postoperatör och flygoperatör. I ICAO-TI 1;2.3.2. framgår det vilket farligt gods som får transporteras i post. Det Transportstyrelsen vill se i era procedurer är vad som ska göras. Ex. UN3373, vilken checklista ska användas, vem ska utföra checken, vem ska göra kontrollen att det är helt och rent och vilken typ av utbildning ska personal ha. Om något kontrakteras ut så ska det framgå vad som kontrakterats ut. Era checklistor (inspektions/supervision) ska även reflektera den avgränsningen. Se även [SPAS 2021](#) sid 45-46 om Acceptance Check.

#### *Competency Based Training (CBT), Kompetensbaserad träning*

Detta är introducerat i ICAO-TI, version 2021-2022, men har en övergångsperiod fram till nästa version av ICAO-TI. År 2023 är detta ett skall krav.

ICAO har arbetat fram detta system då de inte anser att dagens system säkerställer att personal har rätt kompetens. Det är en av flera förändringar som påverkar era träningsprogram, bl.a. kommer tabellen som används idag för att förklara vilken typ av utbildning personal ska ha att tas bort. Den kommer ersättas med andra utvärderingsverktyg för att ta reda på vad personal ska kunna. Denna systemändring innebär att ni kommer behöva göra om era träningsprogram och få dem godkända igen. Transportstyrelsen har planerat att ta fram ett informationsmaterial som planeras att skickas ut under juni månad. Vi kommer därefter be er att uppdatera ert träningsprogram för att skicka in dem till oss för ett nytt godkännande.

Datum för insändning av träningsprogram informerar Transportstyrelsen om vid det planerade informationsutskicket i juni.

### **Kommersiell flygning och konfliktzoner**

Den 25 februari genomförde EASA ett kick-off event för "European Information Sharing and Cooperation Platform on Conflict Zones". Detta är en ny IT-plattform för information och samarbete om konfliktzoner.

- Plattformen är ett frivilligt samarbetspartnerskap för EU luftfart med målet att dela information om hot mot civil luftfart som uppstår från konfliktzoner eller om eskalerande väpnade uppror.
- Syftet med plattformen är att stödja det befintliga EU-varningssystemet för konfliktzoner ([EU Conflict Zone Alerting System](#)) och särskilt funktionen "Integrated EU Aviation Security Risk Assessment Group" för att förbättra tillgängligheten och snabbheten vid informationsutbyte.
- Plattformen har utformats för att hjälpa myndigheter och flygoperatörer att genomföra sina riskbedömningar i rätt tid och snabbt genomföra lämpliga begränsande åtgärder för att säkerställa flygsäkerhet och säkerhet.
- Under perioden 26 februari till 10 december 2021 implementeras plattformen i en testversion med syfte att finjustera dess omfattning och utforma de nödvändiga IT-funktionerna i partnerskap med plattformens medlemmar

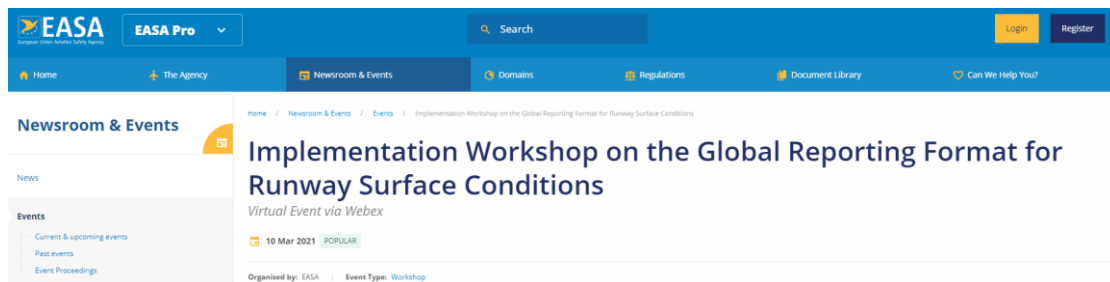
Som EU AOC operatör är ni välkomna att registrera er till denna plattform. Er funktion för att riskbedöma överflygning/landning i förhållande till konfliktzon får då ytterligare möjlighet att ta del av, och dela, värdefull information. Notera att viss

information på plattformen kan vara av känslig art och att man ingår överenskommelse om sekretess både för att ta del och dela information.

Se mera och registrera er på denna länk: [European Information Sharing and Cooperation Platform on Conflict Zones | EASA \(europa.eu\)](https://easa.europa.eu/easa/en/information-sharing-and-cooperation-platform-on-conflict-zones)

## Ny metod för landningsprestanda och rapportering om bankondition.

EASA har genomfört två workshops, den 10 och 17 mars 2021, om nytt globalt rapportformat för bankondition (GRF) enligt [förordning \(EU\) 2019/1387](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1387/oj).

The screenshot shows the EASA website's 'Newsroom & Events' section. The main article is titled 'Implementation Workshop on the Global Reporting Format for Runway Surface Conditions', which is a virtual event via Webex held on 10 March 2021. The article is marked as 'POPULAR'. The page also features a search bar, navigation menu, and a sidebar with 'News' and 'Events' categories.

Presentationen kan laddas ned i sin helhet här: [Implementation Workshop on the Global Reporting Format for Runway Surface Conditions | EASA \(europa.eu\)](https://easa.europa.eu/easa/en/implementation-workshop-on-the-global-reporting-format-for-runway-surface-conditions).

Transportstyrelsen har tidigare publicerat information i:

- [SPAS 2021](#), (Sid 12, 13 och 70)
- [Tidigare informationsbrev](#) till AOC

Utöver detta planerar EASA inom kort publicera en [SIB](#) som redovisar hur AIP AD ska struktureras för att ta omhändertata den nya metoden. Vi ber er följa denna och informera era besättningar samt funktion för operationell kontroll när denna publiceras.

För att implementeringen ska kunna genomföras på ett bra sätt måste ni:

1. **Skicka en notifiering om revision av era manualer till er OPS PI, med revisionsdatum 12 augusti 2021.** Notera att datumet sammanfaller med semestersäsongen, så koordinera med er OPS PI i god tid.
2. **Se över ert utbildningsmaterial** och så ni säkerställer att samtliga piloter i er organisation har kunskap om ändringarna.
3. **Er PI kommer att följa upp implementeringen** genom att göra tillsyn på er operativa verksamhet.

**Implementeringsdatum är den 12 augusti 2021.**



## **Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursion (GAPRE)**

I anslutning till ovanstående stycke om landningsprestanda vill vi också belysa det generella behov som finns att hantera risker relaterade till Runway Excursion. Vi rekommenderar därför att gå igenom Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursion vs. er verksamhet. I synnerhet sidorna 14 till 19 som innehåller rekommendationer för er operatörer. Ni hittar den genom att följa länken nedan.  
[Global action plan for the prevention of runway excursions](#)

## **Implementeringsstöd Support Programme (System för kamratstöd)**

### *Bakgrund*

Support Programme och Psykologiska Tester är del av förordning (EU) 2018/1042 (samt tillhörande AMC/GM ED Decision 2018/012/R). Datum för tillämpning har skjutits fram 6 månader från 14 aug 2020 till **14 feb 2021**. De omfattar framför allt implementering av åtgärder efter Germanwingshaveriet.

Följande regelverk utgör grund för implementering:

- ARO.RAMP.106 Alcohol testing (Genomförs av myndigheten)
- CAT.GEN.MPA.170 Psychoactive substances
- CAT.GEN.MPA.175 Endangering safety
- CAT.GEN.MPA.215 Support Programme

### *Implementeringsstöd*

Enligt tidigare information publicerar TS nu ett implementeringsstöd. Dokument finns som bilaga 1 till detta informationsbrev. Ni förväntas fram till nu ha implementerat en första version av Support Programme i er verksamhet. Därmed uppnådd nivå "present". Syftet med detta dokument är att säkerställa nästa nivå "suitable och "operating" (se mera nedan).

### *Syfte*

Detta dokument skall ses som ett implementeringsstöd för införandet av CAT.GEN.MPA.215 och syftar till att presentera sätt att tänka och resonera kring peer support programme. EASA har tagit fram 4 AMC och 8 GM som utvecklar och kompletterar förordningstexten.

Det är viktigt att understryka att det i flera fall handlar om målbaserade regler vilka i relativt stor utsträckning saknar exakta värden. Det innebär att det kan finnas flera sätt att uppfylla regelverket. Det är operatörens ansvar som tillståndshavare att tydligt kunna redovisa att effekten av er dokumenterade procedur och den praktiska implementeringen av support programme.

Rent generellt vill vi även påtala att texten i detta dokument inte är tillägg till regelverket. Reglerna finns redan i 965/2012 och utgör tillsammans med EASA:s AMC och GM grunden för efterlevnad av det flygoperativa regelverket. Oaktat detta bedömer Transportstyrelsen att det kan underlätta implementeringen om vi som myndighet exemplifierar hur man kan resonera kring det som står i reglerna och delger er hur vi läser regeltexterna.