



Nyheter för flygbolag

januari 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





Komplett redogörelse av OPS Flygplan SPAS 2025 publicerad

Nu finns en komplett redogörelse av vår gemensamma Bilaga OPS Flygplan CAT & NCC till: Nationell flygsäkerhetsplan för Sverige 2025.

Den är en kompletterad version av den OPS SPAS som presenterades på [seminarium AOC Flygplan 28 november 2024](#).

Planen innehåller bland annat planerad tillsyn under 2025, samt de förväntningar myndigheten har på att ni som AOC omhändertar identifierade topprisker.

Varje topprisk har en fokussida med standardiserad struktur.

XXX Exempel topprisk 	<ul style="list-style-type: none"> Tillsyn, förväntas säkerställda skyddsbarriärer & SOP: <ul style="list-style-type: none"> – Detta moment presenterar relevanta regler och skyddsbarriärer som förväntas vid kommande tillsyn. – Syftet är att tillståndshavaren själv ska kunna kontrollera implementering och effekt av dessa. Information: <ul style="list-style-type: none"> – Detta moment presenterar styrande och stödjande dokument för att skapa skyddsbarriärer mot topprisken. TS (CAA) <ul style="list-style-type: none"> – Detta moment presenterar Member State Actions som myndigheten hanterar, relaterat topprisken (MST.XXX) – Presenterar övriga åtgärder
Möjliga "high level" grundorsaker Denna del syftar till att verksamhetens säkerhetsledningssystem ska få exempel på bakomliggande brister och faktorer som kan bidra till topprisken. I nästa steg kan verksamheten undersöka om respektive exempel, tillsammans med andra, är relevant för den egna verksamheten.	

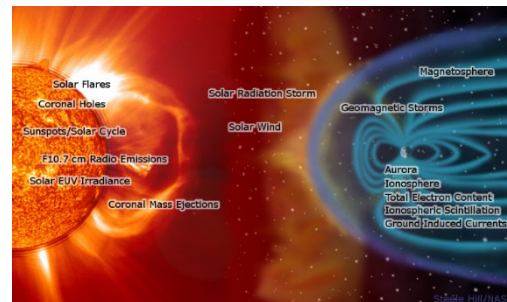
Utöver dessa topprisker finns viktig information som stöder er säkerhetsledningssystem.

Exempel på detta är två nya verktyg.

- [Safety Identification tool](#): Ett enkelt Excelverktyg som bygger på EPAS VOL III. Detta ger bra stöd att hitta faror som leder fram till våra topprisker. Detta kan i sin hjälpa at hitta effektiva

riskreducerande åtgärder som passar just er verksamhet.

- [Bowtie Part-IS arbetsverktyg](#): Även detta ett Excelverktyg som ger en tydlig koppling mellan information security management system (ISMS) och ert befintliga säkerhetsledningssystem (EASA SM). Detta vidareutvecklas på EASA webb och FAQ för ISMS: [Integration-existing-management-systems](#)



EASA SIB angående Solstormar

I tillägg till den information vi gav under AOC seminariet i november gällande (SPAS 2025) Solstormar, vill vi bara understryka att det är EASA SIB 2012-09R1 som är gällande, vilket vi inte beskrev tydligt nog.

Ta en titt i gällande SIB och säkerställ att ni har omhändertagit rekommendationerna som gäller operatörer.

[EASA SIB: 2012-09R1 : Effects of Space Weather on Aviation](#)

Övrigt:

[Rymdstyrelsen - Den kraftigaste solstormen på årtionden](#)

[NOAA - Space Weather Prediction Center](#)

[UK MET Office -Space weather Warnings \(subscription\)](#)



Konfliktzoner och buffertzoner nära dessa, så kallade "Spillovers".

Transportstyrelsen har sedan tidigare informerat och genomfört tillsyn runt behovet att alla AOC följer [Conflict Zone Information Bulletins \(CZIBs\)](#) samt ansöker om access till [European Information Sharing and Cooperation Platform on Conflict Zones](#).

Med [ED Decision 2025/001/R](#) daterat 2025-01-21 har bl.a. ett nytt AMC2 ORO.GEN.200(a)(3) publicerats, i vilket EASA specifikt berör risker associerade med flygning över eller nära riskområden.

CZIBs från EASA innehåller rekommendationer, skulle ett regelrätt flygförbud behövas så är det respektive land som publicerar ett sådant för "sina" operatörer. Normalt sett har då även konfliktlandet själva publicerat flygförbud via NOTAM eller AIC. EASA kan även ge ut särskilda Safety Directives.

Även om civilflyget inte är primärmål kan felidentifiering påverka beslutsfattandet och ett felriktat vapen kan påverka luftrummet långt utanför den aktiva konfliktzonen, s.k. "Spillovers".

Ett antal olika vapensystem med lång räckvidd används. Vid passage av ett riskområde behöver man ha en buffertzon för att minska riskerna. Behov av buffertzon varierar med tid och område.

Om man söker ett utgångsläge/standard för sin buffertzon mot konfliktområden kan vi se att 60 Nm förekommer hos vissa

aktörer, men här behövs kontinuerliga bedömningar i ert säkerhetsledningssystem.

Som vi redan berört så är det operatörens ansvar att genomföra en bred och heltäckande riskanalys och applicera riskreducerande åtgärder för att kunna genomföra flygningen vilket regleras i AMC2 ORO.GEN.200(a)(3).

ICAO har publicerat [Doc 10084](#) som kan vara ett stöd för analysen och som även hänvisas till från AMC2 ORO.GEN.200(a)(3). Viktigt att besättningarna ges tillfälle för god planering, information och utbildning som kan vara nödvändig för att kunna fatta operativa beslut före och under flygningen. Kanske måste man tänka om avseende eventuella procedur för ruttplanering, tid för förberedelse, tekniska mellanlandningar, med mera?

Inom analysområdet finns flera aktörer. Ett exempel är Osprey Flight Solutions som kan erbjuda olika lösningar för att hjälpa till med analyserna. Mer info om dem på websidan: [Osprey Flight Solutions | Global Aviation Risk Intelligence](#) De är även delaktiga i EASAs informationsplattform.

Andra websidor som kan vara till hjälp är bl.a:



[Safe Airspace – Conflict Zone and Risk Database](#)
[The Opsgroup Story – What we are about](#)



Uppdatering av Standardised European Rules of the Air (SERA)

Under 2025 träder ett antal ändringar i kraft kopplat till SERA och en ny [Easy Access Rules](#) finns publicerad på EASAs hemsida daterad den 3 december 2024.

Den uppdaterade versionen innehåller ett antal viktiga ändringar som träder i kraft den 1 maj 2025 kopplat till bland annat procedur för emergency descent, klarering på SID/STAR, fraseologi, wake turbulence separation osv.

Mer information finns på respektive sida på EASA:
[Commission Implementing Regulation \(EU\) 2024/1111](#)
[AMC & GM to the rules of the air — Issue 1, Amendment 7](#)

Den uppdaterade versionen av Easy Access Rules innehåller de ändringar som träder i kraft den 1 maj 2025 och ni som operatör behöver säkerställa att ni omhändertar de ändringar som gäller er.

Exempel nedan med urklipp av delar av ändringar i GM1 SERA.11001 från ED Decision 2024/007/R och hur det presenteras i Easy Access Rules med lila färg som kommande ändring.

GM1 SERA.11001 General

EMERGENCY DESCENT PROCEDURES

- (a) When an aircraft ~~operated as a controlled flight~~ experiences sudden decompression or a malfunction requiring an emergency descent, the ~~aircraft should, if able~~ pilot should take the following steps as soon as practicable in the order appropriate for the circumstance:
- ~~initiate a turn away from the assigned route or track before commencing the emergency descent~~ navigate as deemed appropriate by the pilot;
 - advise the appropriate ATIS unit ~~as soon as possible~~ of the emergency descent ~~and, if able, intentions~~;

EMERGENCY DESCENT PROCEDURES

- (a) When an aircraft experiences sudden decompression or a malfunction requiring an emergency descent, the pilot should take the following steps as soon as practicable in the order appropriate for the circumstance:
- navigate as deemed appropriate by the pilot;
 - advise the appropriate ATIS unit of the emergency descent and, if able, intentions;

...

[applicable from 1 May 2025 – ED Decision 2024/007/R]



Övrig information

Notera att vid manualrevision använd alltid en uppdaterad [stödblankett](#) då den ändras frekvent. Du hittar den bland [ansökningar och checklistor](#).

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se