

Information från sektionen för flygbolag

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

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. Mera om detta sist i detta brev.

Språket i detta brev är en blandning av Svenska, Engelska och facktermer. Vi ber om ursäkt för vissa språkliga brister. Målet är främst att kommunicera flygsäkerhetsinformation som ni kan använda i er vardag.

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.

Tidigare informationsbrev finns publicerade på vår [webbsida för flygoperativ information](#).

Innehåll

Flygoperativ information - Nytt MFL och stödande underlag om övergång till Operativt område Nordatlanten - NAT HLA, deadline 23 mars.	2
CAP, Corrective Action Plan	2
Uppföljning av gällande regelverk.....	3
Kommande förändringar från EASA och ICAO.....	3
Rapport från forskningsprojekt piloters arbetsvillkor & hälsa	5
State Safety Plan 2018	6
Publicerade EASA Safety Information Bulletins.....	7
Återkoppling från övriga Europa och EASA standardiseringsteam.....	7
Datainhämtning inför tillsyn – verktyg för att skapa effektivare tillsyn	8
Notifiering vid Wet Lease Out – Ny blankett	9
Miljöinformation - CORSIA.....	9
Flygoperativ information - PBN och händelserapportering.....	9
Flygoperativ information - Procedur CVR efter incident eller händelse.....	10
Ground Safety & Flygoperation Information – Skyddsåtgärder vid transport av Lithiumbatterier på passagerarflygplan	10

Flygoperativ information - Nytt MFL och stödande underlag om övergång till Operativt område Nordatlanten - NAT HLA, deadline 23 mars.

Vi publicerade den 20 februari 2018 ett nytt [MFL 2018-1](#) om NAT HLA. Det beskriver förändringar i NAT HLA rörande prestandabaserade separationsminima (RLatSam och krav på PBCS) för vissa FL i OTS. MFL hade föregåtts av information på seminarier. Vi har inte fått den återkoppling och respons som vi förväntade, då nära hälften av våra Svenska AOC är berörda av övergången till HLA inom NAT operationsområde.

För att ytterligare stödja övergången har vi därför skapat en temporär övergångsprocedur specialanpassad för HLA. Då tidsramarna blivit små ber vi er prioritera detta:

1. Ta del av MFL och länkad information.
2. Ta del av temporärt dokument: Ansökningsblankett *Operational Authorization checklist NAT HLA RCP/RSP* (bifogas) – gör en genomgång av utrustning, procedurer och förmåga. Fyll i blankett och skicka in tillsammans med ordinarie [Form 2](#).
3. Som ytterligare stöd kan [Compliance checklist för MNPS](#) användas.
4. Skicka in till luffart@transportstyrelsen.se med kopia till er OPS PI före 23 mars.

CAP, Corrective Action Plan

En förändring i vår tillsynsverksamhet är att vi, vid avvikelser, nu kommer att begära in en åtgärdsplan i samband med att tillsynsrapporten. Rapporten kommer som tidigare att vara ett samlat dokument och till detta bifogas, som stöd, en mall för åtgärdsplan per avvikelse. Åtgärdsplaner ska tas fram och presenteras inom två veckor, datum framgår i rapporten.

Många av er har egna system som innehåller kort åtgärd/grundorsak/lång åtgärd, och kan då använda dessa.

Syftet med en åtgärdsplan är att man i ett tidigt skede tar ut "kompassriktningen" och initiala orsaker för att sedan kunna jobba i rätt riktning med att åtgärda avvikelsen och förhindra att den återuppträder.

Detta gör att vi nu ökar standard åtgärdstermin till tre månader i stället för som tidigare två månader.

När sedan åtgärden ska redovisas före slutdatum (duedate) kan dokumentet "[Redovisning av avvikelseåtgärder](#)" användas, om inte egna system används.

Ref: Förändringen grundar sig på kravbild i EASA OPS förordning mom: ARO.GEN.350 Findings and corrective actions — organisations

ORO.GEN.150 Findings

Uppföljning av gällande regelverk

Ny revision av change-checklistan för operativt manualverk är nu publicerad.

Change-checklistan är vårt gemensamma verktyg för att löpande klara dessa förändringar, hoppas ni bedömer den rimlig och att vi samverkar för att hålla en bra nivå. Vi kommer att publicera en change-checklista per halvår september/februari, tills vi ser att tillståndshavarens ledningssystem kan uppvisa ett väl fungerande system som omhändertar regelförändringar.

Den finns publicerad på vår [webbplats för flygbolag](#).

Ni skickar in er manualrevision till luffart@transportstyrelsen.se Inkludera ansökan, vad som är förändrat samt en komplett pdf på berörd manual.

Vi arbetar med att utöka maximalt tillåten datamängd per mail i denna funktionsbrevlåda. För närvarande är gränsen 20MB. Om detta begränsar för er manual, testa först att skapa ZIP-fil.

Möjligheten för filöverföring med olika typer av molntjänster kan ni diskutera direkt med er PI.

Säkerställ att change-checklistan fördelas i er organisation och samordnas mellan era sakverksamheter för att den ska komma med i era kommande manualrevisioner senast 2018-04-30. Håll dialog med er Principal Inspector (PI).

Notera att aktuella förändringar är gulmarkerade, men det är alltid ert ansvar som operatör att säkerställa att era manualer lever upp till samtliga delar i regelverket.

Change-checklistan är ett verktyg för att stödja kontinuerlig uppdatering av flygbolagets manualverk och berörd utbildning/arbetsprocedur.

Vi rekommenderar att ni använder verktyget som stödjande referensdokument när ni skickar in er manualrevision till er PI, men det är inte ett krav eftersom vi vet att det finns flera olika system för detta i era verksamheter. Redovisa att ni omhändertagit dessa förändringar på ett sätt som ni bedömer passar bäst.

Kommande förändringar från EASA och ICAO.

Följande förändringar är viktiga att känna till (notera dock att detta är ett urval av dem vi vill belysa mest):

- Krav på ADS-B out från 07 juni 2020.
 - Fackmedia indikerar risk för kö och försenade uppgraderingar.
 - Ref: Flight International 3-9 Oct 2017 page 30.
 - Få eller inga möjligheter till dispenser. Kontrollera er status tidigt!
 - Eurocontrol equipment pages:

- [COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION \(EU\) No 1207/2011](#)
- [COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION \(EU\) No 1028/2014](#)
- Skybrary:
- [Skybrary Regulation 1028/2014 - Requirements for the Performance and the Interoperability of Surveillance for the SES](#)
- Implementering av rekommendationer efter Germanwingshaveriet
Se information i tidigare infobrev 2017-09-04
- Bränsleplanering och procedurer (Fuel Policy)
[EASA Webbplats för NPA 2016-06](#)
Se även tidigare infobrev 2017-09-04
- Prestandaberäkning (Se tidigare infobrev 2017-09-04)
[EASA Webbplats för NPA 2016-11](#)
- FDR, CVR och Aircraft Tracking.
Tidigare informerat på [TS seminarium nov 2016](#).
EASA Explanatory:
Because of the uncertainty on retrofit solutions and their feasibility, two cases are considered in CAT.GEN.MPA.205:
(1) aeroplanes first issued with an individual certificate of airworthiness (CofA) before 16 December 2018: only those aeroplanes already equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar (SSR) transponder shall be included in the aircraft tracking system of the aircraft operator.
(2) aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018: they shall be included in the aircraft tracking system, since equipment can be forward-fitted on those aeroplanes.
<https://www.easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2017023r>
- Certification Specifications
Vi känner sedan tidigare till hierarkin för flygoperativa förordningar med
 - [Implementing rules – ex. ORO.GEN.110\(a\)](#)
 - ner till [AMC – ex. AMC1 ORO.GEN.110\(a\)](#) som beskriver hur man uppfyller huvudförordningen, i detta fall Security Training Programme for Crew.
 - ner till [GM Guidance Material – ex. GM1 ORO.GEN.110\(a\)](#) som beskriver goda exempel och bransch standards samt hänvisar till ICAO dokument. Inte tvingande, men beskriver hur ”rätt nivå” ser ut om man vill använda standardmetod.Till detta finns även [CS Certification Specifications](#). De är närmast att jämföra med AMC, ska uppfyllas. När EASA utvecklar nya förordningar med så kallade ED beslut överväger man om dessa ska publiceras som AMC eller CS. Exempel på CS som vi använder idag är [CS FTL](#) för kommersiell Flygdrift.

När vi känner till denna hierarki vill vi belysa två CS som är viktiga att säkra för implementering och uppföljning i er verksamhet:
 - [Easy Access Rules for Operational Suitability Data \(OSD\) Flight Crew Data \(CS-FCD\)](#)

- Här finns t.ex. reglering för LIFUS och hur man kan tillgodoräkna erfarenhet från likvärdiga typer. CS FCD.305 LIFUS
- Mera information om OSD finns på [EASA OSD Webbsida](#)
- NPA 2017-17 innehåller Flight Time Limitations för bl.a. våra Businessjet och EMS operatörer. Det slutliga resultatet efter denna NPA (remiss) beräknas träda i kraft som IR ORO.FTL med AMC samt ytterligare CS preliminärt under Q1 2019 med en ev. tids implementerings "OPT Out"
 - [Development of FTL for CAT ops of EMS by aeroplanes and helicopters & Update and harmonisation of FTL for CAT by aeroplane for air taxi ops and single-pilot ops taking into account operational experience and recent scientific evidence.](#)

Rapport från forskningsprojekt piloters arbetsvillkor & hälsa

Rapport från viktig forskning har nu publicerats. Det gäller ett forskningsprojekt, som vi tidigare berättat om via informationsbrev och seminarier, om variationer i arbetsvillkor, hälsa och säkerhetsbeteende bland trafikpiloter.

Syftet är att få en tydligare bild av den arbetssituation som flygande besättningar har inom kommersiell luftfart samt hur dessa påverkar flygsäkerheten.

Resultatet visar tydligt vikten av ett aktivt och fungerande säkerhetsledningssystem.

Forskningen här är kraftfull på det sätt att den tydligt pekar på grundorsaker och lösningar. Det finns stor kraft i det som kan göras genom ett gott säkerhetsklimat:

- Chefens attityd och beteende avseende flygsäkerhet
- Kommunikation (Tvåvägs)
- Delaktighet
- Tillit
- Rättvisa
- Summerat ett aktivt och kompetent säkerhetsledningssystem

En personlig reflektion på ovanstående är att de punkter som anges ovan kan man som ledare alltid påverka. Det spelar ingen roll om det är en stor eller liten organisation, lite eller mycket pengar i kassan, stora eller små luftfartyg. Det går alltid att göra något för var och en av dessa punkter.

Effekterna av de förändringar som flygbranschen går igenom påverkar alla aktörer. Termen "Nya affärsmodeller" NBM är inte längre ny. Effekterna når alla på marknaden, direkt eller indirekt. Fördelar med ökad effektivitet, mera flexibilitet och större bruk av underleverantörer har också önskade effekter. Farorna i dessa måste aktivt eftersökas av ert SMS.

Ställ er själva frågor som t.ex:

- Vilka faror finns med de olika anställningsformer ni tillämpar?
- Har ni gjort en riskanalys för eventuell personal med tillfälliga anställningsformer?
- Hur ser personalomsättningen ut inom olika verksamhetsområden?
- Vilka faror finns i en underleverantörs verksamhet?

- Hur kan våra kompenserande åtgärder verkligen få effekt hos en leverantör på en stor flygplats i ett annat land? Vad kan vi göra utifrån det vi faktiskt kan påverka?
- Hur har vi dokumenterat arbetsmiljöansvaret i vår organisation? Vem har det och hur är arbetsuppgifterna fördelade? Vet vi det?
- Hur fungerar närmaste ledningens tvåvägskommunikation med vår flygande personal?
- Vad kan vi göra för att nå den dialog som ett medarbetarsamtal syftar till? En NP/chefspilot kan ha ett stort antal personer inom sitt ansvarsområde/bas, vilket kräver nya smarta lösningar.
- Vad kan vi göra för att öka ömsesidigt förtroende och skapa en bra dialog runt vårt arbete?
- Vilka långsiktiga effekter har vår schemulering? Har vi undersökt det? Hur?
- Hur fungerar vår företagshälsovård? Kan vi agera mera proaktivt, bortom en rehab.plan när det redan gått för långt?
- När gjorde ni senast en arbetsmiljöundersökning hos flygande personal?
Länk: [Se mera information hos Arbetsmiljöverket.](#)
- När utvärderade ni senast säkerhetskulturen hos flygande personal?
Länk: [Se mera information och enkätverktyg hos Arbetsmiljöverket.](#)

Vi kommer under en lång tid framöver arbeta med resultatet av denna forskning.

TS har initierat en samverkanskampanj med Arbetsmiljöverket. Vi kommer under hösten 2018 gemensamt genomföra tillsyner som berör psykosocial arbetsmiljö för våra flygande besättningar. Ni som är berörda kommer att aviseras av Arbetsmiljöverket och där efter även få mer information från Transportstyrelsen om detta samarbete. Från Transportstyrelsen kommer Flyginspektör Jörgen Wedén jorgen.weden@transportstyrelsen.se att delta och han är även kontaktperson på Transportstyrelsen för denna samverkan. Forskningsprojektet kommer även att fortsätta i form av uppföljande enkäter och analys av dessa.

State Safety Plan 2018

Vår State Safety Plan (SSP) är en sammanställning av de aktiviteter vi gör för att motverka våra största risker. SSP är den praktiska tillämpningen av vårt långsiktiga State Safety Programme. Även om termerna är snarlika är innehållet helt olika. State Safety Plan är det vi ska ha fortsatt dialog runt. Det är resultatet av genomförda tillsyner, genomförda analyser, EASA´s EPAS och ICAO GASP.

Vårt riskregister ger att vi under 2018 kommer att arbeta proaktivt med:

- Loss of Control in Flight (LOC-I)
- Runway Excursion (RE)
- Runway Incursion (RI)
- Ground Safety (Ramp Safety + Ground Collision)
- Effects from New Business Models
 - outsourcing of safety critical services,
 - leasing agreements,

- interoperability,
- different employment models within the airline,
- increased mobility & turnover of pilots.

På vår webbplats finns redogörelse av respektive område samt punktlista på vad vi som myndighet kommer genomföra och vad vi förväntar oss att ni som AOC bedömer för eventuell åtgärd. Se presentationer från föreläsningen i denna länk:

[Air Ops seminarium - Transportstyrelsen](#)

Publicerade EASA Safety Information Bulletins.

Kopplat till EPAS och även vår Svenska State Safety Plan har det nyligen publicerats en relevant Säkerhetsbulletin. Den beskriver konkreta faror med parallell RWY och potentiella utfall som Runway Excursion och Runway Incursion.

Läs mera i [SIB 2018-06: Incorrect Airport Surface Approaches and Landings](#)

Det finns även flera relevanta ämnen för ert SRB i:

Safety Information Bulletins (SIBs)

SIB 2018-01 Information on Materials Used for Runway and Taxiway De/Anti-Icing

SIB 2018-02 Runway Surface Condition Reporting

SIB 2018-03 Carriage and use of Automatic External Defibrillators

SIB 2018-04 (M.G) Environmentally Assisted Cracking in certain Aluminium Alloys

SIB 2018-05 Penny & Giles Aerospace Limited - Multi-Purpose Flight Recorders

SIB 2018-06 Incorrect Airport Surface Approaches and Landings

Conflict Zones Information Bulletins (CZIB):

CZIB 2018-01

CZIB 2018-02

Uppdaterade: CZIB 2016-01R3, CZIB 2017-01R2, CZIB 2017-07R1

Skapa er prenumeration av EASA SIB här: [EASA Register](#)

[Se EASA Web för informationsbulletiner](#)

Återkoppling från övriga Europa och EASA standardiseringsteam.

Som nationell myndighet blir vi regelbundet auditerade av EU's standardiserings-team. I samband med detta gör dessa team även besök hos nationella Europeiska operatörer för att se resultatet av den nationella flygsäkerhetsmyndigheten och operatörens arbete. Resultatet av standardiseringsteamens arbete är värdefullt eftersom det visar viktiga områden att arbeta med i framtiden. En bra källa till uppföljning inom ramen för er egen verksamhet/Nominated Person och compliance monitoring programme. De vanligaste bristerna man under 2017 hittat inom Europa är:

- For 65% of the visited operators, non-compliances were identified in their safety risk management, mostly due to an inadequate implementation of the documented processes.

TS Notering. Grundpelare som ska genomföras och dokumenteras regelbundet: SRB process, Hazard identification, Riskregister med logg på kompensande åtgärder, uppföljning effekt av

tagna åtgärder. Skapa SPI som är en andel av något, t.ex. antal anmärkningar på approach-briefing av totala antalet linechecks.

- For aircraft with a MOPSC of less than 19, passenger baggage was not systematically weighed, instead standard masses were used.
TS notering. Läs kravbild i CAT.POL.MAB.100(e) Mass and balance, loading med stöd av GM1 CAT.POL.MAB.100(e) moment (b). Här kan vi i nuläget inte fastställa EASA tolkning och kravbild helt, men momenten ovan ger ramar för att regelbundet genomföra en s.k. weighing survey plan.
- Operators were using a computerised mass and balance system to generate the mass and balance data and documentation; however, they could not demonstrate that they verified the integrity of the output data (in one case, this led to an immediate safety concern).
TS notering: Motsvarar level 1 finding, det innebär att berörd verksamhet kan stoppas. Läs kravbild i [AMC1 CAT.POL.MAB.105\(b\)](#) Integrity
- There was no methodology for the assessment of flight crew CRM skills, including the use of de-identified summaries and the assessment of CRM trainers.
*TS notering. Här finns bra stödjande underlag i EASA-OPS.
Kravbild för assessment of CRM Flight Crew finns i AMC1 ORO.FC.115 (h) Assessment of CRM skills. Här finns även detaljerade punkter på vad som ska ingå.
Kravbild för Assessment of CRM Trainer finns i AMC3 ORO.FC.115. Verktyg för CRM Trainer Assessment finns i GM7 ORO.FC.115. Observera att det är krav på både initial och recurrent assessment. Avser assessment gjord av ert AOC eftersom detta är ORO förordning, gäller inte från underleverantör eller annat AOC:*
- Operators could not demonstrate that the aircraft/FSTD training programme was established in a way that all major failures of aircraft systems and associated procedures would be covered in a three year period.
TS notering. Det är stort tryck på AOC utbildningsprogram. Viktigt att detaljer i syllabus tydligt beskriver vad som ska göras.
- OM Parts A and D contained direct copies of the requirements, without describing how the operator complies with the requirements (e.g. route and aerodrome competence, FTSS (Flight Time Specification Scheme), content of training and checking syllabi).

Datainhämtning inför tillsyn – verktyg för att skapa effektivare tillsyn

Det är tydligt för oss alla att förordningar och den informationsmiljö vi har runt oss blir alltmer komplex. För att hantera detta behöver vi stegvis samverka mera. AOC-Manual change-checklistan som vi publicerar varje halvår är ett steg i detta. Nästa steg blir att öka vår förmåga att föra dialog/tillsyn runt "rätt områden" genom bättre datainhämtning före tillsyn. "Rätt område" kan naturligtvis variera beroende på de olika verksamheter som finns på vår flygmarknad.

Vi har i samverkan med forskare i säkerhetsledningssystem tagit fram ett nytt verktyg som kan ta oss ett steg närmare en effektivare och mer relevant tillsyn. Verktyget består av en digital enkät som kommer att skickas till Accountable Manager i god tid innan förlängning av tillsynsperiod.

Enkäten består av flervalsfrågor och vissa fritextfrågor om er verksamhet. Eftersom duties/responsibilities skiljer sig mellan era olika AOC ber vi er som Accountable Manager att koordinera av vem och hur frågorna bäst besvaras inom er organisation.

Det är viktigt att notera att det inte finns rätt eller fel svar på de frågor som skickas ut. Det handlar om att få en tydlig bild av verksamheten för att få kommande verksamhetskontroll effektiv och relevant.

Notifiering vid Wet Lease Out – Ny blankett

EASA-OPS moment ORO.AOC.110 Leasing agreement (f) ger att ett AOC ska notifiera sin myndighet innan man genomför Wetlease ut.

Syftet med detta är, bland annat, att myndigheter ska kunna samverka bättre på en fri marknad. För att förtydliga och förenkla detta har vi tagit fram en enkel blankett som kan fyllas i digitalt och mailas direkt till luffart@transportstyrelsen. Den kommer inte att generera någon åtgärd från vår sida, endast registreras. Använd denna när ni genomför wetlease ut.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Blanketter/Luffart/Flygoperativ/>

Miljöinformation - CORSIA

Våra kollegor på sektionen för miljö vill bjuda in intresserade parter till ett informationsmöte om CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Mera information på TS webbplats om CORSIA,

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/sa-ska-internationella-flygets-klimatpaverkan-minska/>

Plats: Naturvårdsverket, Valhallavägen 195, Stockholm

Tid: 18 april 2018, 10.00-15.00

Syfte och berörda parter: Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Energimyndigheten bjuder härmed in till ett informationsmöte med anledning av att det internationella klimatstyrmedlet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) snart träder i kraft.

Denna inbjudan riktar sig till alla svenska flygbolag som bedriver internationell flygtrafik, eller som avser att bedriva internationell flygtrafik i framtiden. Systemet gäller enbart för luftfartyg överstigande 5,7 ton MTOM samt för flygbolag med mer än 10 000 ton CO₂ utsläpp per år från internationella flygningar.

Anmälan: Välkommen att anmäla ert deltagande senast den 6 april 2018 till olle.palmqvist@naturvardsverket.se. Ange namn, organisation, mailadress, om ni deltar på distans och eventuell specialkost i anmälan.

Flygoperativ information - PBN och händelserapportering

Performance Based Navigation (PBN) har utvecklats mycket sedan 2014. Senast togs flera PBN Specific Approvals bort för att istället bli en del av ordinarie verksamhet. Det är naturligtvis bra på flera sätt, förenkling genom mindre reglering och det möjliggör nya metoder för inflygningar. Samtidigt är det viktigt att observera de nya faror som kan uppstå med förändringen. Vi vill därför särskilt peka på att ni säkrar följande i ert säkerhetsledningssystem:

- Besättningarnas kännedom om rapportering vid PBN händelse. EASA har i samband med förändringar av PBN-reglering infört AMC2 ORO.GEN.160 Occurrence reporting (Reportable events of PBN operations). Detta AMC beskriver detaljerat vilka typer av PBN-händelser som ska rapporteras och att de ska hanteras inom ramen för ledningssystemet.
- Viktigt även att de rapporter som bedöms ha flygsäkerhetspåverkan notifieras till myndigheten enligt förordning 2015/1018, bilaga 1:
 - moment 1.3(8) Approach continued against air operator stabilised approach criteria.
 - moment 1.4(5) Unintentional deviation from intended or assigned track
 - moment 1.5(2) Loss of situational awareness (including environmental, mode and system awareness, spatial disorientation, and time horizon).

Flygoperativ information - Procedur CVR efter incident eller händelse.

Statens haverikommission har vid flera tillfällen saknat information från Cockpit Voice Recorder (CVR) pga. att besättning inte följt procedur för att spara/säkra CVR recording. Vi önskar därför er hjälp med att informera och förtydliga detta till era besättningar. Kontrollera er OM-A och informera er procedur enligt nedan. Finns momentet med i träningsprogrammet och simulatorträningen?

AMC1 ORO.MLR.100 Operations manual — general

OM-A 11 HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES AND USING THE CVR RECORDING

(g) Procedures for the preservation of recordings of the flight recorders following an accident or a serious incident or when so directed by the investigating authority.

These procedures should include:

(1) a full quotation of CAT.GEN.MPA.195(a); and

(2) instructions and means to prevent inadvertent reactivation, repair or reinstallation of the flight recorders by personnel of the operator or of third parties, and to ensure that flight recorder recordings are preserved for the needs of the investigating authority.

(h) Procedures required by CAT.GEN.MPA.195 for using the CVR recording or its transcript without prejudice to Regulation (EU) No 996/210, when applicable.

CAT.GEN.MPA.195 Handling of flight recorder recordings: preservation, production, protection and use

(a) Following an accident, a serious incident or an occurrence identified by the investigating authority, the operator of an aircraft shall preserve the original recorded data for a period of 60 days or until otherwise directed by the investigating authority.

Ground Safety & Flygoperation Information – Skyddsåtgärder vid transport av Lithiumbatterier på passagerarflygplan

Hösten 2017 pågick en dialog på hög nivå om hur Lithiumbatterier skulle få transporteras på passagerarflygplan, främst integrerade i personlig elektronisk utrustning (PED). Resultatet finns nu publicerat i en reviderad [EASA SIB 2017-](#)

04R1. Här finns behov av tydlig information och samverkan med den organisation som hanterar check-in av passagerare.

EASA har även publicerat en artikel i frågan med en video.

- [EASA informs airlines and passengers about how to fly safely with Portable Electronic Devices containing Lithium Batteries](#)

The European Aviation Safety Agency recommends operators to:

- Inform passengers that large PEDs should be carried in the passenger cabin whenever possible;
- Request passengers to ensure that any large PED that cannot be carried in the passenger cabin (e.g. due to its size), and therefore has to be carried in checked baggage, is:
- Completely switched off and effectively protected from accidental activation. To ensure the device is never powered on during its transport, any application, alarm or pre-set configuration that may activate it shall be disabled or deactivated;
- Protected from the risk of accidental damage by applying suitable packaging or casing or by being placed in a rigid bag protected by adequate cushioning (e.g. clothing);
- Not carried in the same baggage together with flammable material (e.g. perfumes, aerosols, etc.);
- Make the carriage of large PEDs in checked baggage in Class D cargo compartments subject to measures effectively mitigating the associated risks.
- Furthermore, where carry-on bags are put in the hold (e.g. due to the lack of space) operators are reminded to ensure that passengers are requested to remove from the bag any spare batteries or e-cigarettes.

Note: Approved modifications (e.g. Supplemental Type Certificates) are available to upgrade most Class D cargo compartments to Class C.