



Nyheter för flygbolag

juni 2025

Summer
edition





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

Cabin Crew Instructor samt Cabin Crew Examiner

Det saknas idag inom EU en tydlig vägledning (AMC/GM) avseende vad som kan anses utgöra en acceptabel kompetensnivå för personal som genomför utbildning och kontroll av kabinbesättningsmedlemmar, samt för den personal som ansvarar för utformningen av berörda utbildningsprogram.

Instruktörer och examinatoreer spelar en avgörande roll för att säkerställa både framgångsrika utbildningsprogram och utvecklingen av kompetenta kabinbesättningsmedlemmar. Dessa personer bör ha en god förståelse för inlärningsprocessen och hur man på ett positivt och effektivt sätt kan påverka mänskligt beteende. För att uppnå hög kvalitet i utbildningen krävs såväl kontinuerlig utveckling som regelbunden utvärdering av utbildningsprogrammen.

Operatörer bör därför fastställa tydliga krav och kvalifikationer för instruktörer och examinatoreer (CCI/CCE), samt implementera en process för kontinuerlig förbättring av utbildningsverksamheten.

För att säkerställa en internationell standard för CCI/CCE bör flygbolagen följa rekommendationerna i [MFL 2017-1](#).

EASA SIB 2025-04

Viktig information gällande användning av PBE

Vid rök- eller gasincidenter ombord är skyddsutrustning avgörande för besättningens säkerhet. I den här [SIB'en](#) går EASA igenom hur andningsskydd för besättningsmedlemmar – så kallade PBE:er (Protective Breathing Equipment) – fungerar och varför korrekt användning är så viktig. Läs vidare för att få en bättre förståelse för denna livräddande utrustning

och dess begränsningar, samt ta del av EASAs rekommendationer vid användning av PBE.



Anmälan till årets seminarium

Årets seminarium för flygbolag (fixed wing) med AOC kommer att gå av stapeln den **26 november 2025**. Agendan kommer fastställas under sommaren. Men vi kan avslöja att några av ämnena som kommer att tas upp under dagen är SPAS, återkoppling från tillsyn, cyberhot i Sverige, Säkerhetskultur, kabinsäkerhetsfrågor med mera.

Vi ser gärna att ledningspersonal inom svenska AOC anmäler sig, förutom ledningspersonal är även andra nyckelpersoner inom organisationen välkomna att delta, såsom auditörer, chefpiloter med flera.

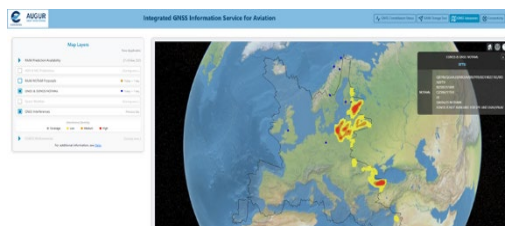
[Anmälan till seminariet](#)



Eurocontrol AUGUR - Integrated GNSS Information Service for Aviation

Som vi berättade om på höstens AOC seminarium så har nu Eurocontrol uppdaterat och utvecklat sin hemsida, (se GNSS Advisories), där finns bland annat GNSS & EGNOS NOTAM samt GNSS störningskarta, notera att det fortfarande är gårdagens GNSS RI situation.

[Integrated GNSS Information Service for Aviation](#)



EASA SIB 2025-03

Viktig information om hantering av litiumbatterier ombord

EASA har nyligen publicerat en ny Safety Information Bulletin (SIB 2025-03) som lyfter riskerna kopplade till transport och användning av litiumbatterier i luftfarten. Dokumentet innehåller rekommendationer för operatörer och besättning om hur man förebygger incidenter och hanterar termisk rusning.

 [Läs EASAs SIB 2025-03](#)

EFB applikationer med AMMD

Följande information har vi nyligen erhållit från EASA. Vi har valt att inte översätta den till svenska då det riskerar att bli mycket "Swenglish"...

Please find below the information regarding EFB applications – Use of commercial off-the-shelf (COTS) position source.

Background information:

An operator willing to get an approval for the use of a type B EFB application displaying the aircraft position on the ground for an AMMD (Airport moving map display) application, or in-flight, may use either an airworthiness approved GNSS receiver or a COTS (commercial off the shelf) GNSS receiver (either stand-alone or built-in in a tablet for example) as specified in point (a) of AMC7 SPA.EFB.100(b)(3).

In the latter case, according to the AMC, the operator should demonstrate that the technical specifications of the COTS GNSS receiver are available and that it features at least 12 channels to ensure a minimum accuracy of the position displayed.

Issue:

The Agency has been made aware that some EFB hardware manufacturers are not willing to share the information which would allow operators to demonstrate compliance with the above criteria. Despite many requests from several European competent authorities and EASA, this situation has unfortunately not positively evolved.

This led to some EFB approvals being frozen due to the impossibility to demonstrate compliance with this criteria. Proposed way forward:



In principle, the Agency is confident that the recent versions of the related EFB hardware models, i.e. manufactured on or after 01/01/2020, meet the criteria for an adequate number of channels (12 or more). The selection of 01/01/2020 is very conservative, but it is expected that most of the operators' EFB hardware would meet this criteria.

EASA therefore intends to propose an amendment to point (a) of AMC7 SPA.EFB.100(b)(3) in the next phase of RMT.0392 Regular Update of the air operations rules.

In the meantime, we advise Member States that may have operators either asking for an EFB approval or having their EFB approval frozen because of this issue to accept a demonstration that the COTS GNSS received has been manufactured on or after 01/01/2020 as an alternative means of compliance to point (a) of AMC7 SPA.EFB.100(b)(3).

LFV eAIP – Uppdaterad layout

Den 12 juni uppdaterade LFV AIP-hemsida, ändringarna är ganska stora, vi uppmuntrar er att bekanta er med sidan. Huvudanledningen till ändringen är bland annat för att uppfylla kraven i (EU) 2017/373. [LFV AIP](#)

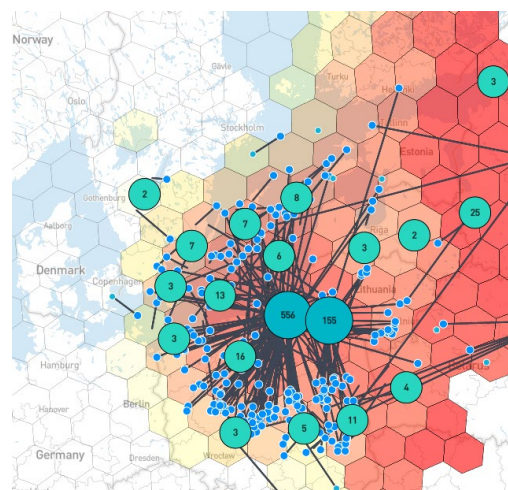
Ökade GNSS-störningar i närområdet

Vi vill uppmärksamma er på att störsändaren i Kaliningrad har intensifierat sin verksamhet, särskilt vad gäller spoofing-störningar. Enligt flera trovärdiga öppna källor har även sändningsstyrkan i dessa störningar ökat markant. Denna förändring observerades med början under vecka 23.

Vi har i nuläget inga indikationer på att räckvidden har ökat dramatiskt, vilket till stor del begränsas av jordens krökning. Däremot innebär den ökade sändningsstyrkan att signalerna nu kan påverka en större yta inom den geografiska räckvidd som jordens krökning tillåter.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att stora delar av södra Östersjön, från norra Gotland och söderut, nu är påverkade av både spoofing och jamming.

Senaste 72 timmarna (per 12 juni) bekräftar denna utveckling.





Njut av sommar sill och sol!

Vi på sektionen för flygbolag på Transportstyrelsen önskar er alla en skön sommar. Njut av lite lugn och återhämtning, en god bok och lite god mat!

Vi passar också på att önska en riktigt härlig midsommar!

Nu tar nyhetsbrevet paus och nästa upplaga kommer i slutet på augusti.



Övrig information

Nästa upplaga av nyhetsbrev kommer i slutet av augusti.

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se