



Nyheter för flygbolag

augusti 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



Hösten är (inte riktigt) här....

Vi hoppas att ni alla fått en välbehövlig sommar med lite skön semester, god bok och lite avkoppling!



Tillhandahållande av marktjänster (EU) 2025/20

AMC och GM finns sedan 7 juli 2025 publicerade hos EASA [ED Decision 2025/006/R - Development of requirements for ground handling](#)



Mer information kring detta hittar du på Transportstyrelsens hemsida [Regler för tillhandahållande av marktjänster på flygplatser](#)

Vid frågor och funderingar kring det nya regelverket som börjar gälla 27 mars 2028 är du välkommen att kontakta fb-ghspdeklaration@transportstyrelsen.se

Barometerinställningar – fortsatt risk i inflygningsfasen

En färsk fransk studie visar att inkonsekvenser i barometerinställningar är vanligare än många tror – och att risken för höjdavvikelse i inflygningsfasen är betydande. Studien har genomförts av den franska luftfartsmyndigheten DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) och flygtrafiktjänsten DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne), med stöd av EASA.



Bakgrunden är två allvarliga händelser:

- Nantes, oktober 2021
- Paris CDG, maj 2022 (nära CFIT)

I båda fallen orsakades farliga höjdavvikelse av felaktiga altimeterinställningar.

Fakta från studien (2019–2023, 1,7 miljoner landningar vid sex franska storflygplatser):

- **Totalt 7 328 avvikelser** i barometerinställning identifierades.
- Av dessa kvarstod **över 2 200** ända ner till bantröskeln.
- **27 %** berodde på att besättningen inte ändrade från



standardinställning (1013 hPa) till lokal QNH.

- **10 hPa-fel** var särskilt vanliga (ca 10 % av fallen), motsvarande en höjdavvikelse på **280 fot eller mer**.

Slutsatser:

- Risknivån vid RNP-approacher med barometrisk vertikal styrning ligger **1 000–10 000 gånger över ICAO:s krav** för integritet.
- Vid ILS-approacher reduceras risken av den geometriska styrningen, men barometerfel kan fortfarande påverka beslutshöjden.
- Felhantering är särskilt kritisk i miljöer där **RNP-approacher ersätter ILS**, vilket blir allt vanligare.

Åtgärder som har införts i Frankrike:

- ATC påminner om aktuellt QNH redan vid första kontakt med inflygningskontrollen.
- Fortsatt uppföljning genom **Flight Data Monitoring** rekommenderas.
- Diskussion pågår inom **EASA** om att höja minimakraven för Baro-VNAV-approacher.

Källa:

- DSAC/DSNA rapport *Inconsistencies of Barometric Setting* (2024)
- BEA, incidentrapporter 2021–2022
- EASA Safety Information Bulletin 2023-03

Lufthansa-pilot kollapsade i cockpit – slutsatser från CIAIAC:s rapport

Den 17 februari 2024 inträffade en allvarlig incident på ett Lufthansa-flyg (Airbus A321, D-AISO) mellan Frankfurt och Sevilla. När planet befann sig på marschhöjd över Iberiska halvön blev styrmannen plötsligt och allvarligt sjuk och oförmögen att fortsätta sina uppgifter – samtidigt som befälhavaren hade lämnat cockpit för ett kort toalettbesök

Händelseförlopp

Kl. 10:31 UTC lämnade kaptenen cockpit.

En minut senare drabbades styrmannen av en plötslig neurologisk kramp, vilket ledde till att han oavsiktligt tryckte på reglage och pedaler.

Flygplanets autopilot och automatik höll dock kurs och höjd, vilket förhindrade en farlig avvikelse.

Först efter åtta minuter återkom kaptenen, fick inte kontakt med styrmannen och använde nödprocedur för att öppna cockpitdörren.

En läkare ombord gav första hjälpen, och flygningen dirigerades om till Madrid (LEMD) där man landade utan ytterligare incidenter.

Slutsatser

Utredningen fastställer att:

Styrmannens kollaps orsakades av en tidigare oupptäckt neurologisk sjukdom, som inte hade märkts i de ordinarie flygmedicinska kontrollerna. Flygplanets system fungerade enligt design och kaptenens träning i pilotinkapacitering visade sig avgörande.



Händelsen exponerade en säkerhetslucka: i och med att endast en pilot var i cockpit kunde ingen upptäcka styrmannens plötsliga kollaps förrän kaptenen återvände.

Rekommendationer

CIAIAC riktar en säkerhetsrekommendation till EASA om att på nytt låta operatörer utvärdera riskerna med att lämna endast en pilot ensam i cockpit. Man hänvisar här till tidigare riktlinjer efter Germanwings-olyckan 2015 och EASA:s Safety Information Bulletin (SIB 2016-09), som tar upp frågan om tvåpersonerspolicy i cockpit

Länkar för vidare läsning

- [Fullständig rapport IN-001/2024 \(PDF\)](#)
- [EASA Safety Publications Tool – SIB 2016-09: Minimum Cockpit Occupancy](#)
- [EASA Annual Safety Review 2024](#)

Påminnelse: ISMM skickas in senast 22 november 2025

Transportstyrelsen vill påminna er om att det införandet av Part-IS innebär att samtliga AOC behöver inkomma med sin Information Security Management Manual (ISMM) senast den 22 november 2025.



Detta följer av kraven i IS.I.OR.250 (a)(1) och är en förutsättning för att uppfylla måldatumet för Part-IS, som träder i kraft den 22 februari 2026.

Vi rekommenderar att ni ser över era interna processer redan nu och säkerställer att alla delar är på plats i god tid före sista datum.

Har ni frågor kring processen eller behöver stöd i framtagandet av ISMM är ni välkomna att kontakta oss. Ni finner också lite mer information [här](#).

Runway Incursion Classification Algorithm (RICA) – nytt verktyg för klassificering av händelser

Flight Safety Foundation har, tillsammans med flera internationella organisationer, tagit fram ett nytt verktyg för att stödja bedömning och klassificering av händelser



på kontrollerade flygplatser: Runway Incursion Classification Algorithm (RICA).

RICA är publicerat på SKYbrary och syftar till att ge en strukturerad metod för att avgöra om en inträffad händelse utgör en runway incursion. Algoritmen är baserad på ICAO:s definition av runway incursion (införd 2004) samt den vägledning som presenteras i Appendix G till Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI, 2024).

Funktion och användning

Verktöget bygger på att användaren fyller i relevant information kring en inträffad händelse.

Utifrån dessa data genereras ett förslag till klassificering, i form av ett certifikat. Resultatet ska alltid tolkas och granskas i den lokala kontexten innan det används i rapportering eller säkerhetsarbete.

Betydelse för flygsäkerheten

Runway incursions är fortsatt en av de mest kritiska riskerna inom civil luftfart. Med hjälp av RICA ges operatörer, flygplatser och myndigheter ett gemensamt stöd för att konsekvent kunna bedöma händelser, vilket bidrar till:

förbättrad datakvalitet i

rapporteringssystemen,

bättre internationell jämförbarhet, och stärkt förebyggande arbete mot intrång på rullbana.

Tillgång till verktöget

RICA finns fritt tillgängligt via SKYbrary: [Runway Incursion Classification Algorithm \(RICA\)](#)

Radiobortfall – ny transponderkod 7601 (gäller inom EU/SERA)

Från och med 1 maj 2025 gäller uppdaterade regler i SERA för radiokommunikationsfel. Nytt är att IFR-flygning som befinner sig i VMC och beslutar att landa på närmaste lämpliga flygplats ska ställa transponderkod A7601.

Fortsätter en IFR-flygning enligt plan i IMC (eller utan VMC-avbrott) används fortsatt A7600.

Radiobortfall – ny transponderkod 7601

Vad gäller inom EU/SERA

- Bibehållen fart och höjd: IFR ska, om inte annat krävs, behålla senast tilldelad fart och flygnivå i 20 minuter (i ATS-övervakad miljö) och därefter justera enligt färdplan.
- Kod 7601 (IFR i VMC, avser landa närmast): ATC får signal om att luftfartyget fortsätter i VMC, landar närmast och rapporterar ankomst (enligt AMC/GM till SERA.14083).



Sverige (Sweden FIR)

Transportstyrelsen informerar att den nya koden 7601 gäller från 1 maj 2025 och citerar motsvarande SERA-text för IFR i VMC.

Utanför luftrum som tillämpar SERA

- 7 minuter bibehållen fart/höjd i radar/ATS-övervakad miljö; 20 minuter i icke-radar miljö.

Vad gäller inom EU/SERA

Bibehållen fart och höjd: IFR ska, om inte annat krävs, behålla senast tilldelad fart och flygnivå i 20 minuter (i ATS-övervakad miljö) och därefter justera enligt färdplan.

Kod 7601 (IFR i VMC, avser landa närmaste lämpliga flygplats): ATC får signal om att luftfartyget fortsätter i VMC, landar närmaste flygplats och rapporterar ankomst snarast. Detta framgår i AMC/GM till SERA.14083.

Sverige (Sweden FIR)

Transportstyrelsen informerar att den nya koden 7601 gäller från 1 maj 2025 och citerar motsvarande SERA-text för IFR i VMC. (Observera att vissa detaljer om



hantering återfinns i ATS-leverantörens operativa dokumentation/AIP.)
Transportstyrelsen

Utanför luftrum som tillämpar SERA

I luftrum som inte följer EU/SERA (t.ex. utanför EU-FIR eller där staten ännu inte implementerat ändringen) gäller ICAO-procedurer:

7 minuter bibehållen fart/höjd i radar/ATS-övervakad miljö; 20 minuter i icke-radarmiljö.

7601 finns inte i ICAO-regler; använd 7600 vid radiobortfall.

EASA:s årliga säkerhetsöversikt 2025

EASA har publicerat den årliga [säkerhetsöversikten \(ASR\) 2025](#), som analyserar flygsäkerheten under 2024 och jämför utvecklingen med det senaste decenniet. Rapporten är ett centralt underlag till det europeiska säkerhetsarbetet (SRM och EPAS) och ger en samlad bild av olyckor, tillbud och trender inom olika delar av luftfarten.

Europa bekräftas fortsatt vara en av världens säkraste regioner för flyg, men rapporten understryker vikten av fortsatt vaksamhet. Att följa riskutvecklingen, dra lärdom av inträffade händelser och möta nya utmaningar – såsom integration av drönare och ny teknik – är avgörande för framtida säkerhet.



Övrig information

Glöm inte anmäla dig till årets [seminarium 26 november!](#)

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se