



Nyheter för flygbolag

Maj 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

HALON

Den 31 december 2025 är slutdatum för halonbrandsläckare ombord.



Här hittar ni mer [information](#) om ”cut off date” (Se tabell 2).

Table 2 below is an extract from Annex V to the Ozone Regulation showing application No 4 (halon uses in aircraft) and the cut-off and end dates for each use:

Purpose	Type of extinguisher	Type of halon	Cut-off date (31 December)	End date (31 December)
Protection of normally unoccupied cargo compartments	Fixed system	1301 1211 2402	2024	2040
Protection of cabins and crew compartments	Portable extinguisher	1211 2402	2014	2025
Protection of engine nacelles and auxiliary power units	Fixed system	1301 1211 2402	2014	2040
Inerting of fuel tanks	Fixed system	1301 2402	2011	2040
Protection of dry bays	Fixed system	1301 1211 2402	2011	2040

Table 2: Halon uses with cut-off and end dates

Detta är ju i grunden CAT.IDE krav, men påverkar ju även ORO.FC/CC för utbildning av förändringen, samt CAT.OP för att procedurer kan behöva justeras i manualverk osv.

Årets seminarium

Den 26 november 2025 håller Sektionen för Flygbolag årets seminarium för flygbolag med AOC.

Fastställd agenda kommer efter sommarledigheterna. Men i *nuläget* har vi en föreläsningsplan som ser ut som nedan:

- SPAS
- Återkoppling från tillsyn
- Säkerhetskultur
- Ground - *Krav för marktjänster - Ny förordning för leverantörer av marktjänster*
- Kabinsäkerhetsfrågor
- Cyberhot och cybersäkerhet
- Airmanship



Vänligen sprid informationen till era kollegor som arbetar med exempelvis auditering, fleet support, flight operations support osv.



D-, R- och TRA-områden i svenskt luftrum

Vi har en löpande dialog med intressenter i det svenska luftrummet för att skapa bästa möjliga förståelse och lösningar. Nedan följer en sammanfattning av det aktuella läget gällande D, R och TRA områden i svenskt luftrum.

D – Danger Area (Farligt område)

Ett luftrum där farlig verksamhet kan förekomma, t.ex. militära skjutövningar. Flygning är tillåten, men sker på eget ansvar. Det rekommenderas att undvika området när det är aktivt.

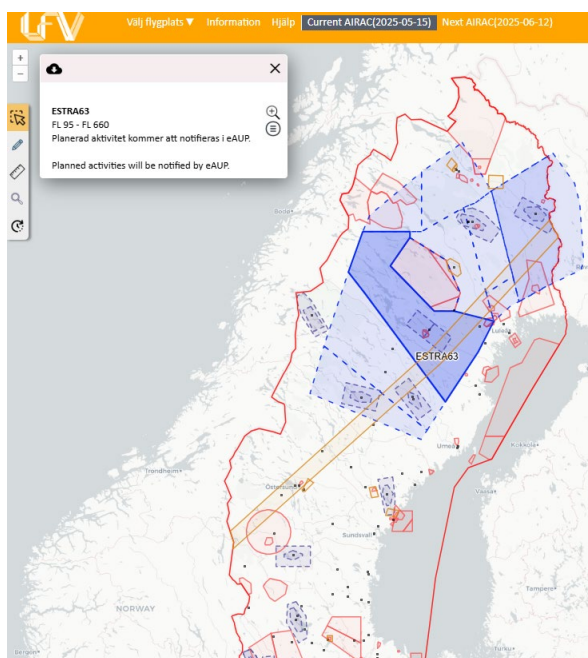
R – Restricted Area (Reserverat område)

Ett luftrum där flygning är förbjuden utan särskilt tillstånd. Dessa områden används ofta av militären eller för annan känslig verksamhet.

TRA – Temporarily Reserved Airspace (Tillfälligt reserverat luftrum)

Ett område som tillfälligt reserveras för specifika aktiviteter, såsom militära övningar, avancerad flygtränning, flyguppvisningar med mera. TRA-områden aktiveras och avaktiveras enligt publicerat schema eller via NOTAM.

Tidigare fanns ofta upp till sju dagars förvarning för många av dessa områden. Idag är detta inte alltid fallet – även om samtliga inblandade parter gör sitt bästa för att ge så god framförhållning som möjligt.



Varför har detta förändrats?

Behovet av tillfälliga R- och D-områden samt ökad användning av TRA har tydligt ökat. Anledningen är främst Sveriges medlemskap i NATO samt ett förändrat omvärldsläge, vilket har lett till att Försvarsmakten intensifierat sin övningsverksamhet.

Påverkan på färdplanering

R- och D-områden ska normalt inte påverka operatörers färdplanering enligt IFR – såvida det inte rör sig om omfattande övningar. I sådana fall kan särskilda luftrum skapas i samråd med **AMC Sweden** (Airspace Management Cell), vilket gör det möjligt att styra civila trafikflöden längs alternativa rutter.

Samma princip gäller för TRA-områden, som också hanteras av AMC.



Övriga R/D-områden i svenskt luftrum utgör inte hinder för färdplanering. Färdplaner godkänns av **NM** (Network Manager, Eurocontrol i Bryssel), och **ATC** tillämpar i sådana fall en taktisk "re-routing" – vanligtvis med en avvikelse på upp till 10 NM, och i undantagsfall upp till 20 NM.

TRA-områden bokas alltid D-1 (dagen före) för att ge operatörer möjlighet att färdplanera enligt fastställda rutter.

Det är dessvärre inte möjligt att fastställa exakta tidsgränser för publicering. Det beror helt på behovet. Polisen, räddningstjänst och andra aktörer har sina specifika krav, och Försvarsmakten kan ibland ha ett ökat behov av sekretess, vilket gör att information om planerade aktiviteter inte alltid kan delas i förväg.

Permanent publicerade områden

Information om permanenta områden finns i **Planerad verksamhet i segregerat luftrum – Daily Use Plan**, som publiceras kl. 16:00 för nästkommande dag. Där kan man bedöma vilka områden som kan påverka flygningen.

Observera att denna plan uppdateras flera gånger per dag, i takt med att områden som inte längre används tas bort – allt för att optimera tillgängligt luftrum.

Abbreviations:
MIL ACFT – military aviation conducted inside segregated airspace
CIV ACFT - civilian aviation conducted inside segregated airspace
TT – Target Towing conducted inside segregated airspace

DAILY USE PLAN
2025-05-19

Created:
2025-05-19 13:06
Version #5

Area	Altitude feet or FL	Start (UTC)	End (UTC)	Activity type	Information	Mil Ref	Civ ref	Change*
------	------------------------	-------------	-----------	---------------	-------------	---------	---------	---------

Page 1 of 6

1. R/D

ES D180	Kaunisvaara	/	4500ft	04:00	20:00			☐
ES D181	Mertainen-Kiruna	/	4000ft	05:00	20:00			☐
ES D184	Bothnia North	FL 660	/	10:15	12:30	MIL ACFT	FL095-FL660	☐

Se följande länkar:

- [Daily Use Plan - SE FIR](#)
- [LFV SE FIR Riskområden med mera](#) (Klicka på  till hr, för att välja lager)
- [Inskränkningar och förbud inom luftfarten - Transportstyrelsen](#)

Färdplaneringsverktyg och operativ kontroll

De flesta större färdplaneringsprogram – t.ex. ForeFlight, Lido, Navblue – har funktioner för att visuellt visa NOTAM och aktuella riskområden via kartor.

Vet din flygbesättning hur dessa funktioner fungerar? Har du som operatör tillgång till dem?

Ni som operatör bör säkerställa att ert färdplaneringsverktyg aktivt tar hänsyn till aktuella riskområden i relation till inskickad färdplan, och vad som gäller fram till faktisk avgång, särskilt om ni har fasta repeter-färdplaner, så bör de övervakas i det här hänseendet. Detta är en viktig del i hur ni som operatör stödjer befälhavarens ansvar inför avgång – vad gäller färdväg, bränsle och alternativa flygplatser – i relation till D-, R- och TRA-områden.



RNP visual with prescribed track

EASA håller i ett digitalt evenemang om operativ säkerhet som är en del av EASAs sommarkampanj för flygsäkerhet 2025.

Delta tillsammans med EASA, DGAC Frankrike, Airbus, Lufthansa, Iberia, Austrian Airlines och EasyJet för att diskutera de viktigaste aspekterna av Required Navigation Performance Visual with Prescribed Track (VPT).

Evenemanget kommer att behandla den praktiska implementeringen och tillsynen av denna nya teknologiska innovation, som kommer att förbättra genomförandet av "circle to land" och visuella inflygningar. Det förväntas att denna metod så småningom kommer att ersätta RNAV-visuals och RNP-visuals.



Föreläsningen är planerad den 28 maj.

[Läs mer här och anmäl dig](#)

EASA Summer events

EASA har publicerat en sida med en samling med olika seminarier samt lite övriga sommaraktiviteter. De har bland annat ett seminarium om säkerhetskultur den 29e maj. [Ni hittar mer information här.](#)



Övrig information

[Sammanställning av EASAs aktuella seminarium](#)

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se