



Nyheter för flygbolag

september 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



Compliancechecklista för Part-IS manual

Nu finns CCL för Part-IS och du hittar den på hemsidan och heter - ([EU\) 2023/203 CCL Del-IS.I.OR 2025-09-15](#)) Du hittar den under Flygbolag/Ansökningar och Checklistor/Övriga ComplianceChecklists.

Bifoga ifylld checklista i samband med att ni skickar in er ISMM.

Övrigt: När ni skickar in manualen önskar vi att ni skickar den till luftfart@transportstyrelsen.se samt cc till christoffer.linden@transportstyrelsen.se och linus.dyner@transportstyrelsen.se



Beslut om “single-pilot commercial aircraft” skjuts upp

EASA har beslutat att pausa forskningen/riskbedömningen kring möjligheten att köra kommersiella flyg med endast en pilot (“single-pilot operations / extended minimum crew operations”), med motiveringen att nuvarande teknik och rutiner inte kan garantera samma säkerhetsnivå som tvåpilotsystemet. Du hittar mer [material här](#).

Trigger NOTAM – en ibland dold risk

Transportstyrelsen vill här uppmärksamma att ett utfärdat Trigger NOTAM i vissa fall kan innebära en flygsäkerhetsrisk.

Ett Trigger NOTAM utfärdas när en flygplats har förändringar av tillfällig karaktär med en varaktighet på mer än 14 dagar. NOTAM:et pekar då vidare till var förändringen publicerats, exempelvis i ett AIP Supplement (EU 2017/373 AIS.TR.510).

Exempel från verkligheten:

```
AXXXX/25 NOTAM
EXXX/QFATT/IV/BO/A/000/5973N016E010
EXXX B) 261015000 C) 251101000
TRIGGER NOTAM – AIP SUP 999/25 WEF 15 OCT
TIL 1 NOV 2025. XXXXXXX/XXXX AD /EXXX) –
WORK/LIMITATIONS AND TEMPORARY
LOC PROCEDURE TO RWY XX.
```

Problembilden

Vid planering av en flygning finns en risk att besättningen inte får tillgång till all relevant information. De flesta färdplaneringssystem presenterar inte automatiskt tillhörande AIP Amendment eller AIP Supplement i sina briefingpaket. Besättningen kan då enbart läsa själva Trigger NOTAM, som i sin tur endast hänvisar till det bakomliggande dokumentet.

I det här fallet framgick det inte direkt av NOTAM:et om:

- arbete bedrevs på banan,
- banan var förkortad (TODA/LDA),
- tröskeln var inflyttad,
- eller varför endast LOC-inflygning var tillgänglig.



Dessa detaljer kunde endast utläsas genom att ta del av det aktuella AIP Supplementet.

Variation mellan stater

Vid vår granskning har vi sett att Trigger NOTAM presenteras på olika sätt inom EU. I flera fall framgår de mest flygsäkerhetskritiska uppgifterna direkt i NOTAM:et, men inte alltid. Samtidigt uppfyller alla publiceringar det gällande regelverket, som anger att informationen i ett Trigger NOTAM ska beskrivas ”briefly”. Detta kan dock innebära att viktiga detaljer endast återfinns i AIP Amendment/Supplement.

Reflektionsfrågor till operatörer

- Hur omhändertas denna risk i din organisation?
- Vilka instruktioner finns i Operations Manual?
- Är er färdplaneringsfunktion OP/OCC medvetna om att Trigger NOTAM ofta kräver att man går vidare till AIP Amendment/Supplement?
- Är piloterna medvetna om att Trigger NOTAM ofta kräver att man går vidare till AIP Amendment/Supplement?
- Hur hanteras detta av ert färdplaneringssystem och i er Route Manual?



Övrig information

[Anmäl dig till Transportstyrelsens olika seminarier](#)

[Arkiv: Nyhetsbrev](#)

[Uppdatering gällande utfasning av Halon inom flyget](#)

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se