



Anneli Eklöf
Kabininspektör
Sektionen för flygutbildning

Kabinsäkerhet

Från turbulens till passagerarbeteende

Agenda

- Fokus på kabinsäkerhet önskade åtgärder 2026
- Kvalificerade instruktörer – en nyckelroll för flygsäkerheten
- Turbulens – ökande risk
- EASA – SIB som berör arbetet i kabinen
- Förändrat passagerarbeteende – Unruly Passengers
- Ca 20 min, därefter kaffepaus



Kvalificerade instruktörer – en nyckelroll för flygsäkerheten

- För att säkerställa att kabinpersonalen agerar korrekt i alla situationer är det avgörande med kvalificerade instruktörer.
- Deras erfarenhet och pedagogiska förmåga gör skillnad för säkerheten ombord vid bl.a. brand, turbulens, evakueringar, sjukdomsfall, konflikthantering etc.
- De är nyckeln till att bibehålla hög säkerhetsstandard i kabinen, skydda passagerare och minska risker för incidenter.





ORO.CC.115 Utförande av utbildning och tillhörande kontroll

c) Varje utbildning ska

1. genomföras på ett strukturerat och realistiskt sätt, och
2. utföras av personal som har **lämplig kompetens** för det ämne som ska innefattas.

Kvalificerade instruktörer – en nyckelroll för flygsäkerheten



Även om det inte finns ett tydligt krav i regelverket

- Strategiskt viktigt att investera i kvalificerade instruktörer.
- Utan rätt kompetens hos instruktören kan **‘tillräcklig kompetens’** vara otillräcklig i praktiken.
- De är nyckeln till att bibehålla hög säkerhetsstandard i kabinen, skydda passagerare och minska risker för incidenter.

Vad behöver göras?

- Uppdatera OM-A kapitel 5.4

Specificera kvalifikationer för personal som genomför kabinbesättningsutbildning och kontroll

- Initiala kompetenskrav
- Utbildning
- Bedömning
- Repetitionsutbildning
- Standardisering

MFL 2017-1
ICAO DOC 10002
(Cabin Crew Safety Training Manual)

- Uppdatera utbildningsprogram i OM-D
 - Anpassa och komplettera utbildningar vid behov

Turbulens, en ökande risk



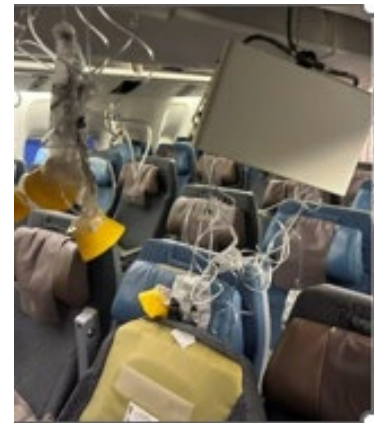
Turbulens en ökande risk

Statistiken över incidenter och olyckor från 2022 och fram till dags dato innehåller en tydligt ökande trend i antalet turbulensrelaterade händelser.

Kabinbesättning är de som främst drabbas av skador, vilket utgör en risk som behöver lyftas fram.

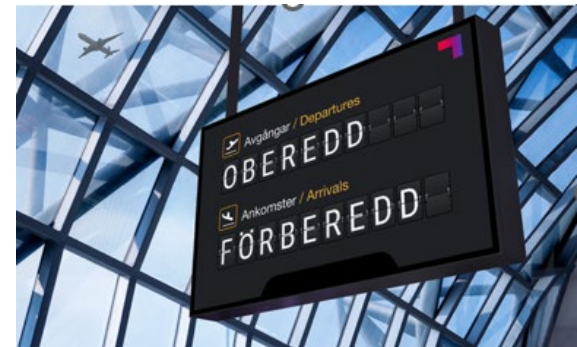
Hur förbereder vi kabinbesättningen för kraftig turbulens som uppstår oväntad?

- Är alla medvetna om risken för att kabinbesättningsmedlemmar kan skadas?
- Vad görs för att öka kunskapen och mitigera skaderisken
- Tränas realistiska turbulensrelaterade händelser?
- Tränas det gemensamt med pilot och kabin?
- Tränas "Startle effect" vid turbulens som uppstår plötsligt?



Turbulens en ökande risk

- Har vi kommunikation kring ev. turbulens med i "preflight briefing"?
- Finns turbulens med som en risk i det proaktiva TEM-tänk, "silent review" vid take-off till landning.
- Internkommunikation och PA-utrop
- Finns det tydliga procedurer beskrivna?
- Finns det en bra grundläggande policy och procedurer kring turbulens i OM?
- Finns det tydliga procedurer för att säkra kabin eller sätta sig ner och spänna fast sig?
- Finns det tydliga procedurer för vart man satt sig? Första lediga plats eller "sin" stol



SIB-2025-04: Use of Protective Breathing Equipment





Enligt CAT.IDE.A.245 i ska en PBE
tillhandahålla syre under minst
15 minuter vid normal kabinhöjd.

Part-CC (ORO.CC.125, ORO.CC.140)

- Öva på att ta på sig och använda PBE
i en sluten, rökfylld simulerad miljö



Protective Breathing Equipment

- Kabinbesättningsmedlemmar ska tränas i att:
 - Hämta och packa upp PBE, **med betoning på svårigheten att ta bort** den från vakuumförpackning.
 - Ta på och aktivera PBE korrekt.
 - Ta av PBE och kassera korrekt - Hur man **upptäcker när syret är slut** enligt tillverkarens instruktioner.
- **VIKTIGT** att personal informeras om risken för **syrebrist** om PBE används längre än avsett.
- Manualer och utbildningsmaterial får inte ge vilseledande information om PBE:s kapacitet eller användning

SIB 2025-03: Lithium Battery Fires



Litiumbatterier (SIB 2025-03)

Antalet bränder relaterade till elektronisk utrustning ombord nådde rekordnivåer under 2024

52% av incidenterna startade i passagerarens personliga utrustning

- 28% Vapes,
- 19% Powerbanks
- 18% Mobiltelefoner
- 15% Bärbara datorer

- Är att alla är medvetna om riskerna för litiumbatteribrand och känner till sina procedurer?
 - för släckning och hantering.
 - Men även vid överhettning

Litiumbatterier (SIB 2025-03)

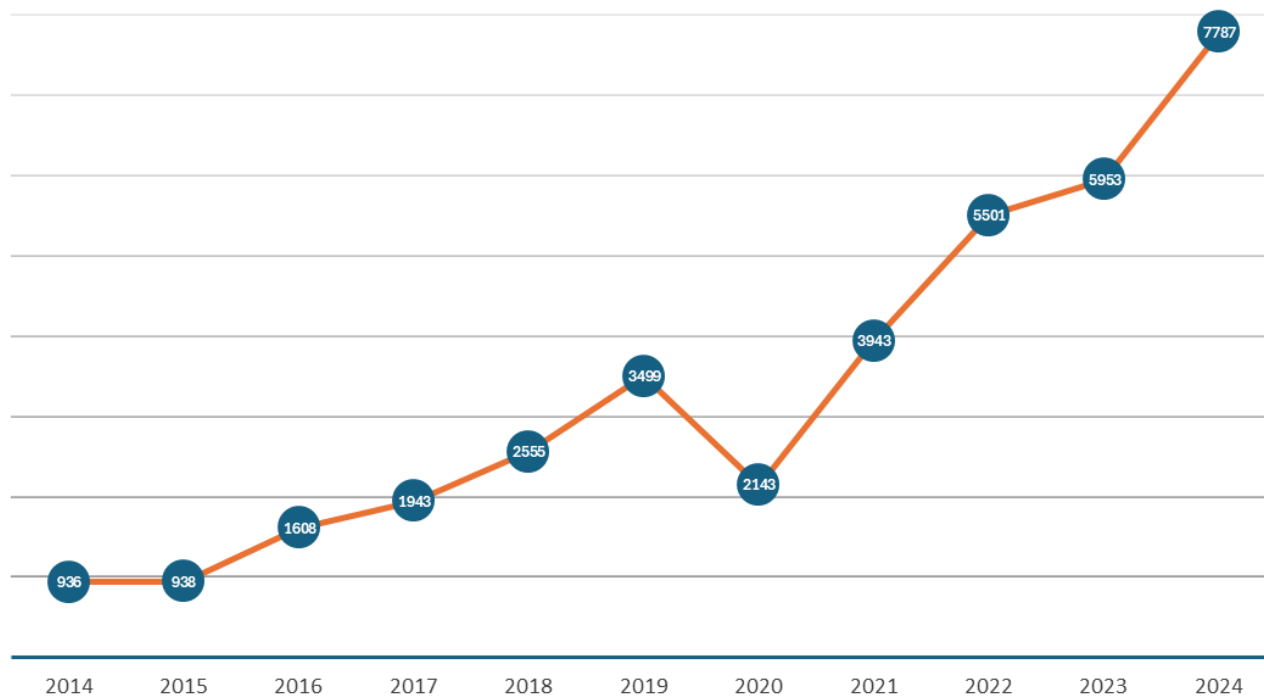
- Informera passagerare om risker med litiumbatterier, särskilt powerbanks.
- Hur hanterar mark- och kabinpersonal handbagage som flyttas från gate eller boarding till lastutrymmet?
- Har ni tagit hand om dessa rekommendationer i era rutiner för brandsäkerhet och incidentrapportering?
- EASA informerar att "Containment-bags" ska inte användas vid för själva brandbekämpningen utan endast som förvaring av PED efter att branden släckts och batteriet svalnat, fram till landning.

Förändrat passagerarbeteende

- Ignorerar säkerhetsinstruktioner, t.ex. vägrar spänna fast säkerhetsbälten.
- Vägrar stänga av mobilen eller dra ut sladden från laddning.
- Överskrider det tillåtna handbagaget.
- Konsumtion av egen alkohol ombord.
- Verbala övergrepp både mot kabinpersonalen och andra passagerare.
- Rökning
- Berusning
- Verbala övergrepp mot personal vid Incheckning, säkerhetskontroll och ombordstigning.



Statistik i Europa



- Nationell arbetsgrupp startade nov 2023 - Samarbete mellan Transportstyrelsen och övriga i flygbranschen
- Gemensam policy
- Strategi för att hantera svåra passagerare
- Utbildning
- Proaktiv säkerhet = minskad risk



Unruly Passengers

Allvarliga incidenter relaterade till störande och bråkiga passagerare har globalt ökat de senaste åren. Nationell arbetsgrupp skapad från flygbranschens olika delar för att öka samarbetet och komma fram till gemensamma lösningar och åtgärder för att minska och hantera incidenter relaterade till "unruly passengers" Inför sommaren lanserades en gemensam policy.

GRUPPENS TRE GRUNDPELARE



Kommunikation



Utbildning



Samarbete och samordning



AVIATOR



BRA



JONAIR



norwegian



Polisen

populair

SAS



Svensk Pilotförening

svenska regionala flygplatser



TRANSPORTFÖRETAGEN



unionen





Social Media posts





Att enbart uppfylla miniminivån räcker för att vara compliant – men räcker det för att säkerställa en hög säkerhetsnivå i praktiken?



Initial Training for Cabin Crew

EASA Guidelines on the conduct of Initial training

Training specification

Competency description & performance criteria

Rekommendationerna utgör ett verktyg för att:

- ✓ Höja standarden
- ✓ Skapa robusta utbildningar
- ✓ Minska operativa risker
- ✓ Stärka kabinsäkerheten för passagerare och besättningar

För att säkerställa internationell standard på personal som genomför utbildningar respektive kontroll av kabinbesättningsmedlemmar behöver två saker genomföras i flygbolagens verksamhet:

1. Kontrollera/uppdatera OM-A kapitel 5.4 för att säkerställa att kvalifikationer finns specificerade för
 - a. initiala kompetenskrav personal som genomför CC-utbildning respektive kontroll
 - b. utbildning av personal som genomför CC-utbildning respektive kontroll

PBEs are designed to protect the air crew members from smoke, carbon dioxide and other harmful gases. PBEs usually consist of a hood with gaseous or chemical oxygen generation and carbon dioxide extraction from a person's exhaled breath.

Vad behöver göras?

För att säkerställa internationell standard på personal som genomför utbildningar respektive kontroll av kabinbesättningsmedlemmar behöver två saker genomföras i flygbolagens verksamhet:

1. Kontrollera/uppdatera OM-A kapitel 5.4 för att säkerställa att kvalifikationer finns specificerade för
 - a. initiala kompetenskrav personal som genomför CC-utbildning respektive kontroll
 - b. utbildning av personal som genomför CC-utbildning respektive kontroll
 - c. bedömning av personal som genomför CC-utbildning respektive kontroll

