



Nyheter för flygbolag

maj 2026





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



Save the date – AOC- seminarium 25 november 2026

Sektionen för flygbolag vid Transportstyrelsen välkomnar ledningspersonal från svenska flygbolag med AOC till vårt årliga seminarium den **25 november 2026**.

Seminarier är ett uppskattat tillfälle för dialog, erfarenhetsutbyte och gemensamma reflektioner kring aktuella frågor inom flygsäkerhet, regelutveckling och tillsyn.

Vi ser gärna att Accountable Managers, Nominated Persons och övrig ledningspersonal deltar. Även chefpiloter, flight ops-support, compliance monitoring personnel, safety managers, auditörer och andra relevanta funktioner är varmt välkomna.

Boka gärna in datumet redan nu i kalendern – mer information och agenda skickas ut längre fram.

Nya föreskrifter publicerade

Transportstyrelsen har publicerat nya föreskrifter i TSFS 2026:46.

Vi uppmanar berörda operatörer att ta del av innehållet och vid behov säkerställa att interna processer, manualer och rutiner är uppdaterade i enlighet med de nya kraven.

Föreskriften finns tillgänglig här:

[TSFS 2026:46](#)



EASA SIB 2016-09R1
MINIMUM COCKPIT OCCUPANCY

EASA har publicerat en reviderad Safety Information Bulletin som åter lyfter fram rekommendationen om att **minst två behöriga personer** bör finnas i cockpit under flygning när en pilot tillfälligt lämnar cockpit.

 VARFÖR? För att minska risken för situationer där en ensam kvarvarande pilot blir incapaciterad eller där tillträde till cockpit försäkras.	 VAD REKOMMENDAS? Att minst två behöriga personer finns i cockpit under flygning när en pilot tillfälligt lämnar cockpit.	 VAD INNEBÄR DET? Rekommendationen är inte tvingande, men operatörer bör säkerställa att procedurer, ansvar, utbildning och riskbedömningar är tydligt omhändertagna.	 TILL MYNDIGHETER Behöriga myndigheter uppmanas att beakta innehållet i SIB 2016-09R1 inom ramen för sin tillsyn.
---	---	--	--

SAKERHET I FOKUS – TVÅ I COCKPIT NÄR DET ÄR MÖJLIGT.
Ett enkelt steg som gör stor skillnad för flygsäkerheten.

EASA
European Union Aviation Safety Agency



Bilder från seminariedag 2025



EASA SIB 2016-09R1 – Minimum Cockpit Occupancy

EASA har publicerat en reviderad Safety Information Bulletin, [SIB 2016-09R1](#), om *Minimum Cockpit Occupancy*.

SIB:en riktar sig till CAT-operatörer med större flygplan utrustade med säker cockpitdörr och innebär att EASA åter lyfter fram



rekommendationen om att minst två behöriga personer bör finnas i cockpit under flygning när en pilot tillfälligt lämnar cockpit.

Syftet är att minska risken för situationer där en ensam kvarvarande pilot blir incapaciterad eller där tillträde till cockpit försvåras.

Rekommendationen är inte tvingande, men operatörer bör säkerställa att procedurer, ansvar, utbildning och riskbedömningar är tydligt omhändertagna i Operations Manual och relevanta säkerhetsdokument.

EASA SIB 2026-04 – användning av Jet A i en Jet A-1-miljö

EASA har publicerat [SIB 2026-04](#) med anledning av att försörjningssituationen i Mellanöstern och Persiska viken kan påverka tillgången på Jet A-1, som normalt används i Europa.

Som en möjlig åtgärd ses nu användning av Jet A **från andra regioner över**. EASA betonar att en sådan introduktion behöver hanteras kontrollerat, eftersom Jet A och Jet A-1 har vissa skillnader i bränsleegenskaper – särskilt att Jet A har en högre maximal fryspunkt.

Operatörer, flygplatser, ground handling-organisationer och bränsleleverantörer bör därför se över operativa procedurer, bränslehantering, kommunikation mellan berörda parter och relevanta riskbedömningar för att

säkerställa att eventuella risker hanteras på ett tydligt och säkert sätt.



Uppdatering: Övergången till QVA och kommande regelutveckling – vulkanisk aska

Under 2026–2027 förväntas den europeiska övergången till QVA, *Quantitative Volcanic Ash*, gå in i en mer konkret fas. QVA innebär ett nytt och mer standardiserat sätt att presentera information om vulkanisk aska. Informationen kommer att kunna omfatta fler koncentrationsnivåer, högre upplösning och förbättrade möjligheter till digital integration i flygoperativa planeringssystem.

Transportstyrelsen informerade redan i [AOC-brevet från november 2025](#) om den kommande övergången till QVA och om vilka förberedelser som kan behöva göras av berörda operatörer. Mer information om bakgrunden, de nya koncentrationsnivåerna och de förväntade praktiska konsekvenserna finns i det brevet.



EASA:s nuvarande inriktning

EASA har bekräftat att avsikten är att uppdatera nuvarande EASA [SIB 2023-13](#), men någon fastställd tidplan finns ännu inte. Från ett flygoperativt perspektiv bedömer EASA att ORO.GEN.200(a)(3) redan ger ett regelmässigt ramverk för operatörer att identifiera, bedöma och mitigera risker, inklusive risker kopplade till införandet av QVA.

Den tillhörande vägledningen i GM2 ORO.GEN.200(a)(3) förväntas därför endast justeras i begränsad omfattning, bland annat genom att referenser till QVA och VONA införs som kompletterande vägledning.

Den mer omfattande regulatoriska förändringen väntas i stället ske genom ändringar i förordning (EU) 2017/373, där nya meteorologiska produkter och tillhörande krav kommer att omhändertas, inklusive ändringar som följer av ICAO Annex 3. EASA har indikerat att en relaterad Opinion kan komma att publiceras under Q3 2026, med efterföljande ED Decision efter att kommissionens förordning har publicerats.

Operatörernas ansvar kvarstår

Det är fortsatt operatörens ansvar att säkerställa att risker kopplade till flygning i eller nära områden med vulkanisk aska hanteras inom ramen för det egna ledningssystemet. Detta innebär att operatörer behöver se över sina procedurer, beslutsstöd och sin Safety Risk Assessment i samband med införandet av QVA.

Modellen med en av myndigheten godtagen VAC SRA förväntas kvarstå. Detta är också den modell som ICAO verkar för som en internationell standard.

Nästa steg

Transportstyrelsen följer utvecklingen inom EASA, ICAO och Eurocontrol/EACCC. Mer information kommer att lämnas när tidplanen för uppdaterad SIB, ändringar i EU-regelverket och införandet av nya MET-produkter är tydligare fastställda.

En kvalificerad bedömning är att operatörer bör vara förberedda på att en uppdaterad SIB kan komma under hösten 2026.

Information om chefsbyte på sektionen för flygbolag

Jag vill här ta tillfället att informera om att jag den 31 maj avslutar mitt uppdrag som chef för sektionen för flygbolag vid Transportstyrelsen.

Från och med den 1 juni går jag vidare till ett nytt uppdrag som internationell samordnare. Det innebär bland annat samordning mellan EU/EASA med vår myndighet och våra gemensamma nationella frågor. I uppdraget ingår även viss koordinering mellan våra nationella myndigheter och resurser.

Innan jag lämnar min nuvarande roll vill jag rikta ett varmt och uppriktigt tack till er alla för det mycket värdefulla och konstruktiva samarbete vi har haft genom åren.



Även om vi ibland har haft olika roller och perspektiv, har det för mig alltid varit tydligt att vi delar ett gemensamt mål. Det har varit en viktig ledstjärna vårt gemensamma arbete med komplexa frågor, höga förväntningar och utmanande förutsättningar.

Min efterträdare blir Ulrika Svensson. Ulrika har bred erfarenhet som flyginspektör och har även arbetat med gemensamma områden såsom analys och vår säkerhetsplan.

Med det team som sektionen för flygbolag är idag, är jag övertygad om att vi även i framtiden kommer att ha ett bra samarbete där vi i våra olika roller kan dra åt samma håll.

Jag hoppas att våra vägar kommer att korsas även i min nya roll. Till dess vill jag önska er alla fortsatt lycka till och en riktigt fin sommar.

// Staffan Söderberg



Övrig information

Nästa nummer utkommer strax innan midsommar

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se