



Nyheter för flygbolag

Augusti 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
Ulrika Svensson
Tf Chef Sektionen för flygbolag



ICAO EB samt EASA SIB

EASA publicerade den 6 augusti 2026 Safety Information Bulletin ([SIB](#)) 2026-09, Inadequate Protection of SBAS-Based Instrument Approach Procedures. SIB:en grundar sig på [ICAO Electronic Bulletin \(EB\) 2026/13 Revision No.1](#).

EASA har med anledning av ICAO EB 2026/13 publicerat en ny SIB gällande upptäckta felaktigheter i relationen mellan design av SBAS-baserade instrumentflygprocedurer och operativa standarder för navigationssystem.

Vid procedurdesign enligt ICAO Doc 8168 (PANS OPS) beräknas lägsta hinderfria höjd för de olika segmenten i en inflygningsprocedur. ICAO har upptäckt felaktigheter i hur design utförts gällande Missed approach-segmentet för SBAS-baserade instrumentflygprocedurer i förhållande till operativa standarder för navigationssystem.



Färre olyckor men fler omkomna under 2025

Flygtrafiken fortsatte att växa under 2025 och nådde den högsta passagerarvolymen hittills.

Samtidigt minskade både antalet olyckor och antalet dödsolyckor. Trots detta ökade antalet omkomna, visar ICAO senaste globala säkerhetsrapport.

Under året genomfördes cirka 38 miljoner reguljära kommersiella flygningar som transporterade närmare 5 miljarder

passagerare. Antalet olyckor minskade från 95 till 85 och olycksfrekvensen förbättrades från 2,6 till 2,2 olyckor per miljon avgångar.

Även antalet dödsolyckor minskade tydligt, från tio till fyra. Däremot ökade antalet omkomna från 296 till 387. Förklaringen är att ett fåtal olyckor fick mycket stora konsekvenser. En enda olycka svarade för 260 omkomna och påverkade därmed årsresultatet kraftigt.

Fem globala högriskområden

ICAO koncentrerar sitt säkerhetsarbete till fem kategorier som historiskt har orsakat en stor andel av dödsolyckorna:

- Controlled Flight into Terrain, CFIT
- Loss of Control In-flight, LOC-I
- Mid-Air Collision, MAC
- Runway Excursion, RE
- Runway Incursion, RI

Tillsammans svarade kategorierna för mer än hälften av dödsolyckorna under 2025. LOC-I pekas ut som det område som kräver störst fortsatt uppmärksamhet och stod för närmare en tredjedel av dödsolyckorna inom ICAO högriskområden.

Inga runway incursion-olyckor inom kommersiell lufttransport registrerades under året. Däremot inträffade sju runway excursions, varav en med dödlig utgång.

[Du hittar rapporten här.](#)

Aurora – Support

Från och med nu kontaktar ni Mikael Nyström hos oss på Sektionen för Flygbolag för att få hjälp och support med Aurora. Exempelvis om en ny kollega ska ha tillgång till Aurora eller om du har bytt telefon och behöver förnya din login och ny tvåfaktorsautentisering. Ni når Mikael bäst via mail på mikael.nystrom@transportstyrelsen.se



Ny EASA SIB gällande GNSS-störningar

I juli 2026 publicerade EASA en ny revision av Safety Information Bulletin [SIB 2022-02R4](#) om GNSS-störningar. Den ersätter R3 från juli 2024 och speglar den fortsatta ökningen av både störsändning, så kallad jamming, och vilseledande GNSS-signaler, spoofing vilket har ökat i omfattning sen i våras. Störningen är främst i Syd östra Östersjön om än det kan förekomma upp emot Sveland Småland och Skånes östra delar. Andra delar av vårt land kan inte uteslutas.



AI-genererad bild

En viktig nyhet är att EASA har tagit fram rekommenderad interimistisk radiotelefonifrasologi för kommunikation mellan piloter och flygtrafikledning.

Syftet är att besättningen tydligare ska kunna ange både problemet och dess operativa konsekvenser, exempelvis:

- “GNSS UNRELIABLE DUE TO SPOOFING”
- “GNSS UNAVAILABLE DUE TO JAMMING”
- “UNABLE [ARRIVAL/DEPARTURE] DUE TO GNSS INTERFERENCE”
- “REQUEST TIME CHECK” vid misstänkta tidsavvikelser.
- Med mera

Frasologin finns i Appendix 1 till SIB och ersätter inte befintlig frasologi i AMC1

SERA.14001. Operatörer rekommenderas dock att säkerställa att piloter känner igen och kan använda fraselogin på ett tydligt och konsekvent sätt.

Jämfört med den tidigare R3 innehåller R4 även flera andra nyheter för operatörer:

- bränsleplaneringen bör beakta längre inflygningsvägar och eventuell utökad väntlägesflygning,
- EFB-applikationer som visar områden med GNSS-störningar kan användas som stöd, men informationen är inte momentan,
- utbildning, operativa riskbedömningar och tillverkarens typspecifika instruktioner får ökad betydelse,
- AIREP bör lämnas när störningen är oväntad, kan påverka säkerheten eller när stöd från ATC behövs.

De tidigare rekommendationerna kvarstår i huvudsak.

Operatören behöver bland annat säkerställa alternativa navigeringsmöjligheter, beakta MEL-status för system som utgör reserv till GNSS, kontrollera tillgången till konventionella navigeringshjälpmedel och använda FDM för att identifiera och analysera händelser där detta är möjligt.

EASA har även publicerat en kort och praktisk vägledning om varför korrekt frasologi är viktig och hur piloten bör beskriva problemet: [GNSS phraseology – say what the problem is.](#)

Operatörer bör nu kontrollera att innehållet i R4 har omhändertagits i relevanta delar av OM, SOP, utbildning, färdplanering, MEL-processer och rapporteringsrutiner.



Skicka in tillståndsärenden i god tid

Sektionen för flygbolag har ett ansträngt personalläge under hösten. Vi ber därför tillståndshavare som planerar att lämna in tillståndsärenden – särskilt större eller mer komplexa ärenden – att göra detta i så god tid som möjligt.

För att underlätta en snabb och effektiv handläggning är det viktigt att materialet är fullständigt, väl strukturerat och noggrant granskat före inskick. Säkerställ även att ändringar är tydligt markerade och att samtliga relevanta underlag finns med. Bristfälliga eller ofullständiga ansökningar kan medföra längre handläggningstid.

Anmälningar till årets seminarium

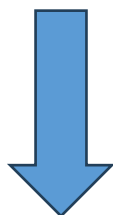
Bifogat efter nyhetsbrevet nedan finner du information, agenda och länk till anmälan till årets seminarium.

Missa inte att anmäla dig!

Varmt välkommen den 25e november!



Övrig information
Inget i nuläget



Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se

Inbjudan till Seminarium för Verksamhetsområdet AOC

Varmt välkommen till årets seminarium!

Vi ser fram emot att välkomna ledningspersonal från svenska flygbolag (AOC Flygplan) till detta spännande och informativa seminarium. Även representanter från andra organisationer såsom AOC Helikopter, NCC och SPO är välkomna i mån av plats.

Vem bör delta?

Förutom ledningspersonal är även andra nyckelpersoner inom organisationen välkomna att delta, exempelvis auditörer, ställföreträdare, chefpiloter med flera.

Tid och plats:

 **Plats:** Konferensen på Kista Science Tower, Kista

 **Datum:** 25 november 2026

 **Tid:** 09:00-16:30

(Du är **välkommen från kl. 08:00** för en kopp kaffe och smörgås)

Kostnad:

Seminariet är helt kostnadsfritt för bolag som innehar svenskt AOC.

Anmälan:

Här gör du din [anmälan](#).

Sista anmälningdag är 16 november 2026.

Observera att gruppanmälningar inte är möjliga; varje deltagare behöver göra en individuell anmälan.

Varmt välkomna!

Se agenda på nästkommande sida – observera att agendan är preliminär

Tid	Ämne	Föreläsare
08:00-09:00	Registrering med kaffe och enklare frukost – Senast ankomst 08.50	
09:00-09:25	Introduktion inklusive presentation av nya chefer på Transportstyrelsen	
09:25-10:05	SPAS (State Plan for Aviation Safety) +5 min för frågor	Ulrika Svensson, Johan Westin Flyginspektörer sektionen för flygbolag, Transportstyrelsen
10:10-10:40	Paus med kaffe	
10:40-11:05	Återkoppling tillsyn +5 min för frågor	Peter Andersson, Flyginspektör, Transportstyrelsen
11:10-11:40	Standardiseringspanelen Transportstyrelsen +5 min för frågor	Peter Andersson, Flyginspektör, Johan Brunnberg Flygteknisk inspektör, Transportstyrelsen
11:45-12:45	Lunch	
12:45-13:05	Transportstyrelsens prövning av befattningshavare +5 min för frågor	
13:10-13:40	ERCS och Eccairs2 +5 min för frågor	Kevin Wedin, Handläggare, Transportstyrelsen Analysavdelning
13:45-14:25	Aviation Risk Management in an Uncertain Geopolitical Landscape From Compliance to Resilience +5 min för frågor	Tatevik Revazian, Senior Vice President, Market Strategy. Osprey Flight Solutions
14:30-15:10	Mingelfika	
15:10-15:45	Drönarhantering vid svenska flygplatser +10 min för frågor	Björn Stavås, LFV
15:55-16:15	Årets operatörsreflektion: Norwegian – Presentation av Power BI och Norwegians Safety Management System +5 min för frågor	Jens Lyche, Safety Manager, Norwegian
16:20-16:30	Avslutning	