



Nyheter för flygbolag

januari 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



Tunga filer via Aurora

Tidigare hade vi ganska mycket problem att skicka tunga filer mellan oss som myndighet och flygbolag. Vi upplever idag att det fungerar bra och vi har god hjälp av er, vår registratur på Transportstyrelsen samt vår IT avdelning som hjälper till när det strular. Tänkte ta upp ett par saker samt en liten förändring här.



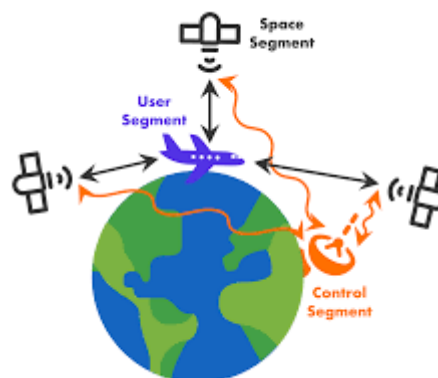
- **Byter du telefon** så bryts kedjan med tvåfaktorsidentifiering. Då behöver du kontakta oss så får vi starta om din inloggning.
- Meddela oss gärna om någon **kollega hos er slutar** och inte längre skall ha tillgång till Aurora.
- **Viktigt! Är det så att ni lägger en tung fil på aurora så uppge det i ert mail** som ni skickar till luftfart@transportstyrelsen.se samt cc till er PI. Om ni inte nämner att det finns en tung fil på Aurora så kommer registrator inte lägga upp filen i ert ärende. Tack på förhand!
- På grund av olika anledningar så har vissa filer som ni laddat upp i er mapp inte hunnit registrerats av vår registratur, varför vi kommer ta bort funktionen för er användare att radera material från Aurora. Önskar du ta bort något så be din PI att ta bort filen alternativt så tar vi bort tunga filer om de är inaktuella.

Ökad risk för GNSS-spoofing i delar av Europa

Svenska flygbolag som flyger inom EU bör vara uppmärksamma på en förhöjd risk för GNSS-spoofing i delar av Central- och Östeuropa, FIR Warszawa (EPWW), Praha (LKAA), Wien (LOVV), Bratislava (LZBB), Budapest (LHCC), Bucuresti (LRBB), and Beograd (LYBA).

Den observerade störningen bedöms ha sitt ursprung i elektroniska motåtgärder som används av Ukraina i syfte att skydda kritisk infrastruktur mot långgräkviddiga vapensystem.

Effekten på civil luftfart är oavsiktlig och utgör en så kallad *spillover-effekt*. I vissa fall rapporterar navigationssystem att luftfartyget befinner sig vid en plats på andra sidan jorden, exempelvis Lima, Peru.



Valet av en geografiskt mycket avlägsen plats bedöms vara avsiktligt, för att tydligt indikera att det rör sig om spoofing och minska risken för sammanblandning med faktisk position.



Startle & Surprise – viktigt Safety Issue i nya SPAS OPS 2026 och ny artikel från EASA



EASA lyfter åter Startle & Surprise effect management som ett prioriterat human factors-område, eftersom reaktionen vid oväntade händelser kan leda till *fördröjda åtgärder, tunnelseende, felprioriteringar och olämpliga kontrollinmatningar* – trots att procedurer och kunskap finns. ([EASA](#)) I [SPAS OPS 2026](#) kopplas området till flera av de risker som svenska kommersiella operatörer förväntas hantera inom SMS:

- Management & Personnel capability: SPAS pekar ut SI-3010 “Impact of startle and surprise on flight crew management of safety-critical situations” bland relaterade Safety Issues.
- Loss of Control (LOC-I): Under topprisken LOC-I lyfts förväntade skyddsbarriärer i tillsyn, bl.a. träning i Surprise & Startle effect / UPRT, fokus på PM-rollen och TEM.
- External Factors – Climate Change / Turbulence (kabin och personsador): SPAS beskriver ökade risker för kabinador och ställer den konkreta frågan *hur kabinbesättning förbereds för kraftig turbulens som uppstår*

oväntat, där “Startle effect” nämns explicit i tränings- och briefingresonemanget.

Vad är nytt i EASA-materialet?

EASA:s arbete betonar inte bara *att* startle/surprise finns, utan hur det kan tränas och hanteras via te.x.

CRM/EBT/UPRT, där överraskningsmoment, tidskritik och informationsbrist behöver simuleras realistiskt.

Dessutom pekar nyare europeiska human factors-publiceringar på enkla självhjälpsmetoder (t.ex. “reset”-/andnings- och avspänningssteg) som kan påskynda återhämtning av kognitiv kontroll och beslutsförmåga – men att tillämpningen utmanas av tidspress, buller och turbulens. ([skybrary.aero](#))

Samstämmigt budskap från FAA, Flight Safety Foundation och SKYbrary

- **FAA** definierar skillnaden mellan **surprise** (kognitiv förväntansbrott) och **startle** (automatisk reflex) och betonar att träning/förberedelse kan minska startle-responstid och förbättra åtgärds kvalitet. ([faa.gov](#))
- **Flight Safety Foundation** kopplar startle/surprise till olycksförlopp där situationen snabbt degraderar och lyfter behovet av målinriktad träning för att behålla kontroll och beslutsdisciplin. ([Flight Safety Foundation](#))
- **SKYbrary** sammanfattar forskningsläget och riskmekanismerna (“freezing”, överreaktioner, hasty decisions) och är en bra ingång för gemensamma definitioner i organisationen. ([skybrary.aero](#))

**Möjliga praktiska inspel:**

- **Säkra att EBT/OPC/LOFT-scenarier innehåller “oväntat + tidspress”** där besättningen måste återta struktur (flyg – navigera – kommunicera – hantera) och där PM-rollen tränas aktivt.
- **Inför/standardisera ett kort “reset”-beteende** (t.ex. andning/paus/verbalisering) som brygga mellan startle och åtgärd – och gör det “tillåtet” i kulturen att säga att man blev startled.
(skybrary.aero)
- **Knyt ihop flight- och cabin-procedurer för oväntad turbulens:** preflight-briefing, TEM (“silent review”), internkommunikation och tydliga beslutskriterier för *säkra kabin vs. sätta sig/spänna fast*.

Uppdaterad “SPAS”

Nu finns en uppdaterad version av Bilaga OPS Flygplan CAT & NCC till Nationell flygsäkerhetsplan för Sverige 2026.

Du hittar mer information under vår sida Flygbolag – [Flygoperativ information](#).

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se