



Nyheter för flygbolag

Juni

”summer-edition 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



Operatörens ansvar för MEL och (O)-procedurer

En MMEL är inte ett operativt verktyg som kan kopieras direkt och införas i operatörens MEL. Däremot är MMEL ett mycket viktigt underlag.

Enligt ORO.MLR.105 ska operatören ta fram en egen MEL, baserad på relevant MMEL, och få MEL samt ändringar godkända av Transportstyrelsen. MEL ska även ange sitt *scope, extent and purpose*.

Det innebär att MEL måste spegla operatörens faktiska verksamhet, exempelvis operationsområde, terräng, väderförhållanden, luftrumskrav, SPA-godkännanden samt det aktuella flygplanets konfiguration och utrustning.

Det centrala är att MMEL endast anger vilka lättnader som kan vara möjliga och under vilka villkor. Operatören måste därefter bedöma om dessa villkor är relevanta, säkra och praktiskt genomförbara i den egna verksamheten.

En MEL-punkt kan därför behöva begränsas ytterligare jämfört med MMEL, eller kompletteras med operatörsspecifika instruktioner i MEL, OM, SOP och träning.

Särskilt viktigt är kravet på operativa (O) och tekniska (M) procedurer. ORO.MLR.105(g) anger att operatören ska etablera

de *Operational and Maintenance Procedures* som refereras i MEL, med hänsyn till MMEL. Dessa procedurer ska finnas i operatörens MEL. AMC/GM förtydligar att sådana procedurer är en del av de kompenserande villkor som krävs för att bibehålla en acceptabel säkerhetsnivå. Ansvaret ligger hos operatören, oavsett vem som ursprungligen har tagit fram proceduren.

När MMEL exempelvis anger: **“(O) Alternate procedures must be established and used”** räcker det alltså inte att föra över texten till operatörens MEL. Operatören måste faktiskt etablera en användbar och operatörsanpassad (O)-**procedur**.

Det behöver framgå vem som gör vad, när proceduren ska användas, vilka begränsningar som gäller och hur proceduren kopplar till SOP, OM och relevant träning.



Operatörens ansvar för (O)-procedurer

Oavsett om en (O) procedur finns beskriven eller om en (O) procedur krävs men inte är beskriven i MMEL, måste operatören ta fram den.

Vad MMEL/DDG anger		
EXEMPEL GPWS/TAWS	C	O
		(O) Alternate procedures must be established and used.
	Dispatch relief Tillåter drift trots inoperativ utrustning.	
	Begränsningar och villkor Anger att begränsningar gäller.	
	Krav på (O)-procedurer Förutsätter att alternativa procedurer är etablerade och används.	



Vad operatören måste göra	
	1. Bedöma risker och begränsningar Identifiera vilka risker och begränsningar som är aktuella.
	2. Anpassa till operationsområde, terräng, luftrum, väder och SPA. Anpassa särskilda godkännanden (SPA) vid behov.
	3. Ta fram säkra och genomförbara (O)-procedurer Utforma procedurer som är praktiskt genomförbara i den egna driften.
	4. Integrera i MEL, SOP och träning Inkludera i MEL, SOP och säkerställ att personalen är utbildad.
	5. Säkerställa efterlevnad i drift Följa upp och säkerställa att procedurerna tillämpas och efterlevs.



Finns (O) procedur i MMEL och inte är etablerad i MEL kan den ATA-punktens lättnad inte användas i MEL, dvs måste fungera.



Källor: ORO.MLR.105(a), AMC1 ORO.MLR.105(g), GS-GEN-MMEL, GM1 ORO.MLR.105 (a)(a)



Om en sådan procedur saknas, trots att MEL-punkten kräver den, är villkoren för dispatch inte uppfyllda. Operatören kan då inte använda den aktuella MEL-/ATA-punkten för att medge lättnad innan avhjälpande åtgärd.

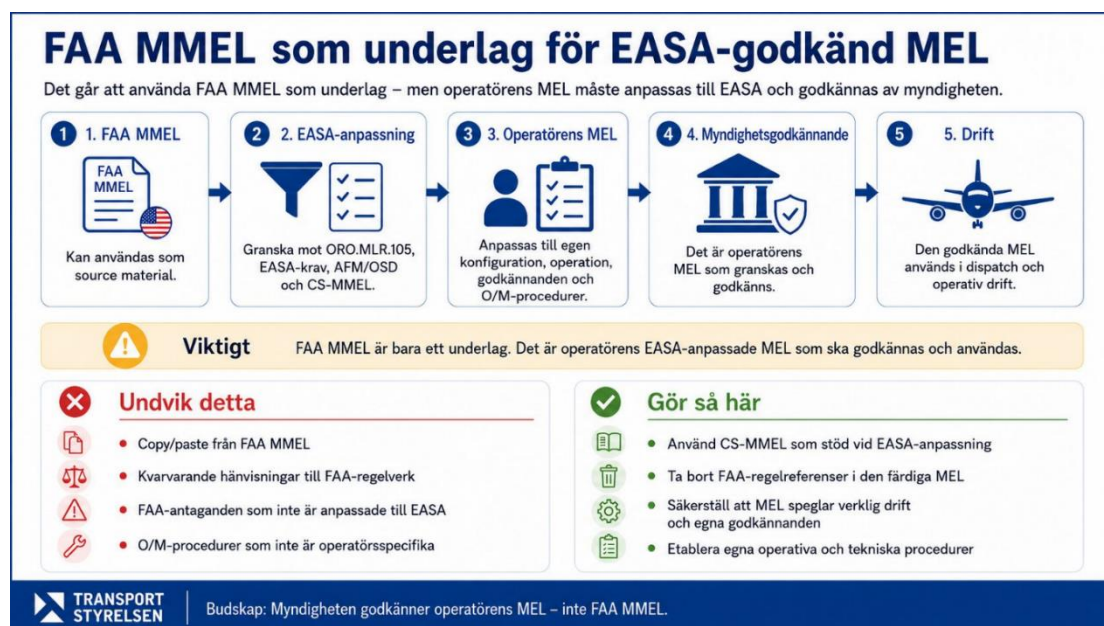
Enligt ORO.MLR.105 ska operatörens MEL normalt baseras på relevant MMEL enligt OSD. Om en sådan MMEL saknas kan operatörens MEL baseras på annat relevant MMEL-underlag. MEL, och senare ändringar av MEL, ska godkännas av behörig myndighet.

FAA MMEL som underlag för en EASA-godkänd MEL

Flera luftfartygstyper som används inom EASA-systemet har historiskt haft en FAA MMEL som underlag när operatören tar fram sin egen MEL. Det kan vara möjligt inom ramen för ORO.MLR.105, men det är viktigt att se FAA MMEL som referensmaterial – inte som en färdig MEL som kan föras över direkt till en EASA-godkänd MEL.

Det innebär att operatören behöver göra en egen EASA-anpassning innan MEL lämnas in för godkännande. Anpassningen bör omfatta luftfartygets faktiska konfiguration, operatörens godkända verksamhet, typ av operation, särskilda godkännanden såsom SPA, rutter, operationsområde, tillämpliga EASA-krav samt egna operativa (**O**) och tekniska (**M**) procedurer.

MEL är ett operatörsspecifikt dokument och ska spegla de förutsättningar som gäller för just den operatörens drift.





En särskild kontrollpunkt är att operatörens MEL inte bör innehålla kvarstående hänvisningar till FAA-regelverk, FAA-policy eller amerikanska operativa antaganden som grund för lättnad. Sådana referenser behöver ersättas med tillämpliga EASA-krav, relevant vägledning i CS-MMEL/CS-GEN-MMEL eller operatörens egna godkända procedurer.

CS-MMEL och CS-GEN-MMEL är viktiga referensmaterial, särskilt när ett FAA-underlag innehåller hänvisningar till amerikanska operativa krav eller när lättnader, villkor och procedurer behöver översättas till EASA-kontext. EASA anger att CS-MMEL och CS-GEN-MMEL kan användas som stöd för att utveckla relevant MEL-innehåll när OSD-MMEL saknas och tillgänglig MMEL hänvisar till operativa krav.

Operatören bör också säkerställa att alla tillhörande operativa och tekniska procedurer är framtagna, anpassade och praktiskt användbara. ORO.MLR.105 kräver att operatören etablerar de operativa och underhållsrelaterade procedurer som hänvisas till i MEL, med hänsyn till motsvarande procedurer i MMEL. Dessa procedurer ska ingå i operatörens MEL eller i relevanta manualer.

Se även den separata artikeln om operatörens ansvar för **(O)-procedurer**.

Sammanfattningsvis kan en FAA MMEL vara ett användbart underlag,

men den godkända MEL måste vara EASA-anpassad och operatörsspecifik.

En ren kopia från FAA MMEL riskerar att ge fel regelreferenser, felaktiga antaganden och otydliga dispatch-villkor. Operatören bör därför kunna visa hur varje relevant lättnad har granskats, anpassats och kopplats till tillämpliga EASA-krav, CS-MMEL/CS-GEN-MMEL och egna godkända procedurer.

Ebola/Bundibugyo – heads-up till flygoperatörer – ny SIB från EASA

ICAO/CAPSCA och EASA följer det pågående Ebola-utbrottet orsakat av Bundibugyo-virus i Demokratiska republiken Kongo och Uganda. Internationell flygtrafik kan fortsatt bedrivas säkert, under förutsättning att etablerade hälsoprotokoll och WHO rekommendationer följs.

För flygoperatörer är detta ett bra tillfälle att stämma av att befintliga rutiner för misstänkt smittsam sjukdom ombord är aktuella och kända i organisationen.

Det gäller särskilt rutiner för:

- Rapporteringsrutiner från besättning,
- Hantering av misstänkta fall ombord,
- Stöd till myndigheter vid eventuell smittspårning,
- Avfallshantering och eventuell desinfektion av luftfartyg.



- Mer information finns via ICAO/CAPSCA: [New Ebola outbreak 2026](#).
- EASA har nyligen släppt en ny [SIB \(2026-06\)](#)



Transportstyrelsen följer utvecklingen, och rekommenderar operatörer att hålla sig uppdaterade via officiella källor såsom WHO, ICAO/CAPSCA, ECDC och svenska Folkhälsomyndigheten.

Fortsätt hålla kampanjen levande – sätt dig själv i flygplansläge

Kampanjen ”Sätt dig själv i flygplansläge” pågår fram till slutet av augusti och är ett gemensamt initiativ från den svenska flygbranschen.

Syftet är att bidra till säkrare, tryggare och trevligare resor för alla – från

ankomst till flygplatsen, via boarding och hela vägen fram till landning.

Flygbolagen har en central roll i detta arbete. Ni är själva en del av den nationella arbetsgruppen kring störande och oreglerliga passagerare.

Därför är det viktigt att kampanjen inte bara syns externt genom myndigheter och branschaktörer, utan också hålls levande i varje organisation.

Vi vill därför uppmuntra, och samtidigt påminna, alla deltagande flygbolag att fortsätta kommunicera kampanjens budskap internt till sina medarbetare. Det kan till exempel göras via intranät, personalinformation, utbildningsinslag eller andra etablerade interna kanaler. Även korta och återkommande påminnelser kan bidra till att skapa samsyn och ge personalen stöd i mötet med resenärer.

Vi ser också gärna att kampanjen sprids vidare i era egna externa kanaler. Dela gärna Transportstyrelsens inlägg på exempelvis LinkedIn och Facebook, men skapa också gärna egna inlägg från ert företag. Budskapet blir ofta starkare när det kommer direkt från den aktör som möter passagerarna i vardagen.



Använd gärna kampanjens uttryck och budskap, men koppla det till er egen



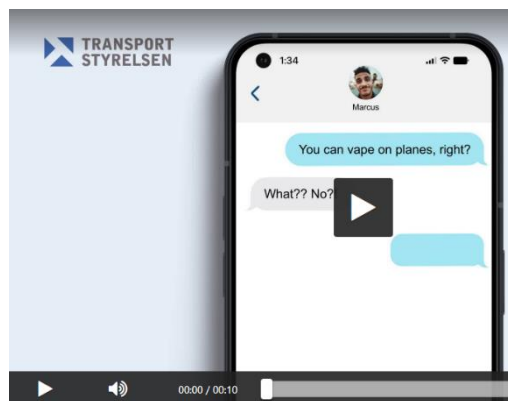
verksamhet, era medarbetare och era resenärer.

Budskapet handlar inte om att skuldbelägga passagerare, utan om att lyfta fram det positiva: att de allra flesta vill bidra till en bra resa.

Genom små val – att visa hänsyn, följa instruktioner, resa förberedd, hantera alkohol ansvarsfullt och respektera personal och medpassagerare – bidrar varje passagerare till en säker och trevlig flygresa.

Det gemensamma målet är tydligt: färre incidenter, bättre arbetsmiljö och tryggare resor för alla. För att nå dit behöver kampanjen fortsätta synas, upprepas och ägas av hela branschen.

[Flight Mode 1 clip](#)



[Flight Mode 2 clip](#)

Tack för ert fortsatta engagemang – och för att ni hjälper till att sätta flygresan i flygplansläge.

Harmoniseringsarbete av Transportstyrelsens hantering av åtgärdsplaner

För närvarande pågår ett internt arbete med att harmonisera hanteringen av åtgärdsplaner inom enheten för operatörer och luftvärdighet.

Det övergripande målet är att skapa tydlighet, förutsägbarhet och likvärdighet i tillsynen genom att delta fram gemensamma arbetssätt samt att genom löpande standardisering arbeta för en mer enhetlig hantering av åtgärdsplaner.

De harmoniserade arbetssätten bygger på en gemensam struktur för åtgärdsplaner, tydligare beskrivning av de olika faserna i processen och gemensamma principer för bedömning och uppföljning. Syftet är att skapa större transparens kring vilka delar som normalt förväntas ingå i en åtgärdsplan och hur Transportstyrelsen följer upp genomförda åtgärder.

Under hösten och vintern kommer Transportstyrelsen att genomföra intern utbildning av inspektörer samt fortsätta informera branschen löpande vid bland annat seminarier och kommande utskick.

För organisationerna innebär detta förhoppningsvis en ökad tydlighet kring vilka delar som normalt förväntas ingå i en åtgärdsplan, hur olika faser i processen hanteras och vilka förväntningar som finns vid uppföljning och stängning av avvikelser.

Arbetet utgår från befintliga regelkrav och syftar till att skapa en mer enhetlig tillämpning av dessa samt en tydligare dialog mellan Transportstyrelsen och de organisationer som står under tillsyn.

*Vi från Sektionen för
Flygbolag önskar er alla en
Glad midsommar och en
fantastisk sommar!*



Övrig information

Nästa nyhetsbrev kommer i slutet augusti!

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se