



Nyheter för flygbolag

oktober 2025





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



Rapportering av GNSS/GPS störningar

Den här informationen är riktad till er flygbolag som regelbundet rapporterar GPS-störningar till oss på Transportstyrelsen.

Som ni vet så tar vi emot en stor volym sådana rapporter och det är vi mycket tacksamma för, ni läste kanske [vårt pressmeddelande](#) kring detta för någon vecka sen.

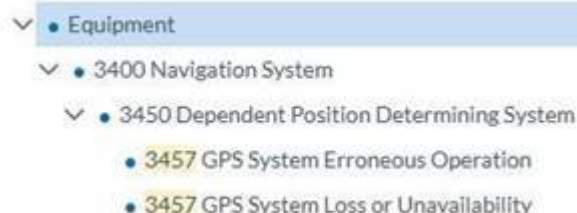


Vi har noterat att dessa rapporter kodas något olika beroende på vilket flygbolag som rapporterar och för att vi ska leverera så korrekta statistiksammanställningar som möjligt behöver vi er hjälp att hålla det så enhetligt som möjligt.

Om det är en "vanlig" GPS-störning som inte beror på något tekniskt fel ombord i luftfartyget så skulle vi vilja uppmuntra er att använda eventet; Operational > Aircraft Flight Operations > Interference with Aircraft > **Interference of GPS Signal** (id: 99012636)

Samt att använda Occurrence category "**SEC: Security related**" (id: 20).

Om händelsen beror på något annat, exempelvis tekniska fel ombord, går det att t.ex. använda någon av dessa två;



Man kan också använda någon av dessa om konsekvensen av störningen blir att GPS:en blir helt eller delvis oanvändbar efteråt.

Som alltid uppmuntrar vi att rapportera hela kedjan av event, finns det andra event som passar för den specifika händelsen så är det jättebra om ni använder dessa också (ex. navigation error osv.).

Men, är det en störning av GPS-signalen, GPS jamming eller spoofing, se gärna till att använda ovan nämnt event (Interference of GPS Signal) också.

Det är också bra om ni rapporterar en så specifik plats om möjligt, skriv gärna in det i fritextfältet Location name. För State/area vill vi tipsa om att det går att ange havsområden också, exempelvis "Baltic Sea" (id 326), och om det är osäkert över vilket land/område som händelsen inträffade finns möjligheten att ange ett större område som t.ex. "Europe and North Atlantic" (id 901).

Vid frågor är det bara höra av sig. Tack för er hjälp och tack för att ni rapporterar dessa händelser.

[Kevin Wedin](#)

Handläggare/Koordinator
Händelserapportering



EASA ser över regelverken

EASA har lanserat ett omfattande program för att förenkla och modernisera det europeiska regelverket för civil luftfart. Syftet är att göra reglerna mer överskådliga och proportionerliga, samtidigt som säkerheten bibehålls. Programmet bygger på EU:s strategi för Better Regulation och innebär att branschen nu bjuds in att lämna synpunkter genom en enkät.

Läs mer om [EASA:s Rule Simplification Programme här](#).

Skicka in er del-IS-manual i tid

Transportstyrelsen påminner om vikten av att skicka in manualen för del-IS (informationssäkerhet) i god tid. Manualerna ska vara **godkända innan** förordning (EU) 2023/203 träder i kraft den 22 februari 2026.

Vi uppmuntrar er att skicka in ansökan om godkännande så snart ni är klara med det initiala arbetet, även om vi accepterar något senare inskick än tidigare meddelat (22 november).

Manualen behöver täcka de relevanta regelkraven och beskriva hur ni praktiskt arbetar med informationssäkerhet i er verksamhet.

Målet är att alla operatörer ska stå väl förberedda när regelverket träder i

kraft med en godkänd manual redan före februari 2026.



Kontinuerlig användning av stop bars – EASA SIB 2025-07

EASA har publicerat Safety Information Bulletin 2025-07 med rekommendation om att stop bars vid rullbanans infarter bör användas kontinuerligt – inte bara vid låg sikt. Syftet är att minska antalet rullbaneintrång, som ökat i Europa de senaste åren.

Stop bars, de röda markljusen vid rullbanans väntlinje, utgör en viktig barriär mot oavsiktliga intrång. Genom att använda dem dygnet runt skapas en mer konsekvent och förutsägbar miljö för piloter och markpersonal.

EASA uppmanar flygplatsoperatörer, flygtrafiktjänst och berörda aktörer att samverka och genomföra riskbedömningar inför införandet. Flygbolag rekommenderas att följa utvecklingen, uppdatera sina besättnings- och markbriefingar samt



inkludera rutinerna i säkerhetsarbetet (SMS).

[EASA SIB 2025-07 – Continuous use of stop bars \(PDF\)](#)

Se även [SPAS](#) Runway collision sidorna 57-61.



Övrig information

Compliance checklista för Part-IS hittar ni [här](#)

[Artikel om cyberattack på flygplatser \(Reuters\)](#)

[Artikel om drönare som stänger lufterummet vid Münchens flygplats \(The Guardian\)](#)

Kontakt

Sektionen för flygbolag
Transportstyrelsen
601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
0771-503 503

luftfart@transportstyrelsen.se