

KSAK Webinarie NLL 15 november 2022

Magnus Axelsson

Flyginspektör/projektledare

Transportstyrelsen

Regler som ska följas för NLL

- TSFS 2021:26 (certifikatregler)
- TSFS 2021:103 (operativa föreskrifter för NLF/NUF)
- LFS 2007:71 (operativa föreskrifter för UL-A/Gyro)
- (EU) 923/2012 (EU:s Trafikregler SERA)
- TSFS 2020:59 (Nationella Trafikregler)

Uppdatering av TSFS 2021:26

- Införande av nya bestämmelser för UL-certifikat för helikopter i fjärde kapitlet och anpassningar för att även inkludera helikopter i det gemensamma kapitlet, dvs första kapitlet
- Ny paragraf för att möjliggöra leverans- eller positioneringsflygningar för piloter med utländskt UL-certifikat
- Möjlighet att tillgodoräkna sig de teoretiska gemensamma ämnena för UL-certifikat, i de fall en pilot har ett giltigt certifikat för någon annan kategori av luftfartyg

Uppdatering av TSFS 2021:26

- Införande av minst 1 timmes repetitionsutbildning för innehavare av UL-certifikat för flygplan, som ska genomföras inom de senaste 24 månaderna, för att vara behörig att flyga (*OBS! Efter kommentarer från externremissen har vi lagt till att de som redan genomfört flygprov eller en kompetenskontroll för en annan klass- eller typ av flygplan undantas kravet på repetitionsutbildning*)
- Erfarenhetskravet som finns för att kunna bli instruktör för UL-certifikat för flygplan har setts över. Enligt det som föreslås kan de 50h flygtid på NUF eller NLF (av de totalt 200h som krävs och fortfarande kommer att krävs) kunna förkortas till minst 10 timmar som PIC, om man har en giltig FI(A) eller FI(S) utfärdad enligt EU-förordningen. Detta kan ske efter bedömning av flygskolan

Uppdatering av TSFS 2021:26

- Ny paragraf för instruktörer som möjliggör egna inflygningar på NLF och NUF *(OBS! Gäller inte för de som för första gången utökar sin egen behörighet från NUF till NLF, eller från NLF till NUF)*

Den nya föreskriften skickas inom kort till GD för beslut!

Säkerhetskultur

- ***Vems är ansvaret egentligen?***
- ***Vem är operatören?***
- ***Vad är en sund flygsäkerhetskultur?***

Säkerhetskultur

Antal omkomna

- 2019 10 personer
- 2020 5 personer
- 2021 11 personer

Säkerhetskultur

Flygsäkerhetsmål för allmänflyget fram till 2025

”En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”

Säkerhetskultur

”Säkerhetskultur handlar om en organisations **gemensamma** sätt att tänka och agera i förhållande till **risk och säkerhet**, det vill säga hur en organisation **prioriterar** och faktiskt **arbetar** med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet”

Säkerhetskultur

Organisationen/piloten/Instruktören behöver

- *Tänka igenom och **dokumentera** hur risk- och säkerhetsarbetet i organisationen ska bedrivas*
- *Att **alla** berörda vet och **förstår** hur detta arbete ska gå till*
- *Samt att **alla** beter sig enligt de **beslutade** avsikterna*

Säkerhetskultur

- Rapportering kultur
- Rättvis kultur
- Lärande kultur
- Säkerhetsengagemang
- Kommunikation
- Resurser och kompetens

Säkerhetskultur

- Luftfartyget
- Luftvärdigheten
- Underhållet
- Flygplatsen
- Luftrummet
- Pilotstatus/skicklighet
- Dagsformen

TÄNK EFTER FÖRE!!

Säkerhetskultur

Mitt ansvar som pilot:

- Vara väl förberedd
- Göra en riskvärdering
- Riskreducera
- SOP
- Checklistor

Låt det sunda förnuftet råda!!

Säkerhetskultur

IMSAFE

- *I*llness
- *M*edication
- *S*tress
- *A*lcohol/drugs
- *F*atigue
- *E*motions

Säkerhetskultur

”Ett bra, konstruktivt och förtroendefullt samarbete mellan branschen och myndigheten gynnar en god flygsäkerhetsutveckling”