



KSAK/KSAK-M:s svar på remiss TSF 2019:71 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

Här följer KSAK/KSAK-M svar på remiss TSF 2019-71 avseende förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

Förord

Vår erfarenhet av flygklubbarna är att de sällan missbrukar och eller inte håller sig till nu rådande riktlinjer för introduktionsflygningar. Tvärt om är vår uppfattning att flygklubbarna hanterar introduktionsflygningar på ett bra och säkert sätt. Därmed anser vi att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.

EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.

Vi önskar belysa vikten av att Transportstyrelsen proaktivt för en dialog med KSAK redan när man påbörjar ett regelförslag, inte i samband med remiss. I detta fall kom remissen med kort varsel vilket vi hade lämnat accept på.

Våra erfarenheter från remisser är att remissinstanserna sällan eller aldrig får gehör för sina reaktiva åsikter. Vi ser fram emot att hanteringen av regelförslag förändras i samband med den här remissen.

Det är möjligt att denna remiss endast borde ha haft bäring på de kommersiella operatörerna och inte på allmänflyget och eller på flygklubbarna.

Konsekvensbeskrivning

KSAK har inte uppfattat att det hos flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.

Ni skriver:

[...] att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.

Vi anser inte att ett tillstånd per automatik höjer säkerhetsnivån.

Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget.

Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att Transportstyrelsen ska hålla den här informationen till sin egen webbplats och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans (till allmänflyget) i det här sammanhanget. TS bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.

Konsekvenser för medborgare

Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.

En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är delvis kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Men framför allt är vår erfarenhet att det är direkt olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit



KSAK/KSAK-M:s svar på remiss TSF 2019:71 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

tidigare blir illamående och vill landa. Att börja flyga bör tas i flera olika steg. Konsekvensen av det kan bli direkt och tråkig för alla inblandade parter.

Vi noterar även att det drabbar e-flyget som måste ladda längre mellan flygningarna och det kan vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

Med denna föreskrift kommer Transportstyrelsen att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.

Konsekvenser för flygklubbarna

Förslaget kommer att försvåra genomförandet av introduktionsflygningar som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom förslaget ger ett mer omständligt och utökat krav genererar förslaget ökade kostnader vilket i sig föranleder färre flygningar vilket i sin tur är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.

Konsekvens punkt 9

Er text:

Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.

Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.

Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.

Konsekvens Funktionsmålet

Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.

Konsekvens Hänsynsmålet

Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.

Föreskriftsförslaget

1-3 §

Inga kommentarer

4 §

Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdat. Det är vidare svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.



KSAK/KSAK-M:s svar på remiss TSF 2019:71 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

5 §

Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb och eller flygskola.

Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i flygklubbens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.

Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämja bort dem?

Som tidigare nämnt anser vi att flygklubbarna uppfyller en god säkerhet i alla perspektiv för att det ska räcka att med att informera om att det här inte är en kommersiell flygning som man gör till en semesterort och att vi följer andra, lättare regler som är anpassade för allmänflyg i bra och flygsäker miljö.

Vi är eniga med förslaget att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.

6 §

Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas.

Vi anser att det är onödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras.

Samtliga flygningar loggas alltid och det ligger i flygklubbarnas intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på att kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är otydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.

7 §

Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv hellre detta som "allmänna råd" eller liknande.

8 §

Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))

9 § - inledning

Det är inte rimligt att acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats.

Flertalet flygklubbar omlokaliserar sig vid olika säsonger. Det kan orsakas av både flygsäkerhetsfrågor och säsongsverksamhet. Till exempel, klubben flyttar från gräsfält till asfaltbana eller byter aktivitet från vintersäsongen till sommarsäsongen, sjö-, segelflyg, flygdagar, etc. Därmed anser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Vi ser att kravet bör styrkas. Ett möjligt alternativ är att flygningarna ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna från en och samma plats.



KSAK/KSAK-M:s svar på remiss TSF 2019:71 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

9 § - punkt 1

Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:

9 § - punkt 2

Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.

Många passagerare är inte vana vid flygning och kan få problem med att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämrar flygsäkerheten.

Kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med el-flyg.

Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid.

9 § - punkt 3

Vi anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i pilotens skyldighet och ansvar att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift. Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.

Stryk punkt 3. Det är givet att flygningen inte är en flygktion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.

10 §

Vi anser inte att piloten innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Pilotens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.

11 §

Ingen kommentar

Reflektion av Transportstyrelsen arbetssätt

Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken kommer att fungera operativt. Det är möjligt att Transportstyrelsen bör öka kompetensen av operativa erfarenheterna och kunskaper om allmänflyget i allt större utsträckning än vad som görs idag hos Transportstyrelsen.

Slutligen tackar vi för möjligheten att kunna få svara på denna remiss.

Bromma 2022-03-14

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare
KSAK/KSAK-M