



KSAK/KSAK-M:s svar på Omremiss TSF 2023-26 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

Här följer KSAK/KSAK-M svar på Omremiss TSF 2023-26 avseende förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

Förord

Vi anser att det inte behövs några nya regelverk för något som redan fungerar bra hos flygklubbarna.

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 EASAs arbete och bör därför inte träda i kraft.

Vår erfarenhet av flygklubbarna inte ser några otydligheter avseende gränsdragning och att de sällan missbrukar 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. Inte minst att flygklubbarna har klart för sig vilka regler som gäller. Undantag kan naturligtvis uppstå men då förmodligen på grund av bristande kunskap (en informationsfråga).

Det är möjligt att denna remiss endast ska ge 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 regelverket ska hanteras. Vi anser inte att ett tillståndsförfarande per automatik höjer säkerhetsnivån.

Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att Transportstyrelsen ska hålla den här informationen till egen webbplats (vilket kan även spridas av allmänflygorganisationerna och företrädesvis KSAK) 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.

Konsekvenser för medborgare

Vi anser inte att säkerhetsnivån höjs i och med förslag till omremiss. Information till passagerare (en eller flera) om riskerna med introduktionsflygning har inte någon effekt på säkerheten som sådan. Naturligtvis ska passagerarna som alltid informeras om risker och hantering vid nödsituationer, de som redan åligger pilotens skyldigheter i dagens föreskrifter.

En viktig del som Transportstyrelsen inte har med i sin konsekvensutredning är att denna föreskrift minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar.

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

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.

Självfallet ska introduktionsflygningar kunna genomföras med ultralätta luftfartyg, NUF (UL-A, UL-B), Gyroplan och NLF. Idag finns det ca 40 flygklubbar och lika många UL-skolor dvs ca 40 som brukar ca 100 ultralätta luftfartyg (NUF och eller NLF).



KSAK/KSAK-M:s svar på Omremiss TSF 2023-26 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

Vi noterar att ni anser att merparten av flygklubbar har ett DTO. I vår mening är det ca 50-55 av totalt ca 120 flygklubbar i landet som har DTO av i Sverige ca 60 registrerade DTO. Dvs mer än hälften av flygklubbarna har inte något DTO. Det betyder att flygklubbarna inte ska kravställas ett DTO och eller normalklassluftfartyg och därmed hindras att genomföra introduktionsflygningar.

Konsekvens Funktionsmålet

Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre medborgare kan ta del av introduktion av allmänflygning.

Konsekvens Hänsynsmålet

Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.

Föreskriftsförslaget

1 §

Svar: Ok, inga kommentarer.

2 §

Svar: Vi anser att Transportstyrelsen ska möjliggöra att t.ex. Flygande Veteraner kan utföra introduktionsflygningar då det är en ideell förening (motsvarande flygklubbarna). I övrigt håller vi med Transportstyrelsen i tillämpningsområden.

3 §

Svar: Paragrafen bör tas bort då gällande föreskrifter avseende PEL och OPS tar vara på flygsäkerheten på ett fullgott sätt. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definition eller det förbud som förekommer senare i remissen.

4 §

Svar: Flygklubbarna är ideella organisationer och eventuella överskott- och underskott hanteras inom flygklubben. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definitionen då flygklubbarna är ideella organisationer.

5 §

Svar: Syftet från KSAK som central intresseorganisations sida är att introduktionsflygning ska kunna genomföras vid t.ex. flygdagar och andra tillställningar där flygklubben mycket väl kan bedriva verksamheten i syfte att främja flyg, tillväxt av piloter och medlemmar. Vi accepterar att passagerarna ska informeras men vi kan inte acceptera att det måste ske innan man har bestämt tid och plats. Om vi tolkar följande att information ges "innan överenskommelse träffas om flygning" är planerat långt i förväg så förhindrar det introduktionsflygning vid till exempel en flygdag och eller ett spontant besök i flygklubben för att få en introduktionsflygning.

6 § till 9 §

Svar: Ok, inga kommentarer



KSAK/KSAK-M:s svar på Omremiss TSF 2023-26 – Förslag till kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning

10 §

Svar: Paragrafen avseende enstaka platser bör tas bort. Vi anser inte att det ska behövas att lämnas in ansökan för introduktionsflygningar från annan plats. Många flygklubbar har sommar- och vinter stationeringsplatser för att kunna upprätthålla verksamheten året om.

11 §

Svar: Vi anser att det är mycket olämpligt att sätta en begränsning på hur kort eller hur lång en introduktionsflygning får vara. Detta oavsett om introduktionsflygningen är 5 eller 30 minuter. Men 15 minuter är bättre än tidigare kravställda 30 minuter.

12 § O gynnsam miljö behöver inte nämnas i den här regleringen. SERA.3105 omhändertar detta på ett fullgott sätt och gäller. Det är olämpligt med dubbel reglering

13 §

Svar: Ok, inga kommentarer

Möjlighet att delegera tillstånd för introduktionsflygningar

Om Transportstyrelsen önskar fortsatt anmälan om tillstånd för introduktionsflygningar kan KSAK under delegering av Transportstyrelsen hantera tillstånden för flygklubbarna. Det vill säga att säkerställa att flygklubbarna efterlever anmälningskrav och efterlevnad av dess kravställning för introduktionsflygningar. KSAK har idag digitalt system som hanterar till exempel Brandflyget där vår plattform och arbetssätt kan även implementeras för tillståndsansökningar och uppföljning av efterlevnad av föreskrifter för introduktionsflygningar. Det håller ned kostnader och administration för den enskilde och därmed avlastar Transportstyrelsen.

Reflektion av Transportstyrelsen arbetssätt

Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken kommer att fungera operativt. Vi efterlyser att Transportstyrelsen i allt större utsträckning följer EASA regelverk.

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

Bromma 2023-04-18

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare
KSAK/KSAK-M