

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2024:43) om certifikat och utbildning för före detta militära komplexa luftfartyg

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Socialstyrelsen		Socialstyrelsens yttrande utgår från myndighetens verksamhetsområde. Socialstyrelsen har inga synpunkter på förslagen.	Noterat.
Privatperson		<p>Det är positivt att Transportstyrelsen klargör nationella regler så att användarna av föreskrifterna får förbättrade möjligheter att ta del av regelverket.</p> <p>Följande allmänna synpunkter på föreskriftsförslagen bör beaktas:</p> <p>1) Definitioner, tillämpningsområden och lexikala regeltexter i de nationella föreskrifterna bör i så stor utsträckning som möjligt följa tillämpliga EU-förordningar för att klargöra begreppen och jämförelsen mellan dem. Exempel:</p> <p>a) "Behörighetsbevis" Definitionen finns i både EU-förordningar och i nationella föreskrifter. Då borde det tydligaste begreppet vara "nationellt behörighetsbevis" och inte LOA (som inte används i andra TSFS).</p> <p>b) "Militära" finns inte definierat i förslaget till ny föreskrift. Genom att stället hänvisa till relevant skrivning i grundförordningen (enligt EU 2018/1139: "väpnade styrkor" med tillägget om konstruktionsnorm) finns ingen risk för missförstånd när det gäller vilka luftfartyg som avses. Även tidigare utländska luftfartyg kan komma ifråga i föreskriften och då kan osäkerhet finnas om de inte definieras enligt grundförordningen.</p>	<p>1)</p> <p>a) LOA är ett vedertaget begrepp som bara används i dessa sammanhang. Definitionen av behörighetsbevis i föreskrifterna är densamma som i andra föreskrifter.</p> <p>b) Ingen justering. Vi anser att föreskrifterna är tillräckligt tydliga för att de ska förstås av de som ska använda dem.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>c) "Variant" i FCL.710 används variant som begrepp för att bli skilja på befogenheter inom en typbehörighet. Med motsvarande formulering i TSFS kan likställdhet uppnås.</p> <p>d) "Rotorcraft" Eftersom detta begrepp införs i kommande EU-förordningar bör motsvarande svenskt begrepp införas i alla nya och succesivt i ändrade TSFS.</p> <p>2) Definitioner, tillämpningsområden och lexikala regeltexter i de nationella föreskrifterna ska vara lika i skilda TSFS och inom en TSFS. Tex. borde ett behörighetsbevis vara uttryckt som en bilaga till pilotcertifikat som i övriga fall när det gäller från grundförordningen undantagna luftfartyg. Samma formulering används oavsett om reglerna rör certifiering av luftfartyg, operativa regler, underhållsregler eller certifikat för personal för ökad tydlighet.</p> <p>3) Hänvisningar till bilaga I-luftfartyg i TSFS tas bort. Ett luftfartyg som uppfyller något av kraven i bilaga I kan vara ett luftfartyg som inte är undantaget enligt artikel 2 i grundförordningen och då alltså omfattas av förordningen.</p> <p>4) Det bör för ökad tydlighet övervägas ett begrepp som omfattar alla luftfartyg som är undantagna enligt artikel 2 i grundförordningen och som då används i alla berörda TSFS. Det mest naturliga valet torde vara "nationella luftfartyg".</p> <p>5) Det bör övervägas att samla alla nationella regler för pilotcertifikat och övriga befogenheter i samlade dokument som</p>	<p>c) För dessa luftfartyg krävs alltid teoretisk och praktisk utbildning enligt 12 §. Vi ser inget behov av att föra in begreppet variant i föreskrifterna.</p> <p>d) "Rotorcraft" är inte aktuellt att föra in i dessa föreskrifter.</p> <p>2) Ett behörighetsbevis kan uttryckas genom en bilaga, men även på andra sätt, beroende på vad som är lämpligt i det aktuella sammanhanget.</p> <p>3) Dessa föreskrifter innehåller inte uttrycket "bilaga I luftfartyg".</p> <p>4) Med tanke på de skiftande förutsättningarna som finns inom de olika delarna inom luftfartsområdet, är ett sådant begrepp inte aktuellt att införa.</p> <p>5) Vi bedömer att de som berörs av LOA föreskrifterna lättare kan förstå vad som gäller för dem i separata föreskrifter.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>motsvaras av FCL/SFCL/BFCL. Det ger ökad tydlighet och visar vad som skiljer mot EU-förordningarna (till skillnad från dagens utspridda dokument). Då skulle tex. en lista över berörda typer av luftfartyg som kräver typbehörighet likt motsvarande beskrivning i GM1 FCL.700 kunna upprättas. Det kan inte vara kostnadseffektivt att formulera regler som enbart berör ett totalt antal piloter. Alternativet borde vara att man gör på samma sätt som med operativa regler dvs. att man ska följa tillämpliga delar av EU-förordningen, men kompletterar med specifika skillnader som behövs i de nationella reglerna.</p> <p>Flera av ovanstående punkter har koordinerats med Erik Jangren</p> <p>Utanför remissen bör Transportstyrelsen beakta möjligheten för personer utan certifikat att erhålla en begränsad radiotelefon- behörighet för flygsäkerhetshöjande ändamål.</p>	

Sändlista

KSAK

Prenumeranter inom serie PEL/FSTD

Piloter som innehar behörighetsbevis för LOA

Aeroseum

Swedish Airforce Historic Flight

Socialstyrelsen