

SSA:s FLY IN 13 augusti 2022

Magnus Axelsson

Sektionen för helikopter- och Allmänflyg

Transportstyrelsen

Vi ska prata om...

- Vilka regler gäller för privatflygning i Sverige (EU)
- Flygsäkerhetsarbete, Säkerhetskultur & Allmänflygsäkerhetsrådet (AFSR)
- Luftfartyg med kulturhistorisk värde
- Annex I-behörighet kopplad till EU:certifikatet

Transportstyrelsens vision/mål/strategier

Transportstyrelsens vision:

***Vi möjliggör morgondagens
resor och transporter***

Transportstyrelsens vision/mål/strategier

Vi fokuserar på fyra målområden

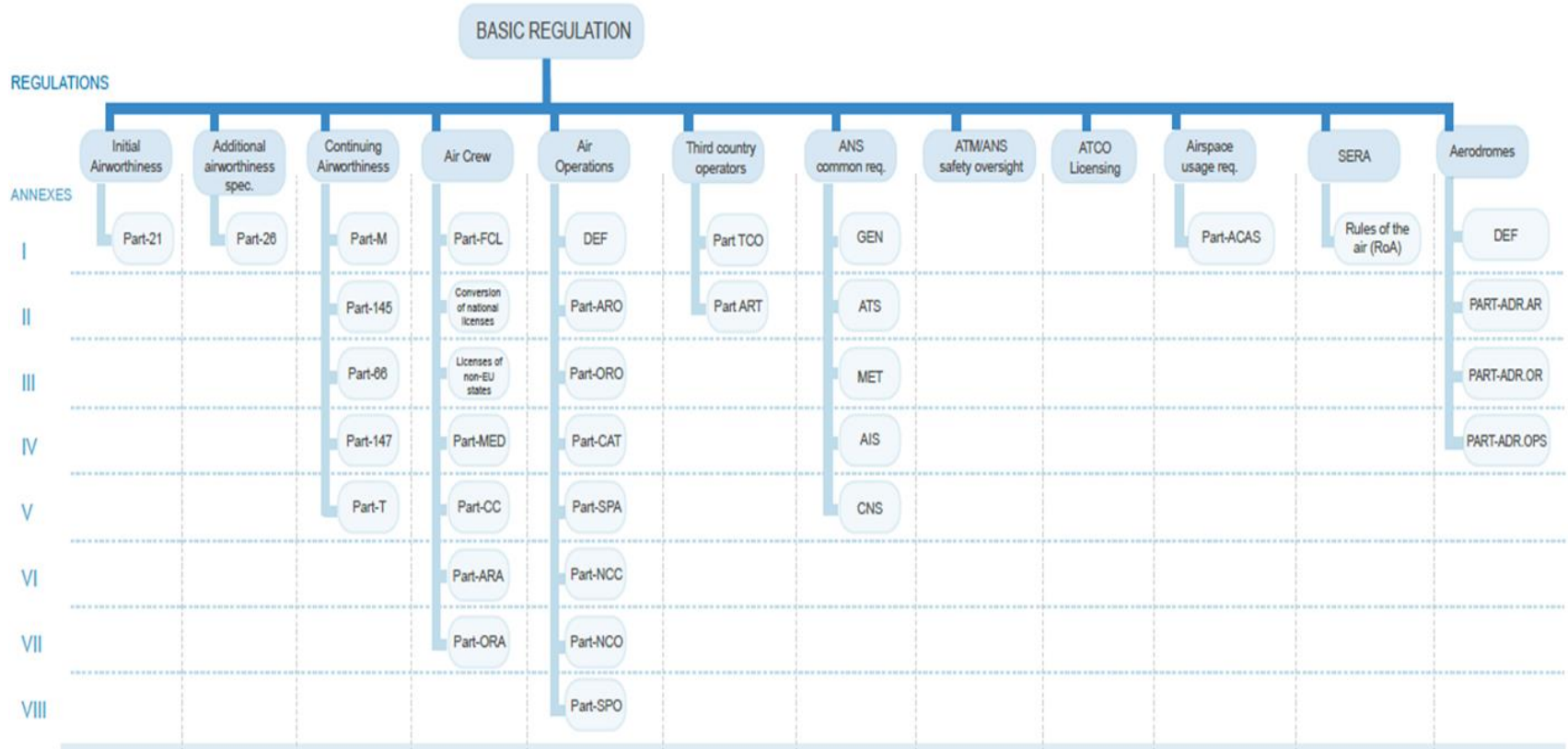
- Regelutveckling
- Teknikutveckling
- Digitalisering
- Hållbarhet

Transportstyrelsens vision/mål/strategier

FYRA ÖVERGRIPANDE MÅL REGLER

- Våra regler är tidsenliga och möjliggör samhällets utveckling
- Vi har förmåga att möta teknikutvecklingen i transportsystemet
- Vi har säkra digitala lösningar som möter samhällets behov
- Vi bidrar till hållbara transporter

Övergripande regelstruktur inom EU för luftfart



Övergripande regelstruktur inom EU för luftfart

- IR (Hard Law, EU-Kommissionen)
- AMC/GM (Soft Law, EASA/MS)

- IR = *Implementing Rules*
- AMC = *Acceptable Means of Compliance*
- GM = *Guidance Material*

Strukturen i Del NCO

- NCO.GEN *Generell Requirements*
PIC ansvar, dokument ombord, info till passagerare mm.
- NCO.OP *Operationell Procedures*
Start- och landningsområden, IFR-min, PBN, bränslekrav mm.
- NCO.POL *Performance & Operating Limitations*
Hänvisar till luftfartygets AFM
- NCO.IDE *Instruments, Data & Equipment*
Utrustningskrav för VFR/Night/IFR, ELT, flygning över vatten mm.
- NCO.SPEC *Specifik Recuirements*
Tilläggskrav för AVA, Fallskärm, MCF mm.

Strukturen i Del NCO

Del NCO består av 137 sidor i (EU) 965/2012 (2.205 sidor)

Operativa regler som ska följas

- (EU) 965/2012 Del NCO
- TSFS 2021:103 (operativa föreskrifter för Annex I/NLL)
- (EU) 923/2012 (EU:s Trafikregler SERA)
- TSFS 2020:59 (Nationella Trafikregler)

Flygsäkerhetsarbete, Säkerhetskultur & Allmänflygsäkerhetsrådet (AFSR)

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

Flygsäkerhetsarbete

Antal omkomna

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

Säkerhetsmål för allmänflyget

Flygsäkerhetsmål 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 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 betar 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!!

Allmänflygsäkerhetsrådet

- Startade 2014
- Forum där branschen & Transportstyrelsen möts
- Gemensamma satsningar och aktiviteter för att öka säkerheten och nå flygsäkerhetsmålen

Allmänflygsäkerhetsrådet

Organisationerna gör:

- Riskinventering
- Föreslår flygsäkerhetsaktiviteter
- Redogör för vad man vill uppnå

Transportstyrelsen finansierar...

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

- Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartyg av kulturhistoriskt värde (TSFS 2021:44)
- Gäller från 210701
- Avgiftsbefrielse luftvärdighet (4.300 kr)
- Avgiftsbefrielse registerhållningsavgift (600 kr)
- Sammanlagt 4.900 kr/år

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

Kriterier:

4 § Ett luftfartyg måste uppfylla följande kriterier för att kunna klassificeras som ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde:

1. Luftfartyget ska vara 75 år eller äldre.
2. Luftfartyget ska vara registrerat i Transportstyrelsens luftfartygsregister.

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

3. Luftfartyget ska befinna sig i Sverige minst sex månader per år.
4. Luftfartyget ska ha en väldokumenterad historia.
5. Luftfartyget ska, så långt det är möjligt, vara bevarat i sin originalkonstruktion. Undantag får endast göras för modifieringar och reparationer som krävts enligt andra föreskrifter.
6. Verksamhet med luftfartyget ska bedrivas utan vinstsyfte (TSFS 2021:103 gäller dock även K-märkta luftfartyg)
7. Luftfartyget ska vid ansökan vara luftvärdigt.

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

5 § Ett luftfartyg som är yngre än 75 år kan ändå klassificeras som ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde om det uppfyller kriterierna i 4 § 2–7 och

1. tidigare aktivt tjänat i Sveriges försvarsmakt,
2. har deltagit i viktiga historiska sammanhang, eller
3. aktivt har bidragit till samhällets utveckling i stort.

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

6 § Ett nybyggt luftfartyg som byggts som en kopia av ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde kan också klassificeras som ett luftfartyg av kultur-historiskt värde, om det kopierade luftfartyget uppfyller eller hade uppfyllt kraven i 4 § 1 eller 5 § och kopian uppfyller kriterierna i 4 § 2–7.

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

7 § Ett luftfartyg behåller sin klassificering som ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde även när det byter registrerad ägare eller brukare, under förutsättning att kriterierna i 4 § 2–6 fortlöpande är uppfyllda, om inte en ansökan om upphävande skickas in till Transportstyrelsen av den nya registrerade ägaren eller brukaren.

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

8 § Om ett luftfartygs luftvärdighet förfaller eller upphävs efter att det klassificerats som ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde kvarstår luftfartygets klassificering, förutsatt att luftfartyget fortlöpande uppfyller kriterierna i 4 § 2–6.

Luftfartyg med kulturhistoriskt värde

9 § Luftfartygets registrerade ägare eller brukare ska till Transport-styrelsen anmäla alla ändringar i luftfartygets originalkonstruktion som kan påverka klassificeringen som ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde, om luftfartygets dokumentation förstörts eller förlorats samt om verksamhet med vinstsyfte börjar bedrivas med luftfartyget.

10 § En klassificering av ett luftfartyg som ett luftfartyg av kulturhistoriskt värde kan återkallas om luftfartyget inte längre uppfyller kriterierna i 4 § 2, 3, 5 och 6.

Annex I-behörighet kopplad till EU-certifikat

Följande pilotcertifikat finns i Sverige (förutom segel):

- LAPL/PPL/CPL/ATPL (EU 1178/2011)
- UL (Luftartslag & Luftfartsförordning)
- Licenser (Luftartslag & Luftfartsförordning)

Annex I-behörighet kopplad till EU-certifikat

Luftfartslagen 4 kap. Flygcertifikat m.m.

Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord

1 § Ett luftfartyg får föras endast av den som innehar ett gällande flygcertifikat.

Kravet uppfylls genom en bilaga till EU-certifikatet

Annex I-behörighet kopplad till EU-certifikat

Vad gäller för att utbilda sig till PPL på Annex I?

- *Luffartyget ska vara auktoriserat i en DTO/ATO*

Kan man enbart bibehålla en Annex I-behörighet kopplad till sitt EU-certifikat

- *Ja*

Kan man förlänga en EU-behörighet genom att göra PC/träningsflygning på en Annex I-kärra?

- *Ja, om luffartyget är auktoriserat i en DTO/ATO*

Annex I-behörighet kopplad till EU-certifikat

Vid förlängning av enbart Annex I-behörighet, kan man göra det i ett luftfartyg som INTE är auktoriserat i en DTO/ATO?

- *Ja*

Mer information finns här

[Viktig information för dig som flyger luftfartyg enligt bilaga I \(transportstyrelsen.se\)](https://transportstyrelsen.se)

Tack för uppmärksamheten!

Frågor?