

Konsekvensutredning av uppdaterade föreskrifter för fallskärmshoppning

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen beslutar om nya föreskrifter för fallskärmshoppning och upphäver Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:46) om fallskärmshoppning

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:46) om fallskärmshoppning är antagna med stöd av den äldre luftfartslagen (1957:297) och äldre luftfartsförordningen (1986:171) som bägge upphävts och ersatts med nyare författningar¹ 2010.

Materielen inom fallskärmshoppning har utvecklats över tid och de fallskärmar som används idag har mycket högre prestanda än tidigare och därför behöver det analyseras om reglerna behöver anpassas till den teknikutveckling som skett. Sedan 2019 har två allvarliga olyckor inträffat med flera omkomna, vilket föranleder ett behov av att se över föreskrifterna.

LFS 2007:46 hänvisar till föreskrifter som inte längre gäller. Det innebär t.ex. att luftvärdighetskraven inte är anpassade till de senaste årens utveckling. Bl.a. anges i LFS 2007:46 (14 §) att fast och lös utrustning i ett luftfartyg som används vid fallskärmshoppning ska vara godkänd enligt en EU-förordning² som numera har upphävts.

Sedan 2016 reglerar EU de flygoperativa kraven vid flygning med fallskärms-hoppare i förordning (EU) nr 965/2012³. Förordningen reglerar själva flygoperationen (krav på piloten och luftfartyget etc.) medan LFS 2007:46 reglerar själva fallskärmshoppningen. Förordningen innehåller ett antal regler om

¹ Luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770).

² Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.

³ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

fallskärms hoppning, bl.a. att en checklista för fallskärms hoppningsverksamhet ska användas och att golvet får användas som sittplatser. I förordningen finns dock, till skillnad från i LFS 2007:46, inga krav på ett specifikt antal flygtimmar för en pilot som flyger fallskärms hoppare. EU-rätten gäller framför nationell rätt och det behöver därför göras en genomgång för att se vilka krav Transportstyrelsen kan ställa på fallskärms hoppning med hänsyn till EU-rätten.

Sammantaget är föreskrifterna föråldrade och har inte anpassats efter de förutsättningar som råder nu, vilket gör att de är svåra att tillämpa för de som påverkas av dem.

2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen vill stärka flygsäkerheten inom fallskärms hoppningen. Det måste vara tydligt för piloter och fallskärms hoppare vilka flygsäkerhetsmässiga krav som ställs på fallskärms hoppning. Föreskrifterna behöver också anpassas till den teknikutveckling som skett vad gäller materielen som används vid fallskärms hoppning.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer LFS 2007:46 som hänvisar till äldre luftvärdighetskrav fortfarande att gälla. Föreskrifterna kommer då inte vara anpassade till den teknikutveckling som skett vad gäller fallskärms hoppning och kommer inte stämma överens med EU:s regler på området.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Förtydligande information och rekommendationer skulle kunna ges på exempelvis Transportstyrelsens webbplats och genom Svenska Fallskärmsförbundet när det gäller vissa delar av innehållet i LFS 2007:46. Det finns inga lämpliga alternativ till reglering när det gäller hänvisningar till äldre luftvärdighetsgodkännanden som 14 § i LFS 2007:46 samt bristande överensstämmelser som finns i föreskrifterna i förhållande till EU-rätten. Därför är detta alternativ inte tillräckligt.

3.3 Regleringsalternativ

Det enda regleringsalternativ som Transportstyrelsen har identifierat innebär att Transportstyrelsen tar fram nya myndighetsföreskrifter om fallskärms hoppning.

4. Vilka är berörda?

Svenska Fallskärmsförbundets medlemmar som består av ca 1200 aktiva hoppare berörs av regleringen. De utför sammantaget ca 100 000 hopp om

året och är spridda över landet i 17 lokala fallskärmsklubbar. Vidare är piloter som flyger fallskärmshoppare berörda, samt Transportstyrelsen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Det finns inga företag som bedriver fallskärmshoppningsverksamhet i Sverige. All fallskärmshoppning sker inom ramen för Svenska Fallskärmförbundets verksamhet i och genom de lokala fallskärmsklubbarna. Regleringen bedöms därför inte få någon påverkan för företag.

5.2 Medborgare

Det blir enklare för enskilda fallskärmshoppare, piloter, fallskärmsklubbar och medlemmar att tillämpa föreskrifterna eftersom de har förtydligats i vissa delar. Vidare bedömer Transportstyrelsen att säkerheten vid utövning av fallskärmshoppning kommer att öka.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen bedömer att det inom staten endast är Transportstyrelsen som berörs. Inga regioner eller kommuner bedöms beröras.

5.4 Miljö

Transportstyrelsen bedömer att det inte kommer att bli någon miljöpåverkan vare sig på lokal eller nationell nivå.

5.5 Externa effekter

De nya föreskrifterna bedöms inte få några externa effekter för samhället i stort.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Förtydligande information och rekommendationer riktade till verksamhetsutövarna bedömer vi inte vara tillräckligt, eftersom efterlevnaden och tillämpningen av sådan information skulle vara begränsad och i sin tur

skulle kunna leda till brister i säkerheten. Verksamheten är av den art att föreskrifter behövs för att bibehålla en hög säkerhetsnivå.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

1 kap. 9 §, 6 kap. 19 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

LFS 2007:46 ställer krav på att piloten ska ha minsta flygtid. Dessa krav går längre än de krav som framgår av EU-lagstiftningen, därför måste föreskrifterna ändras.

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

Föreskriften bör träda ikraft snarast och Transportstyrelsen behöver utbilda och informera dem som ska tillämpa föreskriften.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Transportstyrelsen bedömer att en uppdaterad föreskrift inte påverkar funktionsmålet.

11. Transportstyrelsen bedömer att en uppdaterad föreskrift inte påverkar funktionsmålet. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Transportstyrelsen bedömer att en uppdaterad föreskrift bidrar till att nå hänsynsmålet i större grad än den nuvarande föreskriften gör eftersom de nya reglerna är tydligare och enklare att tillämpa för de som påverkas av dem samt för att de är anpassade efter dagens teknik på den materiel som används. Risken för olyckor och allvarliga skador i samband med fallskärmshoppning bör därmed minska.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt		
Medborgare	Tydligare regler för utövarna och ökad säkerhet	-		
Staten m.fl.	Ett relevant och dagsaktuellt regelverk	-		
Externa effekter	Harmonisering med EU-rätten	-		
Totalt				

E. Samråd

Samråd har skett med Svenska Fallskärmsförbundet, enskilda fallskärms-hoppare och enskilda piloter.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Magnus Axelsson
magnus.axelsson@transportstyrelsen.se
010-495 36 75