

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:13) om fallskärmshoppning

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Fallskärmsklubben Dala		Angående nya direktiv på fallskärmshoppning. Jag är ordförande på fallskärmsklubben Dala i Borlänge. Och önska bara säga att hälften av landets fallskärmsklubbar är ekonomiskt belastade. Flyg är väldigt dyrt. Räntan på flygplan är extrem, och delar kostar som att dom är gjorda i guld. Och i eran nya remiss, så önskar jag gärna att ni har med tanken att det inte skapar för stora kostnader för klubbarna. Vi vill såklart tänka på säkerheten, och där försöker vi se till att prata med varandra varje år och göra allt så det blir så säkert som det går. Vi går igenom alla olyckor och ser till att prata om dom och lära oss. Ett exempel, att göra direktiv i samtal med klubbarna, och göra ett gemensamt arbete istället för att varje klubb ska göra sitt eget arbete. Sådant är bra för oss. Tex SOP krav, att dom kan utformas nationellt och att man kan anpassa dom så att varje klubb inte behöver uppfinna hjulet.	Noterat. Föreskriften lägger inga nya utökade krav på piloterna.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Tycker vi har haft jättebra konversationer med dom vi har pratat med hittills på transportstyrelsen, så vill skicka ut ett beröm till dom personerna från oss. Med nuvarande regler, så är det extremt svårt för en klubb att bildas då det kostar alldeles för mycket med utbildningar av piloter, investering i flygplan. Så just nu om en klubb faller ihop, så kommer det inte bildas någon ny. Finns inte pengar till vissa utbildningar i klubbar. Att utbilda en ny pilot för oss skulle kosta för mycket. Så vi kan bara köra på dom som vi har. Så eventuella krav på andra pilotcert skulle mycket lätt få en klubb att gå under.	
Privatperson		Allmänt För att i kontrollerat luftrum separera fallskärmshoppning mot övrig trafik har "sedan urminnes tider" i regelverket endast funnits angivet alternativet att hoppluftfartyget kvarligg över hopparna för att separera övrig trafik mot hoppluftfartygets radareko, m a o för att veta var hopparna befinner sig. Förslag till ändring Även utvecklingen inom ATM i allmänhet och A TC-metodik i synnerhet har gått framåt och nuförtiden tillämpas tre alternativ för att säkerställa separation mellan fallskärmshoppare samt övrig trafik inom kontrollerat luftrum 1. Då ingen hoppsektor finns; då kvarligg hoppluftfartyget över hopparna enligt ovan, se "Allmänt" ovan.	Noterat och omhändertaget med en ny formulering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		2. En hoppsektor upprättas inom det kontrollerade luftrummet och i detta fall avses en sektor som är så stor horisontellt/vertikalt att man "lånar ut" den (block-klarering) till verksamhetsutövaren (fall-skärmsklubben) enligt avtal (administrativt samt minuteroperativt). Mao verksamheten "sköter sig själv" (stiger/fäller/sjunker) och ATC separerar övrig trafik till hoppsektorn enligt fastställda avstånd (horisontellt/vertikalt). 3. En "minimal" hoppsektor upprättas inom det kontrollerade luftrummet för att separera fallskärms hopparna mot övrig trafik, medan hoppluftfartyget flyger på en enskild klarering och får fälla hopparna först efter fällningstillstånd i varje enskilt fall, inom hoppsektorn. Vid ATS Borlänge tillämpas normalt alternativ 3. Med en hoppsektor med radie 1,5 Nm från hoppgruppen, men då man önskar fälla fallskärms hoppare för landning utanför hoppsektorn, så tillämpas alternativ 1. Med anledning av detta föreslår därför undertecknad att 28§ i föreskriften revideras och anpassas efter rådande omständigheter, dvs. att man lägger till de två alternativ som nämns utöver alternativ 1. Min bakgrund/erfarenhet inom området är; AFIS-tjm 1986-1996 Hopppilot 1989 - Flygledare 1996- OJTI/ ASSESSOR 1999-	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		CO A TS Borlänge 2007-2015 Jag ställer gärna fortsatt upp som "bollplank" i frågan, då jag känner för ärendet s as från båda sidor av verksamheten (pilot/flygledare)!	
Skånes fallskärmsklubb	4 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	
Skånes fallskärmsklubb	5 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	
Skånes fallskärmsklubb	6 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	
Skånes fallskärmsklubb	7 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	
Skånes fallskärmsklubb	8 §	Förslag Radera paragraf eller definiera flygchef. Kommentar Följande är några av problemen med termen "flygchef". • Termen "flygchef" är inte definierad. • Det finns en förväntan från kommersiella piloter att termen "flygchef" är definierad. Då den är eller har varit definierad för kommersiella flygbolag (så som den var i exempelvis LFS 2007:47). • På grund av hur fallskärmsbrott är uppbyggd i Sverige så anser jag inte det vara förekommande att piloter som inte är accepterade av fallskärmsorganisationen tillåts flyga fallskärmsbrott. Det finns goda anledningar till att ha en flygchef/flygansvarig inom fallskärmsbrott. Inte minst för att ha en sammanbindande	Noterat, flygchef är definierat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		person att jobba för ökad flygsäkerhet. Men är detta inte definierat så fyller termen "flygchef" ingen funktion.	
Skånes fallskärmsklubb	9 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Regelmässigt tandlös men bra instruktion och legitimerar fallskärmsbakkning.	Noterat
Skånes fallskärmsklubb	10 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Min tolkning är att denna paragraf duplicerar EASA ANNEX VII (Part-NCO). Med det sagt så är den en bra förtydligande då få personer läser EASAs regelverk och de kan vara svårtolkade.	Noterat.
Skånes fallskärmsklubb	11 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Denna paragraf duplicerar i praktiken EASAs regelverk.	Noterat och omhändertaget med hänvisningar till gällande EU-rätt.
Skånes fallskärmsklubb	12 §	Förslag Justera paragraf så att krav finns på skyltning och markering oavsett om godkänd sådan finns eller ej. Exempelvis: Luftfartyget ska vara utrustat enligt godkänd konfiguration för fallskärmsbakkning. Skyltar och visuella markeringar ska visa placering av hopparna vid lastning, flygning och uthopp samt eventuella ytterligare begränsningar som behövs vid uthopp för att säkerställa att godkända tyngdpunktsgränser bibehålls. Kommentar Det är viktigt att notera att visa godkända modifieringar av luftfartyg för fallskärmsbakkning INTE inkluderar instruktioner för hur hopparna ska vara placerade. Detta innebär att det i dessa fall inte kommer att finnas krav på markeringar eller skyltar. Det föreslås därför att denna paragraf ändras så att dessa skyltar och markeringar finns med oavsett godkännande eller inte. Detta är i övrigt en bra och viktig paragraf.	Noterat, se ovanstående.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skånes fallskärmklubb	13 §	Förslag Omformulera paragraf till exempelvis följande: Luftfartyg som används för fallskärms- hoppning ska vara typgodkänd för detta enligt bilaga I (Del-21) till kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer eller enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luft- fartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer. Kommentar Fast och lös utrustning i ett flygplan är vad jag kan se inte definierat i varken 748/2012 eller TSFS 2020:85 och bör därför inte användas i formuleringen. Då den gamla formuleringen troligtvis kommer av att man vill att fallskärmshoppning ska bedrivas från normalklassade (det vill säga INTE experimentklassade eller UL) luftfartyg som är luftvärdiga så bör denna uppdateras till att reflektera detta. Förslag ovan gör detta.	Noterat, se ovanstående.
Skånes fallskärmklubb	14 §	Förslag Radera paragraf. Kommentar Ur aspekten att installation kan leda till skador som gör att luftfartyget kortsiktigt/direkt förlorar luftvärdighet så är denna paragraf onödig. Speciellt med avseende på att modifieringar måste vara certifierade/godkända. Ur aspekten att installation kan leda till slitageskador som efterhand kräver reparation för bibehållande av luftvärdighet så är paragrafen lika onödig då ALL användning av utrustning leder till ett visst slitage.	Noterat, se ovanstående.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Då denna paragraf uppenbart är en relik från LFS 2007:46 så bör den raderas.	
Skånes fallskärmklubb	15 §	Förslag Omformulera så att fallskärsutrustning med upphakningsrisk inte får användas. Exempelvis: Fallskärsutrustning (exempelvis utlösningsslina eller fallskärs-hopparens utrustning) där det föreligger risk för upphakning av fallskärmshoppare i luftfartyget vid uthopp från detta, får ej användas. Kommentar Denna paragraf i sin originalform manar till otillåten modifiering av luftfartyget. Med ovan föreslagen modifiering av paragrafen så minskas denna dikotomi.	Noterat, se ovanstående.
Skånes fallskärmklubb	16 §	Förslag Radera paragraf. Kommentar Denna paragraf är redundant med avseende på huruvida ett luftfartyg är luftvärdigt eller ej. Det är också oklart om "föreskriven säkerhetsutrustning" syftar på utrustning som krävs för luftfartygets luftvärdighet (i vilket fall paragrafen är dubbelt redundant) eller fallskärsutrustning. Om paragrafen syftar på det senare så är det inte definierat någonstans vad "föreskriven säkerhetsutrustning" är, vilket också gör den redundant. Då denna paragraf uppenbart är en relik från LFS 2007:46 så bör den raderas.	Noterat, se ovanstående.
Skånes fallskärmklubb	17 §	Förslag Modifiera paragraf så att den inte bryter mot EASA-föreskrifter: I en operativ manual som är godkänd av Transportstyrelsen och som är tillgänglig för hoppmästare/liftchef och befälhavare ombord på luftfartyget ska följande uppgifter och instruktioner finnas 1. utrustningskonfiguration för fallskärmshoppning inklusive skyltar och visuella markeringar,	Noterat, se ovanstående.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		2. uppgifter och instruktioner om nödutrustning och säkerhetsbälten, och 3. dokumentation som beskriver massa och balans vid borttagning, tillförande, placering och förflyttning av fallskärmschoppare och last i luftfartyget under flygningens alla faser Kommentar Denna paragraf är viktig, samtidigt som den är något problematisk. Följande punkter bör beaktas: • Jag är inte jurist men min tolkning av GM 21.A.263(c)(4) till Part-21 är att en bilaga till en flyghandbok räknas som en mindre modifiering av handboken som därmed också måste vara godkänd enligt de normer som nämns i detta dokument. Förslagsvis så bör därför frasen "bilaga till flyghandbok" inte användas utan dokumentation beskriven i aktuell paragraf bör kallas något annat. • <i>NCO.POL</i> sätter INGA krav på tillgänglighet av massa och balansunderlag. • <i>SCO.POL</i> specificerar tydligt vilka metoder som kan/ska användas för att säkerställa att luftfartyget alltid flygs innanför massa och balansgränser. Detta inkluderar andra metoder än vad som nämns i 17§. Min tolkning är att 17§ sätter krav på luftfartyg och operatören av detta luftfartyg på ett sätt som Transportstyrelsen inte får göra. Samtidigt så har flygplanshaverier visat att existens av den typen av dokumentation som omnämns i paragrafen skulle kunna avsevärt öka flygsäkerheten vid fällning av fallskärmschoppare. Förslagsvis så bör därför paragrafen omformuleras så att kravet sätts på organisationen som bedriver fallskärmschoppning och inte på luftfartyget/operatören. Föreslagen paragraf gör detta.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skånes fallskämsklubb	18 §	Förslag Ändra så att fler än två fallskärmar tillåts. Fallskärms hopp får utföras endast om hopparen är utrustad med en lämplig kombination av minst två till samma sele anslutna skärmar, varav en ska vara reservfallskärm. Kommentar Det finns (ovanliga) fall där hopp med tre stycken fallskärmar är önskvärt. Föreslagen ändring hade tillåtit denna konfiguration.	Noterat och delvis omhändertaget.
Skånes fallskämsklubb	19 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat
Skånes fallskämsklubb	20 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Det kan ifrågasättas om hoppledaren kan förväntas ha den kompetens som efterfrågas i paragrafen. Eventuellt så bör lämpligheten av luftfartyget vara en fråga som behandlas av flygchef (om denna definieras) tillsammans med chefsinstruktör.	Noterat och delvis omhändertaget
Skånes fallskämsklubb	21 §	Förslag Tag bort krav på tillstånd från markägare. Exempelvis: Det område som är avsett för en fallskärms hopparens landning ska ha en storlek av minst 50 m x 50 m med fri inflygningsriktning och alternativa landningsplatser, samt vara godkänt av chefsinstruktören. Om landning av fallskärms hoppare i området innebära nämnvärd skada eller olägenhet för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. Landningsområde för elevhoppning ska utgöras av en så långt möjligt cirkulär yta med en radie av minst 200 m. Utanför landningsområdet ska det finnas en säkerhetszon av minst 200 m bredd, där det inte får finnas vatten djupare än 1 m, kraftledningar, byggnader högre än en våning eller därmed jämförbara hinder.	Beaktas ej, tillstånd från markägare måste inhämtas.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Kommentar Med avseende på Luftfartslagen (2010:500) kap. 6, 2§ så bör krav på markägares tillstånd tas bort. Paragrafen i sin icke modifierade form omöjliggör i praktiken också hopp från ballong samt oplanerade (avsiktliga) utelandningar (landningar utanför avsett landningsområde).	
Skånes fallskämsklubb	22 §	Förslag Byt ut krav på tillgänglighet till bår mot förbandsutrustning. Exempelvis: Vid landningsområdet ska minst följande räddningsutrustning finnas 1. telefon eller annat sambandsmedel, 2. förbandsutrustning, 3. bil, och 4. båt (vid vattenhopp). Kommentar Det är min uppfattning efter att ha varit närvarande vid ett antal fallskämsolyckor och efter diskussion med ambulanspersonal att individer som skadat ryggen (vilket ofta är fallet) INTE ska flyttas av utbildade personer och ett krav på bår kan därför leda till mer skada än hjälp. Skador som leder till öppna sår är mycket ovanliga men då förbandsutrustning är mycket billig och har noll negativa konsekvenser så bör den ersätta kravet på bår.	Noterat och delvis omhändertaget.
LFV	23 §	I kontrollerat lufterum sköts detta inte av hoppledaren utan av ansvarig flygkontrollenhet varifrån hoppledaren/befälhavaren ska ha tillstånd. Det bör framgå att detta bara gäller i okontrollerat lufterum. Det bör även framgå hur hoppledaren ska kunna säkerställa nödvändig samordning med annan flygverksamhet, i synnerhet i okontrollerat lufterum.	Bifalles ej. Hoppledaren är ansvarig för samordningen av fallskämsverksamheten.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skånes fallskärmklubb	23 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
Skånes fallskärmklubb	24 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
Skånes fallskärmklubb	25 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
Skånes fallskärmklubb	26 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
LFV	27 §	Denna skrivning kan ge upphov till oklarheter vad som gäller för tillstånd och vart man ska vända sig för att få tillstånd. För LFV uppstår flera frågor: • Hur definierar TS och en befälhavare luftrummet runt en flygplats när flygkontrollenheten är stängd? Kan det då tolkas som okontrollerat och hoppning kan ske fritt i enlighet med 31 § om man inte överstiger det som anges i 29 § även? Eller är det att anse som kontrollerat och omfattas av det som en flygplats eventuellt kan ha skrivit i AIP avseende vad som gäller för verksamhet utanför flygkontrollenhetens öppettider? • Vem äger rätt att ge tillstånd? Finns det någon annan än ansvarig flygkontrollenhet? Om den är stängd, krävs då tillstånd eller bara anmälan? • Vilka typer av tillstånd/anmälan krävs i sådant luftrum som är kontrollerat om en flygplats är öppen, men okontrollerat om den är stängd? Gäller då både förhandsbesked samt den begäran om fällning som befälhavaren gör enligt dagens text i kontrollerat luftrum och vem ställs i sådana fall den begäran till?	Noterat och delvis omhändertaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		LFV anser att skrivningen måste förtydligas avseende vart befälhavaren ska vända sig för att få tillstånd. LFV anser att det ska vara till för luftrummet ansvarig flygkontrollenhet och om den är stängd ska anmälan om verksamheten ske i enlighet med vad som finns angivet i AIP för verksamhet i luftrummet utanför ATS/flygplats öppettider. Förslag ny text: För att fallskärmshoppning inom kontrollerat luftrum ska få utföras ska tillstånd inhämtas av befälhavaren hos ansvarig flygkontrollenhet. Om denna inte är tillgänglig eller stängd ska anmälan ske i enlighet med vad som finns angivet för aktuellt luftrum i AIP avseende verksamhet utanför ATS öppettider.	
Skånes fallskärmsklubb	27 §	Förslag Förtydliga paragraf och ändra så att tillstånd kan inhämtas av annan än befälhavare. För att fallskärmshoppning inom kontrollerat luftrum ska få utföras ska tillstånd för detta inhämtas från aktuell flygkontrollenhet. Kommentar Det bör förtydligas att tillstånd ska ges av flygledning. I fall där tillfälliga områden upprättats av flygledning för fällning av fallskärmshoppare utan krav på radiokommunikation från luftfartyg som fäller hoppare så är det inte alltid befälhavaren som begär att dessa områden öppnas. Med avseende på detta så bör krav på tillstånd från specifikt befälhavare tas bort.	Beaktas ej, Det är alltid befälhavaren som måste inhämta tillstånd/klarering för att få flyga i kontrollerat luftrum
Skånes fallskärmsklubb	28 §	Förslag Tag bort krav på att befälhavare meddelar och tillåt alternativa sätt att meddela flygledning om att hoppare har lämnat luftrummet. Exempelvis: Vid fallskärmshopp som genomförs helt eller delvis inom kontrollerat luftrum ska det luftfartyg från vilket fallskärmshopp utförs ta ut egen separation till hopparna. Berörd flygkontrollenhet	Noterat och omhändertaget med en ny formulering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		ska meddelas när sista hopparen har landat eller lämnat kontrollerat luftrum. Kommentar Följande aspekter av denna paragraf är viktiga att beakta: • I fall att första meningen syftar på att luftfartyget ska sjunka ovanför hopparna så vill jag påpeka att detta är en mycket dålig idé ur säkerhetssynvinkel. Detta med avseende på befälhavarens dåliga möjlighet att se hopparna, rumslig desorientering samt riskerna för vådautlösning av fallskärm under frifallet. • Befälhavaren på luftfartyget som faller hopparna har sämst möjlighet av alla involverade i hoppverksamheten att se och hålla reda på när hopparna har lämnat en viss höjd och/eller landat. • Denna paragraf ställer krav på befälhavaren som jag ifrågasätter om den får ställas. • Det är min uppfattning att flygledningen vill minimera onödig radiokommunikation på frekvensen. • Flygledaren har för uppgift att separera IFR och VFR-trafik, inte VFR och VFR. På alla de hoppfält där jag har fältt fallskärmsboppare i kontrollerad luft (Kristianstad, Eslöv, Halmstad, Nyköping, Gryttjom, Vårgårda, Visby, Borlänge) så har det funnits ett avtal mellan aktuell fallskärmsklubb och berörda flygkontrollenheter som beskriver hur fallskärmsboppning ska bedrivas. Detta inkluderar metoder för flygkontrollenheten att avgöra när det inte längre finns fallskärmsboppare i deras luftrum. I inget av exemplen ovan så inkluderar dessa avtal att befälhavaren ska direkt meddela flygkontrollenheten när sista hopparen har landat eller i övrigt lämnat luftrummet. Jag förväntar mig att så inte heller är fallet för övriga	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		fallskärmklubbar i Sverige. Förslaget ovan justerar därför paragrafen så att alternativa metode kan användas för att meddela flygkontrollenheten att fallskärms hoppare har lämnat deras luftrum då detta bättre reflekterar verkligheten.	
Svenska Fallskärmförbundet	28 §	• 28 § Vid fallskärms hopp som genomförs helt eller delvis inom kontrollerat luftrum ska det luftfartyg från vilket fallskärms hopp utförs ta ut egen separation till hopparna, ligga kvar över samtliga hoppare och anmäla till berörd flygkontrollenhet när siste hoppare har landat eller lämnat kontrollerat luftrum. Svenska Fallskärmförbundets förslag på lydelse: 28 § Vid fallskärms hopp som genomförs helt eller delvis inom kontrollerat luftrum ska det luftfartyg från vilket fallskärms hopp utförs ta ut egen separation till hopparna, ligga kvar över samtliga hoppare och anmäla till berörd flygkontrollenhet när siste hoppare har landat eller lämnat kontrollerat luftrum. <u>Förslag:</u> stryk "ligga kvar över samtliga hoppare". <u>Motivering:</u> Att ligga kvar över samtliga hoppare innebär en risk för både luftfartyg och fallskärms hoppare. Den säkerhetshöjande åtgärd som regeln är tänkt uppnå, åstadkoms ändå genom att anmälan sker till berörd flygkontrollenhet när siste hoppare landat eller lämnat kontrollerat luftrum.	Noterat, se ovanstående.
Skånes fallskärmklubb	29 §	Förslag Radera paragraf eller justera den så att målet med paragrafen anges. Exempelvis: Platser för fallskärms hoppning utanför kontrollerat luftrum som överstiger enstaka fällning av hoppare för längre perioder än 15 minuter samt platser för fallskärms hoppning i mörker skall vara	Noterat och delvis omhändertagen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		införda i AIP ENR 5.5. Alternativt så ska information om sådan aktivitet vara tillgänglig via NOTAM. Kommentar Paragrafen i sitt ursprungliga skick beskriver inte vad AIS ska använda informationen om fallskärmshoppning till. Detta betyder att paragrafen antingen är tandlös eller lätt missbrukas. Det är inte ovanligt att andra länders luftfartsmyndigheter (exempelvis Storbritannien) kräver att platser för regelbunden fallskärmshoppning ska vara dokumenterade (i AIP ENR 5.5) eller att det ska finnas NOTAM om denna typ av aktivitet. Antagligen så var detta också den ursprungliga idén om paragrafen men i så fall bör den uppdateras för att tydliggöra detta. Jag är osäker på formuleringen i förslaget ovan men det kan vara en början.	
Svenska Fallskärmsförbundet	29 §	• 29 § Anmälan om fallskärmshoppning i mörker utanför kontrollerat luftrum samt planerad fallskärmshoppning utanför kontrollerat luftrum som överstiger enstaka fällning av hoppare för längre perioder än 15 minuter ska lämnas till Flygbriefingtjänsten (AIS) senast tio dagar före avsett fallskärmshopp. Svenska Fallskärmsförbundets förslag på lydelse: 29 § Anmälan om fallskärmshoppning i mörker utanför kontrollerat luftrum samt planerad fallskärmshoppning utanför kontrollerat luftrum som överstiger enstaka fällning av hoppare för längre perioder än 15 minuter ska lämnas till Flygbriefingtjänsten (AIS) senast 24 tim före avsett fallskärmshopp. <i>Förslag: anmälan ska lämnas "senast 24 tim före avsett fallskärmshopp" och kortas således från minst 10 dagar i förväg.</i>	Noterat och omhändertaget med en ny formulering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<i>Motivering: Senast 10 dagar före avsett fallskärmshopp begränsar möjligheterna till att genomföra tänkt aktivitet pga. osäkra väderprognoser så långt i förväg.</i> <i>Med dagens teknik för bl.a. informationsspridning, bör flygsäkerheten kunna bibehållas trots nedkortad tid.</i>	
LFV	29 §	Som alternativ till anmälan till AIS tio dagar innan med navigationsvarning som följd skulle man kunna tänka sig att sådan verksamhet ska bedrivas i temporärt eller permanent D-område som aktiveras eller så anmäls verksamheten till ansvarig Flyginformationsenhet. Har TS övervägt detta?	Noterat, men beaktas ej.
Skånes fallskärmsklubb	30 §	Förslag Ändra så att annan än befälhavaren kan anmäla: Fallskärmshoppning som berör verksamhet vid flygplats med AFIS-tjänst (med eller utan trafikinformationszon eller trafikinformationsområde) ska anmälas till berörd AFIS-enhet före fällning. Kommentar Då klass-G luft inte kräver radiokommunikation eller fungerande radio i luftfartyget som flyger VFR (förutom i RMZ), se EU förordningar 923/2012, så ställer därmed denna paragraf krav på luftfartyget som inte får ställas. Förslagsvis så bör därför denna paragraf justeras till att någon annan än befälhavaren kan meddela AFIS.	Beaktas ej. Befälhavaren har ansvaret. Det finns inget luftfartyg som flyger fallskärmshoppare i Sverige som inte är utrustad med radio för dubbelriktad kommunikation. Detta trots att radio inte är ett krav i G-luft.
Skånes fallskärmsklubb	31 §	Förslag Radera paragraf alternativt ändra till (exempelvis): Om fallskärmshoppning sker i närheten av en flygplats utan öppen flygtrafiktjänst ska detta meddelas på flygplatsens eller flygklubbens radiofrekvens. Kommentar Då klass-G luft inte kräver radiokommunikation eller fungerande radio i luftfartyget som flyger VFR (förutom i RMZ), se EU förordningar 923/2012, så ställer därmed denna paragraf krav	Beaktas ej, se ovanstående.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		på luftfartyget som inte får ställas. Förslagsvis så bör därför denna paragraf raderas eller justeras till att någon annan än befälhavaren kan meddela på flygradio.	
Skånes fallskärmklubb	32 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
Skånes fallskärmklubb	33 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
Skånes fallskärmklubb	34 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.
Skånes fallskärmklubb	35 §	Förslag Inget förslag. Kommentar Ingen kommentar.	Noterat.

Sändlista

Svenska Fallskärmsförbundet

Svenska Segelflygförbundet

KSAK-M

FFK

AOPA

LFV

ACR