

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd(TSFS 2016:78) om utbildning av viss personal för flygtrafikledningstjänst, (TSFS 2016:77) om behörighetsbevis för AFIS-personal och AFIS-elev och (TSFS 2013:12) om certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	TSFS 2016:77		
ACR Aviation Capacity Resources AB	2 §	Paragrafen behöver förtydligas, det är otydligt vad som gäller efter 40 års ålder. Går att tolka som att det inte finns någon begränsning efter 40.	Reglering gällande medicinska intyg klass 2 finns i förordning (EU) 1178/2011. Transportstyrelsen har gjort ett tillägg/begränsning för personer upp till 40 år i 2 §. Ingen ändring genomförs.
ACR Aviation Capacity Resources AB	2 a §	Paragrafen behöver förtydligas, det är otydligt vad som gäller efter 40 års ålder. Går att tolka som att det inte finns någon begränsning efter 40.	Reglering gällande medicinska intyg klass 2 finns i förordning (EU) 1178/2011. Transportstyrelsen har gjort ett tillägg/begränsning för personer upp till 40 år i 2 a §. Ingen ändring genomförs.
ACR Aviation Capacity Resources AB	3a, 4, 7 §§	Det finns en diskrepans mellan 3a, 4 och 7 §§ som gör att det går att genomföra lokal behörighetsutbildning utan att ha giltigt medicinskt intyg.	3 a § reglerar att vilka behörighetsbevis, behörigheter och intyg som ska vara giltiga när AFIS- och FIS-personal samt AFIS- FIS.elever tjänstgör.
Transportstyrelsen	3 a § punkt 2	Det behövs ett förtydligande att punkt 2 endast gäller för AFIS- och FIS-personal. Punkten gäller inte för AFIS- och FIS-elever.	Paragrafen uppdateras, se föreskriften.
Luftfartsverket	3 a §	En AFIS- eller FIS-elev kan inte ha en giltig lokal behörighet.	Justering genomförs.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Luftfartsverket	3 a §	LFV förslag på justerad regeltext: Paragrafen bör delas upp att styra på personal respektive elev. Förslag: Den som tjänstgör som AFIS- eller FIS-elev ska ha 1. giltigt relevant behörighetsbevis 2. giltigt medicinskt intyg För den som tjänstgör som AFIS- eller FIS-personal krävs även; 3. giltig lokal behörighet	Justering genomförs.
Luftfartsverket	9 § 10 §	LFV förutsätter att flyginformationstjänst även efter införandet av FIS-tjänst kan utövas av flygledare i enlighet med nuvarande certifikat för flygledare utan extra krav på behörighetsbevis för FIS-personal. Konsekvenserna för totalsystemet om så inte sker blir att LFV antingen måste säkerställa FISO bemanning H24 alternativt så upphör flyginformationstjänsten helt de timmar LFV väljer att inte bemanna då det inte är ekonomiskt försvarbart att säkra kompetens för FIS på det sätt som remissen föreskriver för alla FL och det är även mer eller mindre omöjligt att säkerställa positionstid. Transportstyrelsen måste överväga riskerna/fördelarna ur såväl ekonomiska som säkerhetsmässiga aspekter och en lösning som LFV anser vara tillräcklig ur säkerhetssynpunkt är att tillåta flygledare med lokal behörighet i den/de sektorer som omfattar aktuellt luftrum att vid behov utföra FIS tjänst i detta, utan ytterligare krav på behörighet, utbildning och kompetenssäkring utöver det som ingår i den lokala behörigheten för flygledaren.	De behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Luftfartsverket	9 § 10 §	LFV förslag på justerad regeltext: LFV föreslår att 1§ tillförs en text som tydliggör att en flygledare kan fortsätta utöva flyginformationstjänst utan krav på behörighetsbevis för FIS. Förslag: Dessa föreskrifter ska tillämpas vid utfärdande, förlängning eller förnyelse av 1. behörighetsbevis för AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elev, 2. medicinskt intyg för behörighetsbevis för AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elev, och 3. behörighet som operativ instruktör eller bedömare. Flygledare med för aktuellt luftrum relevant lokalt behörighetstillägg omfattas inte av krav på behörighetsbevis för FIS-personal för utövandet av flyginformationstjänst. Flygledare med för aktuellt luftrum relevant lokalt behörighetstillägg har rätt att agera som operativ instruktör eller bedömare för FIS-personal, under förutsättning att flygledaren även innehar giltigt behörighetstillägg för instruktör och/eller bedömare i sitt flygledarcertifikat.	De lokala behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Kategori flygledare ingår inte i tillämpningsområdet för denna föreskrift. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.
ACR Aviation Capacity Resources AB	12 §	Går det att samordna giltighetsperiod med förordningen, ATCO.C.020. Det stämmer då också överens med giltighetsperiod för bedömare 14§ och ATCO.C.060.	Önskemålet om skärpning av nuvarande krav är noterat. Transportstyrelsen har inga indikationer på något behov av denna skärpning. En skärpning av nuvarande krav medför ökade utbildningskostnader för flertalet leverantörer. Transportstyrelsen ändrar inte nuvarande kravbild.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
ACR Aviation Capacity Resources AB	12 a §	Går det att samordna giltighetsperiod med förordningen, ATCO.C.020. Det stämmer då också överens med giltighetsperiod för bedömare 14§ och ATCO.C.060.	Önskemålet om skärpning av nuvarande krav är noterat. Transportstyrelsen har inga indikationer på något behov av denna skärpning. En skärpning av nuvarande krav medför ökade utbildningskostnader för flertalet leverantörer. Transportstyrelsen ändrar inte nuvarande kravbild.
Luftfartsverket	12 a § 12 b §	LFV anser det rimligt att en flygledare med lokal behörighet i den/de sektorer som omfattar aktuellt luftrum och med behörighetstillägg för operativ instruktör kan agera som instruktör även för FIS-personal utan krav på behörighetsbevis för FIS-personal och därtill knutet behörighetsbevis för operativ instruktör.	De lokala behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Kategori flygledare ingår inte i tillämpningsområdet för denna föreskrift. D.v.s en flygledare kan vara OJTI även för FIS-personal om denne innehar behörighetstillägg OJTI samt lokal behörighet. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.
Luftfartsverket	12a§ 12b§	LFV förslag på justerad regeltext: LFV föreslår att 1§ tillförs en text som tydliggör att en flygledare kan fortsätta utöva flyginformationstjänst utan krav på behörighetsbevis för FIS. Förslag: Dessa föreskrifter ska tillämpas vid utfärdande, förlängning eller förnyelse av 1. behörighetsbevis för AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elev, 2. medicinskt intyg för behörighetsbevis för AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elev, och 3. behörighet som operativ instruktör eller bedömare. Flygledare med för aktuellt luftrum relevant lokalt behörighetstillägg omfattas inte av krav på behörighetsbevis för FIS-personal för utövandet av flyginformationstjänst.	De lokala behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Kategori flygledare ingår inte i tillämpningsområdet för denna föreskrift. D.v.s en flygledare kan vara OJTI även för FIS-personal om denne innehar behörighetstillägg OJTI samt lokal behörighet. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Flygledare med för aktuellt lufrum relevant lokalt behörighetstillägg har rätt att agera som operativ instruktör eller bedömare för FIS-personal, under förutsättning att flygledaren även innehar giltigt behörighetstillägg för instruktör och/eller bedömare i sitt flygledarcertifikat.	
Luftfartsverket	15 a §	LFV anser det rimligt att en flygledare med lokal behörighet i den/de sektorer som omfattar aktuellt lufrum och med behörighetstillägg för bedömare kan agera som bedömare även för FIS-personal utan krav på behörighetsbevis för FIS-personal och därtill knutet behörighetsbevis för bedömare.	De lokala behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Kategori flygledare ingår inte i tillämpningsområdet för denna föreskrift. D.v.s en flygledare kan vara bedömare även för FIS-personal om denne innehar behörighetstillägg assessor/bedömare samt lokal behörighet. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.
Luftfartsverket	15 a §	LFV förslag på justerad regeltext: LFV föreslår att 1§ tillförs en text som tydliggör att en flygledare kan fortsätta utöva flyginformationstjänst utan krav på behörighetsbevis för FIS. Förslag: Dessa föreskrifter ska tillämpas vid utfärdande, förlängning eller förnyelse av 1. behörighetsbevis för AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elev, 2. medicinskt intyg för behörighetsbevis för AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elev, och 3. behörighet som operativ instruktör eller bedömare. Flygledare med för aktuellt lufrum relevant lokalt behörighetstillägg omfattas inte av krav på behörighetsbevis för FIS-personal för utövandet av flyginformationstjänst. Flygledare med för aktuellt lufrum relevant lokalt behörighetstillägg har rätt att agera som operativ	De lokala behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Kategori flygledare ingår inte i tillämpningsområdet för denna föreskrift. D.v.s en flygledare kan vara bedömare även för FIS-personal om denne innehar behörighetstillägg assessor/bedömare samt lokal behörighet. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		instruktör eller bedömare för FIS-personal, under förutsättning att flygledaren även innehar giltigt behörighetstillägg för instruktör och/eller bedömare i sitt flygledarcertifikat.	
	TSFS 2016:78		
ACR Aviation Capacity Resources AB	4 §	Ett utbildningscertifikat enligt förordningen är inte tidsbegränsat. Vi förordar att samma princip ska gälla även för denna typ av nationella utbildningscertifikat. Om ett nationellt certifikat måste vara tidsbegränsat bör "en viss tid" ändras i kravtexten till att tydligt beskriva hur lång tid ett certifikat gäller.	Önskemålet noterat och tas med till framtida regelprojekt.
Entry Point North AB	Bilaga 2	Rubriken "Bilaga 2. Utbildningsinnehåll i behörighetsutbildning för FIS" bör ändras till FIS på sträcka eller enroute eller något likande så att den skiljer sig från rubriken " Bilaga 1. Utbildningsinnehåll i behörighetsutbildning för AFIS". FIS innefattar ju AFIS och även om löptexten förtydligar att bilaga 2 hänser till FIS på sträcka kan rubriken bli missledande.	Noterat och rubriken "Bilaga 2, DEL B" uppdateras enligt förslag.
	Bilaga 1 och 2	EPN anser att ämnet "luftfartsskydd" bäst tas på lokal behörighetsutbildning då vilken del av luftfartsskydd som är relevant skiftar beroende på typen av enhet och det finns många lokala delar i luftfartsskyddet som måste gås igenom och det passar därför bäst att gå igenom allt på samma gång. Med den lokala förankringen blir ämnet mer levande och lättare att förstå och respektera. Dessutom finns experter på luftfartsskydd på den lokala enheten på ett sätt som inte finns tillgängligt i den inledande utbildningen. Luftfartsskydd ingår inte i den inledande utbildningen av flygledare av den anledningen. Denna anmärkning gäller för både AFIS och FIS på sträcka. EPN	Transportstyrelsen anser att det är viktigt att eleverna under den inledande utbildningen får en grundutbildning i området luftfartsskydd som sen får anpassas i den lokala behörighetsutbildningen efter de lokala förutsättningarna. Transportstyrelsen anser att de certifierade utbildningsorganisationerna har möjlighet att omsätta föreskriftens ämnesområden till en "lämplig" nivå/omfattning. Önskemålet noterat och tas med till framtida regelprojekt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		önskar därmed att ämnet luftfartsskydd flyttas till del B i både bilaga 1 och 2.	
	Bilaga 1 och 2	Gällande begreppet "komplexa och belastande trafiksituationer" hade EPN önskat att detta definierades helst i stilen so rekommenderas för "competency based training" (icao doc 9868) där man specificerar att "context", "tools and systems or Equipment" och "level of support" skall beskrivas. För att ge en beskrivning till en utbildningsenhet behövs trafiknivå och komplexitet som ett minimum samt en beskrivning av luftrumets storlek då trafikmängd och komplexitet tar sig helt olika uttryck i olika storlek luftrum. Man skulle tex för AFIS kunna beskriva att simulatorövningar skall utformas i en FIZ av storlek motsvarande svenskt operativt luftrum med en trafikmängd på max 4 samtidiga rörelser och max 3 samtidiga konflikter. Eller för Enroute ett luftrum ca 100x100 NM med max 7-10 samtidiga rörelser och max 3 samtidiga konflikter. Utan liknande specifikationer blir det väldigt svårt för en utbildningsenhet att sätta samman och skapa simulatorövningar. "Komplext och belastande" blir en tolkningsfråga. Det blir även svårt för TS att bedöma om simulatorövningarna då det inte finns någon föreskriven definition att mäta mot.	Nuvarande regler är funktionsbaserade och ger därmed möjlighet för de certifierade utbildningsorganisationerna att anpassa sina utbildningsplaner för att uppfylla kravbilden. Önskemålet noterat och tas med till framtida regelprojekt.
	TSFS 2013:12		
LFV	18 § punkt 2	Saknas FIS	Justering kommer att ske.
	18 § punkt 2	LFV förslag på justerad regeltext: Genomfört prov med godkänt resultat förlänger språkbehörigheten med 4 år, respektive 3 år för innehavare av behörighetsbevis för AFIS/FIS, räknat från sista dagen i den månad då provet genomförts.	Justering kommer att ske.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänt		
Entry Point North AB		I övrigt vill EPN upprepa påpekande från tidigare remisser att kraven på den inledande utbildningen är vaga och EPN hade önskat ett specifikt regelverk liknande Regulation (EU) 2015/340. Likande föreskrift tillhandahålls i Danmark med gott resultat. Beskrivningen tex att inledande utbildning skall innehålla meteorologi kan tolkas som en timmes undervisning eller en veckas undervisning. Om TS inte har tid och resurser att tillhandahålla en mer detaljerad föreskrift skulle man kunna referera till Regulation (EU) 2015/340 och rekommendera tex likande innehåll i ämnet meteorologi för FIS som gäller för FL. Detta skulle ge mer stöd för utbildningsenheter och vi föreställer oss att det skulle ge mer styrning även till TS vid godkännande av utbildningsplaner.	Nuvarande regler är funktionsbaserade och ger därmed möjlighet för de certifierade utbildningsorganisationerna att anpassa sina utbildningsplaner för att uppfylla kravbilden. Önskemålet noterat och tas med till framtida regelprojekt.
ACR Aviation Capacity Resources AB		Vi ber TS vara restriktiva med att flytta runt regeltex så att redan gällande krav får annat § nummer. Det innebär ett stort administrativt arbete för oss att söka upp och ändra i befintliga hänvisningar trots att kravbilden inte ändras.	Noteras.
Försvarsmakten		Försvarsmakten anser att införandet av en ny personalkategori (s.k. FISO) för utförandet av flyginformationstjänst på sträcka (FIS) i okontrollerad luft (G-luft) är en betydelsefull åtgärd för att säkerställa tjänsten i aktuellt luftrum. Införandet av FISO i den svenska okontrollerade luften blir också mer likt hur andra nationer i Europa hanterar FIS. Inom ramen för internationellt samarbete och nationsöverskridande verksamhet inom den militära luftfarten torde det alltså vara till godo att införa FISO.	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarmakten		Försvarmakten delar också TS åsikt att flygledare ska ägna sig åt de uppgifter som ankommer på dem, varav det finns utrymme av att införa FISO. Försvarmakten vill dock lyfta att förslaget om införandet av den nya personalkategorin och bestämmelserna av dess uppgifter inte förhindrar att flygledare fortsatt kan bedriva FIS i G-luften. Försvarmakten förslår därför att det bör framgå i myndighetsföreskrifterna att flygledare fortsatt kan utföra FIS i aktuell luft utan krav på behörighetstillägg.	De lokala behörigheter och behörighetstillägg som en flygledare har i ett gällande certifikat ska fortsatt gälla även efter att de uppdaterade föreskrifterna (TSFS 2026:77 och TSFS 2016:78) börjar att gälla. Kategori flygledare ingår inte i tillämpningsområdet för denna föreskrift. Transportstyrelsen anser att förtydligande inte behövs.
		Försvarmakten (FLYGI), som är kravställare för innehållet i utbildningsdelarna avseende det civila och militära samarbetet, vill i sammanhanget lyfta att de väl inarbetade gemensamma processerna och överenskommelser mellan myndigheterna avseende nya myndighetsföreskriftsförslag inte har iakttagits avseende förslaget om införandet av FISO.	Noteras. Men förslaget om införande av FIS-personal har initierats av LfV. Transportstyrelsens uppdateringar av aktuella föreskrifter är en följd av LfVs planerade förändring av sitt funktionella system.
		Försvarmakten tänker att det är mot bakgrund av denna omständighet som det i konsekvensbeskrivningen saknas analyser om hur föreskriftsförslaget kommer att påverka - etablerade samordningsytor och rutiner mellan Försvarmakten (STRIL) och LfV (flygledare/FISO), samt - kommunikationsmöjligheterna och servicen mellan Försvarmaktens piloter och flygledarna och/eller FISO i G-luften. Försvarmakten anser således att det hade varit till fördel om konsekvensbeskrivningen hade klargjort och fastställt, efter analys av TS och samverkan mellan myndigheterna, att effekterna av införandet av den nya personalkategorin och dess uppgifter inte innebär några försämringar för Försvarmakten, för STRIL, Försvarmaktens	Transportstyrelsen anser inte att de konsekvenser som Försvarmakten anger i remissvaret är konsekvenser av nuvarande föreskriftsarbete utan att de ska hanteras i framtida flygsäkerhetsarbete (ändringsärendet) samt i framtida samarbete mellan LfV – Försvarmakten och Transportstyrelsen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		luftfartspersonal och för nationell och internationell militär lyftfart i den okontrollerade luften.	
		Avseende föreskriftsförslagen saknas också en bedömning (i konsekvensutredningen) av huruvida föreslagen utbildning för FISO i tillräcklig omfattning tar höjd för behövliga kunskaper om militär luftfart och verksamhet för den nya personalkategorin. Försvarmakten förutsätter att FLYGI framgent kommer att få delta i det arbetet.	Transportstyrelsen anser att föreskriftsförslaget ger möjlighet till leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och utbildningsorganisationerna att forma sin utbildning till en nivå som Försvarmakten och LFV är tillfyllest med. Transportstyrelsen anser att denna kommentar bör omhändertas i samarbetet mellan LFV och Försvarmakten. Transportstyrelsen kommer att involvera FLYGI i kommande arbeten enligt fastställda rutiner.
		Försvarmakten vill passa på att lyfta att det i konsekvensutredningen saknas egentliga analyser av huruvida införandet av den nya personalkategorin kommer att resultera i ökade kostnader för staten och hur dessa ska hanteras. Försvarmakten bedömer nämligen, i motsats till vad som anges i konsekvensutredningen, att myndigheten framgent kommer att behöva bidra med både tid och personella resurser för att säkerställa att tjänsten i den okontrollerbara luften tjänar den civila och militära luftfarten och militär luftfartsverksamhet i okontrollerad luft på det sätt som krävs för att upprätthålla säkerheten.	Transportstyrelsen gjorde bedömningen att utbildningen av den nya personalkategorin inte skulle medföra ökade utbildningskostnader jämfört med att utbilda nya flygledare i hantering av militär luftfart d.v.s. att kostnaden för utbildning (i hantering av militär luftfart) av FIS-personal skulle bli i stort sett den samma som kostnaden för utbildning av flygledare.

Sändlista

AB Dalaflyget, ACR AB, AFAB, Entry Point North, European Air Cargo AB, Försvarmakten/FLYGI, Hagfors kommun, Hemavan Tärnaby flygplats AB, Härjedalens kommun Sveg, Höga Kusten Airport AB, Kramfors, LFV, Lycksele flygplats AB, Pajala kommun, SDATS, South Lapland Airport AB (Vilhelmina)