

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SRF	2 kap. 17 §	SRF ser positivt till förändringen men poängterar vikten att informera och samråda med branschaktörerna så att tekniska lösningar och metoder blir effektiva och enkla att använda. Dock bör det ytterligare beskrivas hur teoretiska prov ska utföras, då farhågor över tillgång på teknisk utrustning på flygplatserna och den tid som kommer krävas för examinationsövervakning. Likaledes anser SRF att den aviserade tekniska lösningen (Säkon) bör samordnas med övriga lösningar inom luftfartsskyddsområdet såsom extrawebben, Rekon, GAS Webben så att en inloggsportal ger enkelhet och tydlighet. SRF passar också på att lyfta farhågor om kostnadsökningar för branschen som förändringarna med Säkon kommer generera i form av återkommande avgifter för certifiering osv, dessa kommer påverka enskilda flygplatser och GAS-systemet. Yttermera önskar SRF att information kommer skyndsamt gällande den person som efter godkännande ska övervaka examinationen. Kan man utgå ifrån att det är Säkerhetsansvarig eller motsvarande? Likaså bör det vara minst två personer per flygplats som har detta godkännande.	Transportstyrelsen delar synen att det är viktigt att informera och samråda med branschaktörer och strävar efter att så göra. Transportstyrelsen har haft en fortlöpande dialog med instruktörer för att inhämta synpunkter på metoder och system. Vi avser att kontakta delar av branschen för att se hur vi tillsammans kan få till en lösning gällande datorer, lokaler, provtillfällen och besättning av de olika rollerna som kommer att behövas från verksamhetens sida kring SÄKON. Vi ser inte att man måste vara säkerhetsansvarig för att sköta övervakningen. Verksamhetsutövaren kommer själv att få föreslå vem, vilka och hur många de önskar utse till referensperson och övervakare. När det gäller samordning med andra system är det naturligtvis önskvärt och någonting vi kommer ta upp i framtida utvecklingsarbete. Kostnader förknippade med teknikutveckling är omöjliga att undvika. Kostnaderna för certifiering av säkerhetspersonal är baserade på utveckling av systemet REKON och tidsåtgång för Transportstyrelsen. Vidare kommer kostnaderna att variera beroende på hur många prov man ska genomföra i SÄKON.
SRF	5 kap. 14 §	Se svar 2 kap 17§	Se svar ovan.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SRF	5 kap. 24 §	SRF poängterar att regelverket skriver att kompetens ska finnas inom cybersäkerhet i olika delar. Denna kompetens kan vinnas på olika sätt, genom arbetserfarenhet, självstudier eller riktad utbildning inom <i>eller</i> utanför organisationen.	Transportstyrelsen har inga synpunkter på hur kompetensen erhålls, bara att den ska finnas inom de föreskrivna områdena.
SRF	5 kap 28 §	Se svar 2 kap 17§	Se svar ovan.
	19 kap 3 §	Önskas förtydligande gällande förändring, då det är svårt att förstå var kravet på leveransprov kommer ifrån i EU regelverket.	Kravet framgår av punkt 12.0.1.2 i Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998. Kravet innebär att leveransprov ska göras på plats för all säkerhetsutrustning som installeras. Därefter ska även rutinmässiga tester göras. De rutinmässiga testerna ska utföras oberoende av regelbundet underhåll och med en frekvens som säkerställer rimligt och snabb identifiering.
SRF	11 kap 2 §	Förändringen fanns inte med ändrings TSFS	Denna bestämmelse är borttagen och finns därför inte med i ändringsföreskriften.
SRF	11 kap 11–12§§	Förändringen fanns inte med ändrings TSFS	Dessa bestämmelser har flyttats och heter nu 11 kap. 14 a och 14 b §§. Det är alltså ingen ändring i sak.

Sändlista

Säkerhetsgodkända flygplatser
Säkerhetsgodkända flygföretag
Säkerhetsgodkända leverantörer
Säkerhetsgodkända fraktagenter
Certifierade instruktörer
Certifierade validerare
Kända avsändare av flygfrakt
Polismyndigheten
Åkerier som transporterar flygfrakt