

Enligt sändlista

Tillämpning – Verksamheter som kräver auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär

Transportstyrelsens beslut

Verksamheter enligt bilaga 1 inom kommersiell specialiserad verksamhet bedöms, på grund av dess särskilda karaktär och den lokala miljö där de genomförs utgöra en hög risk, särskilt för tredje man på marken. Sådan verksamhet förutsätter enligt punkten 2 a i artikel ORO.SPO.110 i förordning (EU) 965/2012¹ auktorisation innan verksamheten påbörjas.

Detta beslut ersätter det tidigare beslutet med ärendenummer TSL 2017-1055.

Beslutet kan ändras om ändrade EU-regler eller om Transportstyrelsens bedömer det som nödvändigt av flygsäkerhetsskäl.

Redogörelse för ärendet

Efter att en ny bedömning gjorts rörande lågflygning ändras punkten 2 i det tidigare beslutet TSL 2017-1055.

Detta beslut innehåller redaktionella förändringar, men även en ny punkt rörande lågflygning i punkt 2. Underpunkten specificeras för helikoptrar och för flygplan.

Enligt ORO.SPO.110 a) förordning (EU) nr 965/2012 ska en operatör ansöka om och erhålla en auktorisation utfärdad av operatörens behöriga myndighet innan en kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär påbörjas.

Det finns två situationer då auktorisation ska sökas:

¹ 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

1. Då operatören avser utföra ett uppdrag över ett område där tredje man på marken sannolikt hotas vid en nödsituation. I sådana fall ska operatören på eget initiativ ansöka om auktorisation innan verksamheten påbörjas.
2. Det andra fallet gäller i förväg utpekade verksamheter där den behöriga myndigheten på grund av verksamhetens särskilda karaktär och den lokala miljö där den genomförs utgör en hög risk, särskilt för tredje man på marken, men även andra aktörer kan omfattas.

Detta beslut anger verksamheter som förutsätter auktorisation enligt punkten 2 ovan.

Skäl för beslut

Transportstyrelsen bedömer att marknaden behöver stöd i att avgöra vilka kommersiella specialiserade flygverksamheter som behöver auktoriseras. Även vissa verksamheter som innebär en hög risk för andra än tredje man, t.ex. för besättningen, ska enligt Transportstyrelsens bedömning kräva auktorisation.

Kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär är verksamhet där risken för att en nödsituation uppstår är förhöjd under större delen av flygningen, t.ex. när manövrering sker nära hinder.

De uppräknade exemplen i bilaga 1 bedöms vara sådana att det finns en förhöjd risk för haveri jämfört med andra verksamheter.

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Linköping, men skickas till Transportstyrelsen 601 73 Norrköping. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att ni tog del av detta beslut eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschefen Lars Haglund. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Hans Fjällman, flyginspektörerna Ola Johansson och Karl-Axel Edén, den senare föredragande.

Lars Haglund
Enhetschef, enheten för operatörer och luftvärdighet

Detta beslut finns endast i elektronisk form och saknar därför namnunderskrift.

Bilagor

Bilaga 1: Förteckning över verksamheter som innebär särskilt hög risk

Bilaga 1

Förteckning över verksamheter som innebär särskilt hög risk och som därför kräver förhandsgodkännande (auktorisering) enligt punkten 2 a i artikel ORO.SPO.110 i förordning (EU) 965/2012:

- 1) Helikopterverksamhet där riskerna är förhöjda för haveri bl.a. pga förhållandet höjd/fart (jmr H/V-diagram).
- 2) Verksamhet med
 - a) helikopter som innebär utsträckt flygning under 200 fot AGL (till exempel: rendrivning, märkning/bedövning/avlivning av djur, viss flygfotografering, kraftlinjeinspektion)
 - b) flygplan som innebär flygning under 500 fot AGL.
- 3) Verksamhet med hänglast/externt monterad specialutrustning över tätbebyggt område² eller där större folksamling kan förväntas.
- 4) Landning på offshore-installationer, fartyg, etc.
- 5) Verksamheter med människor utanför luftfartyget (Human External Cargo) inklusive vinschning.
- 6) Verksamhet med enmotoriga flygplan under 1000 fot AGL över tätbebyggt område.
- 7) Avancerad flygning på låga höjder AGL.
- 8) Målbogsering.
- 9) Upplevelseflygning.

Fördjupning

1. Verksamheten ska följa rekommendationer i flyghandboken (AFM). För helikopter finns områden angivna där sannolikheten för lyckad autorotation vid motorbortfall är låg. T.ex. hänglastverksamhet, då helikoptern under viss tid hovrar på låg höjd penetreras H/V-diagrammet.

Flyghandbokens H/V-diagram ger vägledning om sannolikheten att lyckas autorotera på låga höjder, och visar hur hög eller låg fart speglar in. Om H/V-diagrammet penetreras är verksamheten att anse om högrisk. Även om helikopterns totala vikt är lägre än den angivna i ett sådant diagram är det uppgifterna i diagrammet som styr.

² Varje område i anslutning till storstadsområde, stad eller bebyggelse som väsentligen används för bostadsändamål, kommersiell verksamhet eller rekreation (bilaga I, punkt 23 förordning (EU) nr 965/2012).

Hänglastverksamhet utförs nära hinder och mark vilket medför förhöjd risk för kollisioner med föremål men även genomsjunkning.

2. Verksamheter med helikopter över terräng där säker nödlandning inte kan förväntas då flygning sker på höjder under 200 fot, och det inte är begränsat till mycket korta intervaller, och intervallerna inte upprepas frekvent under ett enskilt uppdrag. Exempelen är inte uttömmande utan anges för att tydliggöra tillämpningen. (Lågflygfotografering på högre höjder än angivet räknas inte som verksamhet som kräver auktorisation så länge en nödsituation inte medför risk för tredje man). Verksamheten sker i närheten av hinder som kan medföra oavsiktlig kontakt eller turbulens och påverkar/försvårar manövrering.

Verksamheter med flygplan på höjder understigande 500 fot AGL medför förhöjd risk för kollision med markhinder, förhöjd risk vid eventuell nödlandning och större risker vid förlorat kontroll.

3. Över tätbebyggt område där det är svårt eller osannolikt att SERA.3105 förordning (EU) nr 923/2012 kan uppfyllas och flygning sker med hängande last, eller t.ex. utrustning som innebär att flygningen är att anse som specialiserad. Sådan utrustning kan vara reklamskylt, kameramontage, etc. Den förhöjda risken uppkommer pga t.ex. risk för oavsiktlig hinderkontakt, långsam flygning, hovring på höjd med medvindskomposant eller turbulens runt exempelvis byggnader. Även ljusförhållanden kan påverka.

Risk att tappa lasten föreligger alltid, till skillnad mot intern last (se punkt 1).

4. Landning eller start på fartyg, plattformar eller liknande där verksamheten sker i skiftande förhållanden, som (men inte begränsat till) vattenyttemperatur, sjöhävning, krängande däck, konstruktioner som skymmer sikt och manöverutrymme
5. Alla specialiserade verksamheter som innebär att människor lämnar eller kommer ombord under flygningen, men även när människor befinner sig utanför kabinen under flygning, t.ex. s.k. wingstanding. Pga syftet med flygningen befinner sig luftfartyget ofta nära hinder som kan medföra risk för kollision
6. Över stadsområden (definition tätbebyggt) där det är svårt eller osannolikt att SERA.3105 kan uppfyllas och flygning sker med reklamsläp eller t.ex. utrustning som innebär att flygningen är att anse som specialiserad. Specialiserad verksamhet kan innebära speciella manövrer som ligger nära prestandaenvelopens gränser. Även höga hinder kan utgöra speciella faror under verksamhet över städer.

7. Uppvisningsverksamhet och träning inför sådan med både flygplan och helikopter på höjder då sannolikheten att hinna klara ut ett onormalt läge är låg. Risk för kollision med markföremål eller marken är förhöjd jämfört med annan verksamhet.
8. Bogsering av mål där risken för skador pga skjutning föreligger, men även då målet kan komma i oväntade lägen och skapa problem eller tappas. Verksamheten bedrivs i allmänhet i områden där skjutning med skarp ammunition pågår.
9. Flygning där primärsyftet är passagerarens speciella upplevelse under flygningen, t.ex noll-G-flygning, avancerad flygning, etc.