

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:49) om lågflygning

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Polisflyget		Polisflyget har inga synpunkter på omremissen.	Noterat.
SHK		Statens haverikommission har medgetts möjlighet att lämna synpunkter till Transportstyrelsens omremiss, ärendenummer TSF 2023-11, av förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om lågflygning i svenskt luftrum. Vi har tagit del av förslaget och har inga synpunkter.	Noterat.
Försvarsmakten		Försvarsmakten kan konstatera att de synpunkter som Försvarsmakten lämnat i föregående externremiss har omhändertagits av Transportstyrelsen.  Försvarsmakten har därför inga ytterligare synpunkter på innehåll vad avser nya föreskrifter och allmänna råd om lågflygning i svenskt luftrum.	Noterat.
Jetson.aero		Hur ser man på lågflygningen gällande bemannad UAV/UAS (bemannad eVTOL) utifrån förslaget på de nya föreskrifterna?  Vår produkt Jetson One avser ju att flyga just "låg", och då tänker jag närmast på paragraf 4, samtidigt enligt paragraf 22, inte får understiga 200 fot vid sträckflygning. Just dessa höjder är ju där vi planerar att flyga just med Jetson One. Betyder detta alltså att enligt underrubriken till paragraf 10 måste operatören/piloten inneha giltigt lågflygstillstånd?	Jetsons luftfartyg omfattas för närvarande inte av de föreslagna föreskrifterna, som enbart gäller för flygplan och helikopter.  Det är korrekt uppfattat att det krävs ett lågflygstillstånd från Transportstyrelsen för lågflygning med flygplan eller helikopter under 500 fot enligt SERA 5005 f.
Borlänge Flygklubb		Vid all utbildning på enmotoriga flygplan och motoriserade segelflygplan sker en väsentlig del av utbildningen i hantering av nödlägen. En övning som föreskrivs i såväl del FCL (AMC (A)) till FCL	Kommentar till förslag med avseende på: 4 § Lågflygning enligt förslaget till föreskrift omfattar inte segelflygning, varför förslaget inte kan beaktas.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>115, 125, 210 och 215) som till del SFCL (AMC till SFCL 145, 150 och 155) samt till nationella certifikat är simulerade motorstopp. Vid träning utanför ett flygplatsområde måste en sådan övning idag avbrytas på ca 600–700 ft AGL för att inte underskrida minimiflyghöjden över icke tätbebyggt område.</p> <p>Detta medför att övningen oftast behöver avbrytas på baslinjen till ett tänkt område och det finns små möjligheter att bedöma om resultatet av övningen hade kunnat bli det eftersökta eller om det hade kunnat bedömas som misslyckat. Om det istället hade funnits en möjlighet att avbryta övningen på en lägre höjd (i princip alltid på finalen till området) skulle både pedagogiken och utfallet kunnat utvärderas mycket bättre. Därför föreslår vi att ett tillägg till följande paragrafer införs för att ta hänsyn till dessa förhållanden.</p> <p>Förutsättningarna ska givetvis vara riskbedömda så att så lite störning som möjligt sker för människor och djur samt att ett eventuellt misslyckat pådrag inte leder till personskador. Att införa en tillståndsplikt för sådana övningar skulle troligen innebära att ett fåtal, om ens någon, skulle utnyttja den möjligheten till kompetenshöjning på grund av till synes onödig administration och kostnadsökning.</p> <p>Störningarna för allmänheten måste bedömas bli mycket små. Vid en flygskola som utbildar 10 personer till certifikat under ett år skulle flygtiden under 500 ft AGL inte överskrida en timme.</p> <p>FÖRSLAG: Tillägg i 4 §: "...bemannede flygplan, segelflygplan och helikoptrar..."</p>	<p>5 § Saknas behov av definition av segelflygplan i enlighet med kommentar till § 4 ovan.</p> <p>7 § I Del-FCL finns inget undantag från minimihöjden 500 fot för utbildning i nödlandning. Se utdrag ur del-FCL:</p> <p><b>AMC1 FCL.210 PPL(A) Training course</b> FLIGHT INSTRUCTION FOR THE PPL(A)</p> <p>(b) Flight instruction</p> <p>(xx) Exercise 16: Forced landing without power:</p> <p>(A) forced landing procedure;</p> <p>(B) choice of landing area, provision for change of plan;</p> <p>(C) gliding distance;</p> <p>D) descent plan;</p> <p>(E) key positions;</p> <p>(F) engine cooling;</p> <p>(G) engine failure checks;</p> <p>(H) use of radio;</p> <p>(I) base leg;</p> <p>(J) final approach;</p> <p>(K) landing;</p> <p>(L) actions after landing.</p> <p>I SERA 5000 (f) saknas även undantag från minimihöjden 500 fot för nödlandningsträning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Tillägg i 5 §: Definition av segelflygplan i enlighet med del FCL/SFCL.</p> <p>Tillägg i § 6: "...landningsplats före landning samt i samband med sådan utbildning som simulerar nödlägen tillsammans med instruktör utanför tätbebyggt område."</p> <p>Möjligen kan en precisering av höjden ske till exempelvis lägst 300 ft AGL.</p>	
Privatperson		<p>Hoppas att det går att svara hyfsat anonymt som privatperson. I grunden är det bra att detta nu regleras nationellt, men det finns ett par konstigheter i omremissen.</p>	Noterat.
STORM HELIWORKS AB	4 §	<p>Brandbekämpning är undantagen då TSFS 2021:50 tillämpas i stället.</p> <p>Skulle ett liknande undantag kunna göras för exempelvis stickmyggbekämpning som utgör stor samhällsnytta och är en verksamhet som Naturvårdsverket fattat beslut om?</p> <p>Helikopteroperatören står i beredskap inför bekämpning från första maj till och med sista augusti. För att denna bekämpning ska fungera är det helt avgörande att insatserna utförs på rätt plats vid rätt tidpunkt för den målart som avses bekämpas.</p> <p>Myggbekämpning sker med hängande last delvis i närheten av tätbebyggt område vilket gör att det hamnar under 8§. Uppdraget går inte att utföra om det tidigast får påbörjas 10 dagar efter anmälan då inställelsetiden är 48h efter avrop. Avrop sker med 7 dagars varsel.</p>	<p>Eftersom brandbekämpning inte är reglerad på EU-nivå krävs en nationell reglering.</p> <p>Myggbekämpning med spridning av ett bekämpningsmedel är en verksamhet som regleras av EASA.</p> <p>Synpunkten har beaktats. 9 § har fått ett ändrat innehåll: "Uppdraget får inte påbörjas förrän tidigast 5 arbetsdagar efter det att anmälan har kommit in till Transportstyrelsen. Efter särskild ansökan och bedömning av Transportstyrelsen kan en operatör beviljas godkännande att påbörja uppdrag kortare tid än 5 arbetsdagar efter anmälan."</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Varför låsa sig till Brand eller annan specificerad verksamhetsform? Ett bredare perspektiv skulle kunna vara att samhällsnyttig flygverksamhet av akut karaktär kan få avsteg?	Undantag kan sökas enligt 26 §.
Privatperson	5 § Definitioner	<p>Särskilt godkännande är bra beskriven med både hänvisning till rätt del (Part-SPA) och bilaga (Annex V).</p> <p>Specialiserad flygverksamhet har med rätt del (Part-SPO), men inte bilaga (Annex VIII). Dessutom är förklaringen lite konstig. EASA OPS utesluter inte kommersiell flygtransport, utan säger "This Annex applies to any specialised operation ...". Det är trots allt i Part-SPO som HESLO, HEC och MCF beskrivs.</p> <p>Kommersiell flygtransport har fått med rätt del (Part-CAT), men inte bilaga (Annex IV).</p> <p>Icke-kommersiell flygverksamhet är riktigt förvirrad text. Det framgår till exempel inte att privatflygning omfattas, utan det får man lista ut genom att det inte är något av det som inte (dubbel negation) omfattas av begreppet, och ändå inte är en del av det beskrivna som trots allt omfattas av begreppet. Rätt delar och bilagor (Part-NCC, Annex VI, respektive Part-NCO, Annex VII) finns inte omnämnda. Det hade underlättat.</p> <p>Ur texten är det svårt att förstå att t ex FFK är icke-kommersiell flygverksamhet då det är huvuddelen av verksamheten inom organisationen och att det genomförs på uppdrag av staten, utan att vara militär luftfart ens när det är åt hemvärnet.</p>	<p>För ökad enhetlighet ändras förslaget till att genomgående hänvisa till:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bilaga IV (Del-CAT) i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.</li> <li>- bilaga V (Del-SpA) i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.</li> <li>- bilaga VIII (Del-SPO) i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.</li> <li>- kapitel I (SPA.HHO) i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.</li> <li>- kapitel J (SPA.HHO) i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.</li> </ul> <p>Definitionen av icke-kommersiell flygverksamhet i föreskriftsförslagets 5 § överensstämmer med innebörden av begreppet i EU-förordning 965/2012.</p> <p>FFK:s verksamhet regleras genom Särskilda villkor. I nu gällande Särskilda villkor för FFK regleras inte lågflygning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det nämns också statlig operatör. I militär luftfart heter det numer verksamhetsutövare.</p> <p>Teknisk besättningsmedlem nämner att det är vid kommersiell flygtransport av visst slag. Det första felet är att de uppräknade (HEMS, HHO och NVIS) ingår i del-SPA, inte del CAT. Enligt tidigare definitioner är ju kommersiell flygtransport Del-CAT och Del-SPA är särskilt godkännande. HEMS och NVIS kräver ett CAT AOC, enligt EASA OPS, men enligt SPA.HHO.100 så får det bara genomföras som CAT efter erhållet tillstånd, vilket i sig kräver CAT AOC. Men det innebär ju också att om det genomförs inom NCC eller NCO så behövs inte sådant tillstånd. Det kan vara en dålig formulering av EASA, men idag står det så, så då kan man inte säga att det bara gäller kommersiell flygtransport.</p> <p>Det står piloten i singularis, vilket inte alltid stämmer. Flygbesättningen är ett bättre begrepp.</p> <p>Uppgifter på marken är inte relevant i ett regelverk kring lågflygning, särskilt när man nämner att befattningen är för att handha ombordutrustning.</p> <p>Texten kunde förenklats till "annan besättningsmedlem än flyg- eller kabinbesättningsmedlem inom viss verksamhet med särskilt godkännande, som av operatören tilldelats arbetsuppgifter för att bistå flygbesättningen under verksamhet som kan kräva drift av specialiserad ombordutrustning." Därigenom är texten giltig även</p>	<p>Föreskriften använder civila begrepp och inte militära begrepp. Beaktas ej.</p> <p>Föreskriftsförslaget syftar till att reglera all verksamhet som har samband med lågflygning oavsett i luften eller på marken. Beaktas ej.</p> <p>Med piloten avses den flygbesättningsmedlem som manövrerar luftfartyget. Pilot är därför ett korrekt begrepp i detta sammanhang. Beaktas ej.</p> <p>Föreskriftsförslaget syftar till att reglera all verksamhet som har samband med lågflygning oavsett i luften eller på marken. Beaktas ej.</p> <p>Definitionen av teknisk besättningsmedlem överensstämmer med definitionen i 965/2012 bilaga 1 (punkt 118). Beaktas ej.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>om det skulle tillkomma fler verksamheter inom del-SPA som kan innebära behov av teknisk besättningsmedlem.</p> <p>Uppdragsspecialist förekommer inom specialiserad flygverksamhet, men det nämns det inget om. Däremot nämns det att det kan vara antingen på marken eller ombord. Part-SPO beskriver bara uppdragsspecialister ombord. Det borde dessutom vara det som är intressant i ett regelverk om lågflygning. Att markbundna specialister som är nödvändiga för uppdraget får medfölja framgår ju av 26 §.</p> <p>Drifthandbok kunde kompletterats med någon text som säger att begreppet även omfattar operationell manual (OM).</p>	<p>Definitionen av uppdragsspecialist överensstämmer med definitionen i förordning (EU) nr 965/2012 bilaga 1 (punkt 117 a). Beaktas ej.</p> <p>Förslaget om tillägg av "OM" beaktas ej.</p>
Privatperson	6 §	<p>6 § nämner ett par tillfällen då lågflygtillstånd ej krävs.</p> <p>Om segelflygbogsering (enligt NCO eller SPO) och bogsering av reklamsläp omfattas av undantaget framgår ej.</p> <p>Vid segelflygbogsering med kastlina kan fällning av denna ske på två sätt. Antingen göra det i samband med landning, då fällning sker precis för landning, som företas rakt fram, men med något inskjuten sättningspunkt. Det borde anses omfattas av gällande undantag. Men det kräver också längre bana/fältyta. Eller så sker det vid en separat överflygning, som då sker under 500 fot AGL. Detta sker företrädesvis som ett vanligt landningsvarv med låginflygning, men skulle kunna ske på annat sätt om inte linan ska lämnas vid banan. Här är det inte helt klart om det förfarandet också är undantaget.</p>	<p>Synpunkten har beaktats. 7 § har fått ett ändrat innehåll: "Lågflygtillstånd krävs inte för start, upphämtning och fällning av reklamsläp, fällning av bogserlina, landning eller inspektion av landningsplats före landning."</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Flygning med reklamsläp kräver upphämtning och fällning av reklamsläpet. Det sker vid överflygning på låg höjd. Det kan förstås ske mot en rullbana, men det måste inte vara så. Flygning med reklamsläp är normalt sett kommersiell verksamhet och då borde ansökan om tillstånd för detta även omfatta det eventuella lågflygtillstånd som behövs för att faktiskt kunna utföra verksamheten. Frågan är om det ska vara två separata ansökningsprocesser eller anses ingå i ansökan om att få bedriva verksamhet med reklamsläp.</p>	
STORM HELIWORKS AB	7 §	<p>Det framgår att det ska finnas en utökad riskanalys och SOP anpassade för uppdraget. Syftar uppdraget till en verksamhetsform som vi har auktorisation för att utföra?</p> <p>Av erfarenhet vet vi att för vår del skulle följande verksamheter kunna ske över, eller i nära anslutning till tätbebyggt område:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendrivning</li> <li>• Fotoflygning</li> <li>• Karteringsflyg</li> <li>• Eftersök</li> <li>• Felsökning vid störning på kraftlinje</li> </ul> <p>Av dessa är det troligt att felsökning vid störning på kraftlinje kommer att ske med kort varsel. Regelverket måste möjliggöra verksamhet som i hög grad utgör stor samhällsnytta.</p> <p>Vad är skillnaden mot idag då vi har SOP och riskanalys samt auktorisation för verksamhetsformen?</p>	<p>Lågflygning över tätbebyggt område innebär en ökad risk, särskilt vid motorbortfall som behöver planeras för. Detta regleras i 8 och 9 §§.</p> <p>Vid flygning på låg höjd med hängande last över tätbebyggt område medför den högre flygsäkerhetsrisken att en utökad riskanalys och en särskild SOP behöver utarbetas för denna typ av uppdrag.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vad avser en serie av flygningar?</p> <p>Finns det några krav på vad en "utökad riskanalys" skall innehålla?</p>	<p>9 § har fått en ändrad text utan ordet "serie": "Anmälan ska innehålla uppgifter om luftfartyg som ska användas och den verksamhet som avses bedrivs samt en utökad riskanalys och en särskild SOP <i>anpassade för en eller flera flygningar för uppdragets genomförande.</i>"</p> <p>En utökad riskanalys bör ta hänsyn till faktorer som skiljer sig från uppdrag i icke-tätbebyggd miljö. Den bör kunna skrivas i en generell del, som beskriver sådant som inte är specifikt för ett uppdrag, men som skiljer verksamheten från icke-tätbebyggt område. Det bör också finnas en del som är specifik för just det aktuella uppdraget.</p> <p>Avsikten med kravet på utökad riskanalys är att skapa utrymme för genomtänkta flyguppdrag i de miljöer där tredje person riskerar att påverkas i större utsträckning än annars.</p>
STORM HELIWORKS AB	8 §	<p>Är det ok att ringa TS direkt efter inskickad ansökan för att få klartecken?</p> <p>Kommer bli löpande samtal flera gånger i veckan då stor del av vår verksamhet i Göteborg består av lyftjobb inom tätbebyggt område.</p> <p>Generellt kan man säga att planera ett lyftjobb med 10 dagars framförhållning i byggbranschen är ett omöjligt uppdrag då flera faktorer inverkar på när lyftet kan ske. Det är alltså inte hållbart för våra kunder.</p>	<p>TS har inte möjlighet att besvara anmälarens förfrågan innan en ansökan har registrerats och en handläggare utsetts.</p> <p>Synpunkten beaktas. 10 dagar har ändrats till 5 dagar och möjlighet har införts till kortare tid enligt ny text i 9 §: "Enstaka uppdrag får dock påbörjas tidigare efter överenskommelse med Transportstyrelsen i varje enskilt fall. Efter särskild ansökan och bedömning av Transportstyrelsen kan en operatör beviljas godkännande att påbörja uppdrag kortare tid än 5 arbetsdagar efter anmälan."</p>



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Hur länge gäller en anmälan för ett uppdrag? Exempelvis kan yttre faktorer som väder eller andra leveranser påverkar datumet för genomförandet.</p> <p>Med 10 dagars framförhållning kan vi presentera en plan gällande vilket luftfartyg som avses att användas. Mycket kan hända på 10 dagar vilket gör att det kan bli ett annat luftfartyg som genomför uppdraget.</p>	<p>Genomförandet av ett sökt uppdrag som behandlats av Transportstyrelsen ska normalt ske ansökt datum.</p> <p>Vid byte av luftfartygsindivid ska en uppdaterad anmälan lämnas till Transportstyrelsen.</p>
Avincis Aviation Sweden AB	9 §	<p>Vi anser att Transportstyrelsen överlag har omhändertagit våra synpunkter från föregående remiss på ett lyhört och effektivt sätt. Vi saknar dock fortsatt ett förtydligande gällande mörker inom HEMS/HHO enligt vårt föregående remissvar. I remissammanställningen ser vi heller inget tydligt svar gällande mörkerflygning. Av denna anledning önskar vi lämna följande önskemål om förtydligande:</p> <p><b>1. Dagljusförhållanden</b></p> <p>I 9 § står det angivet att "Lågflygtillstånd får endast utnyttjas under dagljusförhållanden vid flygning enligt VFR". Vid t.ex. HEMS eller HHO kan helikoptrar behöva vara operativa under 500 fot på ett operationsområde även i mörker. Detta skulle av Transportstyrelsen potentiellt kunna villkoras mot att operatören skall inneha tillstånd för att flyga med mörkerkikare (SPA.NVIS).</p> <p><u>Bakgrund:</u> Inom HEMS – eller övrigt samhällsnyttigt flyg – styrs inte uppdragen av tiden på dygnet, vilket gör att det lika gärna kan vara mörkt ute när familjen drabbas av en tragedi. Inom exempelvis HEMS behöver man kunna underskrida 500 fot över en lokal operationsplats i mörker, även om det nödvändigtvis inte leder till en landning (t.ex. lokalt sök efter befarad patient, vinschning i svårtillgänglig terräng eller stöttning med hjul/skid).</p>	<p>Synpunkten beaktas genom att 10 § omarbetas till följande text:</p> <p><b>Villkor för lågflygtillstånd</b></p> <p><b>10 § ....</b></p> <p>"Med undantag för operatörer med tillstånd enligt kapitel H (SpA.NVIS) i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, får lågflygtillstånd endast utnyttjas under dagljusförhållanden vid flygning enligt VFR."</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vid flygning med mörkerkikare ges bättre bildupplösning ju lägre man flyger, varför lokal flyghöjd under 500 fot kan vara nödgad över operationsområden.</p> <p><u>Slutsats:</u> Inom vissa samhällsnyttiga verksamhetsformer kan helikoptrar behöva understiga 500 fot över ett lokalt operationsområde. Detta bör omhändertas i föreskrifterna.</p> <p>Utöver ovanstående behov av förtydligande anses det reviderade förslaget till de nya föreskrifterna vara välskrivet och noga genomtänkt.</p>	
Privatperson	10 §	<p>10 § säger att det bara är godkänt vid kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär, dvs enligt Part-SPO.</p> <p>Dels utesluter det icke-kommersiell HHO. Men det utesluter även icke-kommersiell HESLO, trots att det står beskrivet under GM1 SPO.SPEC.HESLO.100 och under NCO.SPEC.HESLO.</p> <p>Rent teoretiskt skulle det kanske vara nödvändigt vid vissa Maintenance Check Flight (MCF) också.</p> <p>Vore det inte rimligare att bara kräva tillstånd, oavsett om det är kommersiellt eller ej?</p>	<p>Kommersiell specialiserad flygverksamhet kan inte godkännas för icke-kommersiell flygverksamhet. Lågflyg för icke-kommersiell flygverksamhet regleras i 21 §. Beaktas ej.</p> <p>MCF omfattas inte av föreskriftsförslaget. Beaktas ej.</p> <p>Flygsäkerhetsnivån är generellt lägre vid icke-kommersiell flygverksamhet, varför det är normalt att sätta olika kravnivåer för kommersiell respektive icke-kommersiell flygverksamhet. Beaktas ej.</p>
STORM HELIWORKS AB	11 §	<p>Krävs fristående lågflygningsutbildning eller kan den bakas in i befintliga verksamhetsformer där lågflygning utförs?</p>	<p>Utbildning enligt 12 § ska vara beskriven i drifhandboken och godkännas av Transportstyrelsen. Om utbildningen ska ske i samband med ett lågflyguppdrag ska det vara beskrivet i drifhandboken.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	13 §	<p>13 § ställer krav på lågflygtillstånd för all hänglastverksamhet. Det är rimligt med lågflygtillstånd för all lågflygning. Om hänglastverksamhet ofta omfattar lågflygning kommer det alltså indirekt krävas ett tillstånd av den anledningen. Men det verkar inte helt logiskt att kräva lågflygtillstånd för all hänglastverksamhet, oavsett om det omfattar lågflygning eller ej. Hänglastverksamhet finns redan beskrivet i Part-SPO som HESLO.</p> <p>Om man kan koppla lasten på marken på en flygplats, och göra normal start, utflygning, sträckflygning (&gt;500'), anflygning, inflygning och landning på annan flygplats, så finns väl ingen anledning att kräva lågflygtillstånd för det?</p> <p>Krävs det även lågflygtillstånd om hänglasten består av ett rep med lod och en flagga, där man i samband med flygdag gör några varv kring fältet på höjd? I det fallet kan till och med lasten halas ut och in i luften.</p>	<p>All hänglastverksamhet medför en högre flygsäkerhetsrisk. Därför krävs lågflygtillstånd vid all hänglastverksamhet. Beaktas ej.</p> <p>Förfarandet som beskrivs är inte ett normalt start- och landningsförfarande och förutsätter flygning utanför diagrammet för rekommenderad fart/höjd-kombination. Beaktas ej.</p> <p>Enligt föreskriftsförslaget krävs alltid lågflygtillstånd vid hängande last. Undantag kan sökas enligt 26 §.</p>
Prop Express	19 §	<p>To whom it may concern</p> <p>We have read the suggested regulations with interest.</p> <p>We have a concern regarding §19</p> <p><a href="#">§19 A low-flying permit for an operator that does not have its main business in Sweden is valid for a maximum of 3 months</a></p> <p>The paragraph states that a low-flying permit for non-Swedish operators is valid for a maximum of three months. However, this could be seen as a barrier to entry for other European businesses and limit their ability to compete fairly with domestic companies. Notably, the low-flying permit policy is a specific regulation that applies to aviation safety and is not intended to restrict</p>	<p>Synpunkten beaktas. 20 § i omremissen stryks och föreslagen text i 6 § ändras till:</p> <p>"Operatörer som bedriver kommersiell specialiserad flygverksamhet eller kommersiell flygtransport med särskilt godkännande enligt 19 §, kan efter ansökan beviljas lågflygtillstånd med en giltighetstid upp till 2 år."</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>competition. To obtain a permit, all Swedish or European operators must comply with the same safety standards and regulations.</p> <p>It's vital to ensure that regulations don't unduly restrict competition. Therefore, exploring alternative measures that balance safety and competition may be worth exploring.</p>	
Privatperson	21 §	<p>21 § borde kanske ha rubriken "Kommersiell flygtransport med särskilt godkännande" eftersom det är kommersiell verksamhet enligt Part-SPA och det är begreppen som beskrivits under 5 §.</p> <p>14-20 §§ har redan omhändertagit kommersiell specialiserad flygverksamhet.</p>	<p>Synpunkten beaktas och rubriken i 19 § ändras till: "Kommersiell flygtransport med särskilt godkännande".</p>
Privatperson	23 §	<p>Med dessa krav på dokumentation och att det ska sökas tillfälliga tillstånd för olika uppdrag måste frågan ställas om man tagit höjd för att kunna hantera FFK verksamhet? Det är flera olika uppdrag, med riskanalyser, många olika flygplan och piloter och det finns inte möjlighet att söka tillstånd för varje tillfälle.</p> <p>För svenskregistrerade luftfartyg borde kopia på registreringsbevis och ARC redan finnas hos Transportstyrelsen.</p>	<p>FFK:s verksamhet regleras genom Särskilda villkor som Transportstyrelsen utfärdar. I nu gällande Särskilda villkor för FFK regleras inte lågflygning. Beaktas ej.</p> <p>Kravet att bifoga registreringsbevis och ARC vid ansökan om tillstånd för lågflygning har i omremissen redan ändrats till att endast gälla för utländska operatörer och svenska icke-kommersiella operatörer.</p>
Privatperson	25 §	<p>Här talas om SPO-verksamhet och CAT-verksamhet, för första gången i dokumentet. De begrepp som angivits i 5 § är specialiserad flygverksamhet för SPO och kommersiell flygtransport för CAT. Det som avses är dock kommersiell flygtransport med särskilt tillstånd, då det gäller verksamhet beskriven i Part-SPA. Det är rimligt att använda samma begrepp i hela dokumentet, och då med fördel sådana man redan definierat i en begreppsförteckning.</p>	<p>Texten gäller för CAT-verksamhet med särskilt tillstånd för viss verksamhet. Därför beaktas inte synpunkten.</p> <p>Uppdragsspecialist och teknisk besättningsmedlem finns i 5 § definitioner, varför synpunkten inte beaktas.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det står också att teknisk besättningsmedlem och uppdragsspecialist ska ha sina roller beskrivna i checklistor för verksamheten (SOP). Dels borde inte det stå i checklistor mer än då det sker en kommunikation. Så som SOP beskrivs under 5 § är det heller inte checklistor som SOP handlar om. Är det man efterfrågar att det beskrivs i OM/DHB?</p> <p>Den sista meningen uppfylls redan av utbildningskrav i EASA OPS, vilket man i första meningen säger ska följas.</p>	<p>Synpunkten beaktas genom att andra meningen har omarbetats och checklistor har tagits bort för större tydlighet.</p> <p>Synpunkten beaktas genom att sista meningen har strukits eftersom kraven finns i förordning (EU) nr 965/2012.</p>
Privatperson	26 §	<p>26 § tar upp Del-SPO och Del-CAT. Det borde vara Del-SPO och Del-SPA. Personal enligt Del-CAT är ju flygbesättning och kabinbesättning (samt pax). Det är väl inte vad som avses här?</p> <p>Den sista meningen är lite oklar. Menas att de får medfölja trots att det kan innefatta lågflygning? Om det inte innefattar lågflygning så är texten överflödig. Är det redan upptaget i Del-SPO så är det redan omhändertaget och behöver inte regleras igen.</p> <p>Det som däremot kan vara ett bekymmer med denna paragraf är hur man ser på besättning i FFK verksamhet. Ses det som SPO-verksamhet kan det nog inrymmas, men är det NCO-verksamhet så täcks det inte in av denna text.</p>	<p>Flygning sker inte enbart enligt Del-SPA. Därför hänvisas till Del-SPO och Del-CAT. Beaktas ej.</p> <p>Bra påpekande om sista meningen i paragrafen. Lågflygning får inte ske med passagerare. Meningen tas bort.</p> <p>FFK:s verksamhet regleras genom Särskilda villkor. I nu gällande Särskilda villkor för FFK regleras inte lågflygning. Beaktas ej.</p>