



2024/1111

23.5.2024

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2024/1111**

**av den 10 april 2024**

**om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011, genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 965/2012 och genomförandeförordning (EU) 2017/373 vad gäller fastställande av krav för framförande av bemannade VCA-luftfartyg**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, särskilt artiklarna 23.1, 31.1 och 44.1 a, och

av följande skäl:

- (1) Nya luftmobilitetskoncept som bygger på innovativ teknik, såsom bemannade VCA-luftfartyg, har utvecklats de senaste åren och uppnått olika mognadsgrad. Tack vare teknologiska framsteg och genom förändrade transportbehov kan mer innovativa koncept uppstå i framtiden.
- (2) Verksamhet med innovativa luftfartygskonstruktioner innebär unika säkerhetsutmaningar på grund av deras vertikala start- och landningsförmåga och kapacitet att flyga i tätbebyggda stadsområden. Ett särskilt heltäckande regelverk bör säkerställa att sådan verksamhet genomförs på ett säkert sätt och att risken för passagerare, besättning och allmänheten minimeras.
- (3) Bemannade VCA-luftfartyg är exempel på ny teknik och det finns därför ett behov av att fastställa tydliga certifierings- och godkännandeförfaranden för att säkerställa att de uppfyller säkerhets- och prestandakrav. Ett särskilt heltäckande regelverk, med klara och tydliga regler vad gäller certifiering och godkännande av verksamhet med sådana luftfartyg, bör ge operatörer den säkerhet som krävs och främja utvecklingen och kommersialiseringen av dessa luftfartyg.
- (4) Både kommersiell och icke-kommersiell verksamhet med VCA-luftfartyg innebär säkerhetsrisker som måste begränsas på lämpligt sätt för att säkerställa säkerheten för passagerare och besättning i luften och för människor på marken. Certifieringen av operatörer av dessa luftfartyg är således en åtgärd som kan bidra till att minimera kända och potentiella säkerhetsrisker som hänger samman med denna nya teknik och bygga upp en lämplig säkerhetskultur.
- (5) Verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg blir hela tiden vanligare och därför finns det ett behov av att säkerställa att de integreras på ett säkert och effektivt sätt i det befintliga luftrumssystemet. Ett särskilt heltäckande regelverk bör därför innehålla tydliga regler och förfaranden för att integrera sådan verksamhet i luftrummet, och på så vis bidra till att minska kollisionsrisken och andra säkerhetstillbud.

<sup>(1)</sup> EUT L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) Med tanke på den framtida integreringen av bemannade VCA-luftfartyg i medlemsstaternas transportsystem är det därför lämpligt att tillämpa samma regelverk som finns i dag för framförande av flygplan och helikoptrar, med nödvändiga ändringar för att beakta nya luftmobilitetskoncept för verksamhet med VCA-luftfartyg, prestandabegränsningar och operativa begränsningar samt särskilda risker. Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 <sup>(2)</sup>, kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 <sup>(3)</sup>, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 <sup>(4)</sup> och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 <sup>(5)</sup> bör därför ändras i enlighet med detta.
- (7) För att säkerställa tillgången på piloter med lämplig kompetens under den inledande verksamhetsfasen med VCA-luftfartyg bör i synnerhet innehavare av trafikflygarcertifikat för flygplan eller helikoptrar ges möjlighet att lägga till en typbehörighet till sitt certifikat för bemannade VCA-luftfartyg, däribland befogenhet att vid behov framföra luftfartyget enligt instrumentflygregler. Om piloterna också innehar instruktörs- eller kontrollantbehörigheter för flygplan eller helikoptrar bör de även ges möjlighet att erhålla ytterligare instruktörs- eller kontrollantbefogenheter för den typen av luftfartyg. Förordning (EU) nr 1178/2011 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (8) Förordning (EU) nr 923/2012 bör även ändras för att skapa säkra, välordnade och effektiva flygledningstjänster för bemannade VCA-luftfartyg och undvika kollisioner i luften.
- (9) Förordning (EU) nr 965/2012 bör dessutom ändras i enlighet med detta, bland annat genom en ny bilaga med detaljerade krav för framförandet av bemannade VCA-luftfartyg. Bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 bör ändras för att inkludera en ny kategori av luftfartyg, samtidigt som befintliga definitioner förtydligas. Bilagorna II och III bör ändras för att utvidga tillämpningsområdet för befintliga certifieringskrav för kommersiell flygtransport och bilaga V bör omfatta nya bestämmelser som möjliggör ambulansflygningar och räddningsinsatser med bemannade VCA-luftfartyg.
- (10) Transport av farligt gods med flyg bör dessutom genomföras i enlighet med internationella standarder och rekommenderade metoder i bilaga 18 till Chicagokonventionen och gällande *Technical Instructions*. Kraven för framförande av bemannade VCA-luftfartyg bör beakta den senaste tekniska utvecklingen vad gäller konstruktion och användning av luftfartyg samt internationell bästa praxis och standarder. Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (11) Denna förordning bör börja tillämpas från och med den 1 maj 2025 för att ge berörda parter tillräckligt med tid för att säkerställa efterlevnaden av det nya regelverket.

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

<sup>(3)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2012/923/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj)).

<sup>(4)</sup> 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 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

<sup>(5)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/373/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj)).

- (12) Kraven för framförande av bemannade VCA-luftfartyg har utarbetats i samråd med berörda parter, däribland luftfartygstillverkare, operatörer och tillsynsorgan, för att säkerställa att de är lämpliga och ändamålsenliga.
- (13) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) har utarbetat ett utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat det med yttrande nr 03/2023 <sup>(6)</sup> i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (14) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 127.1 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Ändringar av förordning (EU) nr 1178/2011

Förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande led införas:

- "8a. *rotorluftfartyg*: ett motordrivet luftfartyg som är tyngre än luft och som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från upp till två rotor.
- 8b. *VCA-luftfartyg (vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA))*: ett motordrivet luftfartyg, annat än ett flygplan eller rotorluftfartyg, som är tyngre än luft och som kan starta och landa vertikalt genom de lyft- och dragkraftsenheter som används för att ge lyftkraft vid start och landning."

2. Följande artikel ska införas:

"Artikel 4f

#### Typbehörigheter för VCA-luftfartyg

1. Sökanden som innehar ett trafikflygarcertifikat för flygplan (CPL(A)) eller helikoptrar (CPL(H)) i enlighet med bilaga I (Del-FCL) ska ha rätt att få typbehörighet för ett VCA-luftfartyg och ska utöva befogenheterna för den typbehörigheten, förutsatt att de uppfyller

- a) villkoren som anges i de uppgifter om driftslämplighet som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, och
- b) sektion 1 i kapitel H i bilaga I (Del-FCL) och bestämmelserna i denna artikel.

2. Teoriprovet ska vara skriftligt och antalet flervalfrågor ska avgöras av luftfartygets komplexitet.

3. För det luftfartyg som anges i punkt 1 gäller följande:

- a) Typbehörighetsutbildning, flygprov och kompetenskontroller ska uppfylla följande krav i tillägg 9 till bilaga I (Del-FCL):
  - i) Avsnitt A.
  - ii) Avsnitten B, C eller D, i enlighet med, och såvida inte annat anges i, de uppgifter om driftslämplighet som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012.
- b) Enligt de villkor och i den utsträckning som anges i de uppgifter om driftslämplighet som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012 ska typbehörighetsutbildningen, flygproverna och kompetenskontrollerna även omfatta ytterligare utbildning och provning för att sökande ska kunna erhålla den kompetens som krävs för att framföra ett VCA-luftfartyg.

<sup>(6)</sup> Easas yttrande nr 03/2023 – *Introduction of a regulatory framework for the operation of drones – Enabling innovative air mobility with MVCA, the initial airworthiness of UAS subject to certification, and the continuing airworthiness of those UAS operated in the 'specific' category* (inte översatt till svenska).

4. Genom undantag från ovanstående punkter ska sökanden som innehar ett CPL(A) eller CPL(H) och har deltagit i testflygningar för en viss typ av VCA-luftfartyg få en typbehörighet utfärdad för det luftfartyget, förutsatt att de

- a) uppfyller flygförhållandena för att agera som testpilot i den relevanta typen av VCA-luftfartyg, i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012,
- b) har genomfört antingen 50 timmars total flygtid eller 10 timmars flygtid som befälhavare på testflygningar i den relevanta typen av VCA-luftfartyg,
- c) uppfyller de villkor som anges i punkt 1 a.

5. De typbehörigheter som utfärdats i enlighet med denna artikel gäller i ett år. Innehavare ska göra följande:

- a) För att förlänga typbehörigheten ska innehavaren
  - i) genomföra minst 2 timmars flygtid som pilot på den relevanta typen av VCA-luftfartyg inom behörighetens giltighetsperiod,
  - ii) genomgå en kompetenskontroll med godkänt resultat i enlighet med punkt 3, där tiden får tillgodoräknas i den flygtid som anges i led a i, inom den tremånadersperiod som närmast föregår behörighetens sista giltighetsdag och i den relevanta typen av VCA-luftfartyg eller ett FSTD som motsvarar luftfartyget. Om en sökande väljer att genomföra kompetenskontrollen tidigare än inom dessa tre månader, med godkänt resultat, ska den nya giltighetsperioden börja löpa från dagen för kompetenskontrollen.
- b) För att förnya typbehörigheten ska innehavaren uppfylla kraven i punkt FCL.740 b i bilaga I (Del-FCL).

6. Innehavare av ett certifikat och en typbehörighet i enlighet med punkt 1 ska ha rätt att framföra det relevanta VCA-luftfartyget enligt instrumentflygregler, förutsatt att de

- a) innehar en IR(A) eller en IR(H), beroende på vad som är tillämpligt,
- b) har, i den relevanta typen av VCA-luftfartyg, genomfört flygprovet eller genomgått kompetenskontrollen, beroende på vad som är tillämpligt, i enlighet med punkt 3, inbegripet den relevanta instrumentflygningsdelen.

7. Utan hinder av punkt FCL.900 b i bilaga I (Del-FCL) ska sökande, som innehar en instruktörsbehörighet i enlighet med bilaga I (Del-FCL), med befogenheter att tillhandahålla utbildning för typbehörigheter för flygplan eller helikopter, utfärdas befogenheter att tillhandahålla utbildning för de typbehörigheter som anges i punkt 1, förutsatt att de

- a) innehar en typbehörighet i enlighet med punkt 1 för den relevanta typen av VCA-luftfartyg,
- b) har flugit, inom den tolv månadersperiod som föregår ansökan, minst 30 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar, som befälhavare på den relevanta typen av VCA-luftfartyg, varav 15 routesektorer får genomföras i ett FSTD som motsvarar samma typ av VCA-luftfartyg, såvida inte annat anges i de uppgifter om driftslämplighet som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012,
- c) har genomgått, på en ATO, teoretisk och praktisk utbildning för utökning av instruktörsbefogenheter till den typen av VCA-luftfartyg, inbegripet obligatoriska utbildningsdelar i enlighet med de uppgifter om driftslämplighet som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012,
- d) godkänns på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med punkt FCL.935 i bilaga I (Del-FCL).

Genom undantag från leden b, c och d ska sökande, som innehar en TRI(A)- eller TRI(H)-behörighet och har utfärdats en typbehörighet för ett VCA-luftfartyg i enlighet med punkt 4, få sina TRI-befogenheter utökade till den typen av VCA-luftfartyg.

8. Innehavare av de instruktörsbefogenheter som anges i punkt 7 ska få förlängning eller förnyelse, i tillämpliga fall, av sina befogenheter när de uppfyller de relevanta kraven för förlängning eller förnyelse i kapitel J i bilaga I (Del-FCL), beroende på vilken typ av instruktörsbehörighet de innehar, samt gör endera av följande:

- a) Genomgå, på en ATO, en repetitionsutbildning för instruktörer med inriktning på de befogenheter som anges i punkt 7.
- b) Godkännas på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med punkt FCL.935 i bilaga I (Del-FCL) i den relevanta typ av VCA-luftfartyg som anges i punkt 1 eller i ett FSTD som motsvarar denna typ.

9. Utan hinder av punkt FCL.1000 b i bilaga I (Del-FCL) ska sökande, som innehar en kontrollantbehörighet i enlighet med bilaga I (Del-FCL), med befogenheter att vara kontrollant för typbehörigheter för flygplan eller helikopter, utfärdas befogenheter att förrätta flygprov och kompetenskontroller för den typ av VCA-luftfartyg som anges i punkt 1, förutsatt att de har instruktörsbefogenheter enligt punkt 7 för den relevanta typen av VCA-luftfartyg och uppfyller samtliga följande krav för den relevanta typen av VCA-luftfartyg eller ett FSTD som motsvarar denna typ:

- a) De ska ha genomgått en standardiseringskurs för kontrollanter i enlighet med punkt FCL.1015 i bilaga I (Del-FCL), inbegripet genomförande av minst ett flygprov eller en kompetenskontroll.
- b) De ska ha godkänts på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med punkt FCL.1020 i bilaga I (Del-FCL).

10. Innehavare av de kontrollantbefogenheter som anges i punkt 9 ska få förlängning eller förnyelse, i tillämpliga fall, av sina befogenheter när de uppfyller de relevanta delarna i punkt FCL.1025 i bilaga I (Del-FCL) samt gör endera av följande:

- a) Genomgår en repetitionskurs för kontrollanter i enlighet med punkt FCL.1025 b.2 i bilaga I (Del-FCL) med inriktning på de befogenheter som anges i punkt 9.
- b) Godkännas på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med punkt FCL.1020 i bilaga I (Del-FCL) i den relevanta typen av VCA-luftfartyg eller i ett FSTD som motsvarar denna typ.”

3. Bilaga I (Del-FCL) ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

## Artikel 2

### Ändringar av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012

Genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Led 85 ska ersättas med följande:

”85. *rotorluftfartyg*: ett motordrivet luftfartyg som är tyngre än luft och som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från upp till två rotoror.”

b) Följande led ska införas:

”85a. *helikopter*: en typ av rotorluftfartyg som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från luftens reaktioner på upp till två motordrivna rotoror på i huvudsak vertikala axlar.

85b. *VCA-luftfartyg (vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA))*: ett motordrivet luftfartyg, annat än ett flygplan eller rotorluftfartyg, som är tyngre än luft och som kan starta och landa vertikalt genom de lyft- och dragkraftsenheter som används för att ge lyftkraft vid start och landning.”

c) Följande led ska införas:

”94a. *bränslebrist (minimum fuel)*: en term som används för att beskriva en situation där ett luftfartygs kvarvarande bränslemängd eller energimängd har nått en nivå som innebär att luftfartyget måste landa på en viss flygplats och att ingen ytterligare försening kan godtas.”

2. Bilagan ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

## Artikel 3

## Ändringar av förordning (EU) nr 965/2012

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska följande punkt läggas till som punkt 1a:

"1a. I denna förordning fastställs detaljerade regler för innovativ luftmobilitetsverksamhet enligt visuella flygreglerna under dagar som utförs med sikt till marken i ett bemannat VCA-ennpilotsluftfartyg som avses i artikel 2.1 b i och ii i förordning (EU) 2018/1139."

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) Led 1a ska ersättas med följande:

"1a. *rotorluftfartyg*: ett motordrivet luftfartyg som är tyngre än luft och som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från upp till två rotoror,"

- b) Följande led ska införas:

"1aa. *helikopter*: en typ av rotorluftfartyg som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från luftens reaktioner på upp till två motordrivna rotoror på i huvudsak vertikala axlar,"

- c) Följande led ska införas:

"12. *innovativ luftmobilitetsverksamhet* eller *IAM-verksamhet* (*innovative air mobility (IAM) operations*): all verksamhet med ett VCA-luftfartyg i och utanför tättbebyggda områden.

13. *VCA-luftfartyg* (*vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA)*): ett motordrivet luftfartyg, annat än ett flygplan eller rotorluftfartyg, som är tyngre än luft och som kan starta och landa vertikalt genom de lyft- och dragkraftsenheter som används för att ge lyftkraft vid start och landning.

14. *VEMS-flygning* (*VEMS flight*): flygning med ett VCA-luftfartyg enligt ett ambulansflygtillstånd, där omedelbar och snabb transport är absolut nödvändig och där syftet med flygningen är något av följande:

- a) I ett nödläge ge medicinsk assistans genom att medföra ett eller flera av följande:

- i) Medicinsk personal.

- ii) Medicinska förnödenheter (utrustning, blod, organ eller läkemedel).

- iii) Sjuka eller skadade personer och andra direkt involverade personer.

- b) Genomföra en insats där en person står inför en nära förestående eller förväntad hälsorisk på grund av omgivningen och antingen

- i) behöver räddas eller förses med förnödenheter, eller

- ii) personer, djur eller utrustning måste transporteras till eller från utlandningsplatsen för VEMS-verksamhet."

3. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

- a) Följande punkt ska införas:

"1b. Operatörer får bruka ett VCA-luftfartyg endast inom ramen för IAM-verksamhet i enlighet med bilagorna III och IX till denna förordning."

- b) I punkt 2 ska följande led läggas till:

"h) VCA-luftfartyg som används för

- i) transport av farligt gods,

- ii) VEMS."

- c) I punkt 5 ska följande led läggas till:

"c) VCA-luftfartyg i enlighet med kraven i bilaga IX."

- d) I punkt 5 ska följande andra stycke läggas till:  
"Vad gäller första stycket leden a, b och c ska utbildningsorganisationerna uppfylla kraven som anges i bilaga VII (Del-ORA) till förordning (EU) nr 1178/2011 i stället för bilaga III (Del-ORO) till den här förordningen. Utbildning för VCA-luftfartyg ska endast tillhandahållas av godkända utbildningsorganisationer."
4. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:  
"1. Kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar ska omfattas av kraven i kapitel FTL i bilaga III."
- b) Följande punkt ska läggas till:  
"5. En IAM-operatör ska i fråga om flygtidsbegränsningar uppfylla kraven i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort, eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, på den plats där operatören är etablerad eller bosatt."
5. Bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga III till den här förordningen.
6. Bilaga II till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga IV till den här förordningen.
7. Bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga V till den här förordningen.
8. Bilaga V till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga VI till den här förordningen.
9. Bilaga IX till förordning (EU) nr 965/2012 ska läggas till i enlighet med bilaga VII till den här förordningen.

#### Artikel 4

### Ändringar av genomförandeförordning (EU) 2017/373

I punkt ATS.TR.305 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2017/373 ska följande punkt läggas till som punkt 7a:  
"(7a) information om obemannade luftfartyg,"

#### Artikel 5

### **Ikraftträdande och tillämpning**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 maj 2025.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 10 april 2024.

På kommissionens vägnar  
Ursula VON DER LEYEN  
Ordförande

## BILAGA I

Bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt FCL.010 ska ändras på följande sätt:

a) I definitionen av "flygtid" ska tredje stycket om "luftskepp" ersättas med följande:

"i luftskepp: den totala tiden från det att ett luftskepp frigörs från masten i avsikt att starta till dess att det bringas att stanna efter flygning och förtöjs vid masten,"

b) I definitionen av "flygtid" ska följande om "VCA-luftfartyg" läggas till som fjärde stycke:

"i VCA-luftfartyg: den totala tiden mellan det ögonblick då lyft- och dragkraftsenheterna slås på i avsikt att starta till dess att luftfartyget bringas att stanna efter flygningen och lyft- och dragkraftsenheterna stängs av."

c) Definitionen av "helikopter" ska ersättas med följande:

"*helikopter*: en typ av rotorluftfartyg som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från luftens reaktioner på upp till två motordrivna rotorerna på i huvudsak vertikala axlar."

2. I punkt FCL.060 ska inledningsfrasen i punkt b ersättas med följande:

"b) Flygplan, helikoptrar, vertikalstartande/-landande luftfartyg, luftskepp och VCA-luftfartyg.

En pilot ska inte få framföra ett luftfartyg som används i kommersiell flygtransport eller för att medföra passagerare."



## BILAGA II

Bilagan till förordning (EU) nr 923/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt SERA.2010 b ska ersättas med följande:

”b) Åtgärder före flygning

Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren ta del av de tillgängliga upplysningar som är nödvändiga för den avsedda flygningen. Före en flygning som avlägsnar sig från flygplatsens närhet och före all IFR-flygning ska aktuella meteorologiska rapporter och prognoser noga studeras; hänsyn ska då tas till bränsle-/energibehov och till de alternativa åtgärder som behöver vidtas om flygningen inte kan fullföljas som planerat.”

2. Punkt SERA.4005 a.12 ska ersättas med följande:

”12. Aktionstid.”

3. Punkt SERA.4015 b ska ersättas med följande

”b) Information som lämnats före avgång beträffande aktionstid eller totalt antal personer ombord och som är felaktiga vid avgångstiden innebär en betydande ändring av färdplanen och ska meddelas.”

4. Punkt SERA.8015 b.4 ska ersättas med följande:

”4. *Eventuell omklarerung under flygning.* Om man före avgång, beroende på aktionstid och förutsatt att man begär omklarerung under flygning, räknar med att man kan komma att begära klarering till en annan destinations-flygplats ska relevanta flygkontrollenheter underrättas genom att färdplanen kompletteras med information om ändrad flygväg (om den är känd) och ändrad destination.”

5. I punkt SERA.8020 d ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

”d) *Väderförsämring till lägre värden än VMC.* När det står klart att fortsatt flygning under VMC enligt gällande färdplan inte kommer att vara möjlig ska befälhavaren på en kontrollerad VFR-flygning vidta någon av följande åtgärder:

1. Begära ändrad klarering som gör det möjligt för luftfartyget att fortsätta under VMC till destinations-flygplatsen eller till en alternativflygplats eller utelandningsplats, alternativt lämna berört kontrollerat luftrum, eller
2. om klarering i enlighet med punkt 1 inte kan fås, fortsätta flygningen under VMC och underrätta vederbörande flygkontrollenhet om vilken åtgärd som vidtas för att antingen lämna berört luftrum eller landa på närmast lämpliga flygplats, eller utelandningsplats, eller”.

6. I punkt SERA.9005 ska följande punkt läggas till som punkt 7a:

”(7a) information om obemannat luftfartyg.”

7. I punkt SERA.11005 ska punkt ab ersättas med följande:

”ab) Om ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling ska befälhavaren försöka landa så snart som möjligt på närmaste lämpliga flygplats eller utelandningsplats eller på en flygplats eller utelandningsplats som utpekats av den behöriga myndigheten, såvida inte omständigheterna ombord gör det olämpligt.”

8. I punkt SERA.11012 ska punkterna a och b ersättas med följande:

”a) När en pilot rapporterar brist på bränsle/energi ska flygledaren så snart det är praktiskt genomförbart informera piloten om eventuella förutsedda förseningar eller att inga förseningar förväntas.

b) När bränslenivån/energivån gör det nödvändigt att tillkännage att en nödsituation föreligger ska piloten, i enlighet med punkt SERA.14095, indikera detta genom att använda nödsignalen för radiotelefoni (MAYDAY), helst sänt tre gånger, följd av vilken typ av nödsituation som föreligger (FUEL).”

9. Punkt SERA.11015 ska ändras på följande sätt:

a) I tabell S11-1 ska nummer 3 ersättas med följande:

"3	DAGER och MÖRKER – Utfällning av stället (om sådant finns), landningsstrålkastare tända och flygning över gällande bana, eller – om det luftfartyg som är föremål för ingripandet är en helikopter / ett VCA-luftfartyg – över helikopterlandningsplats/landningsplats för VCA-luftfartyg. Om det ingripande luftfartyget är en helikopter/ett VCA-luftfartyg gör den/det inflygning mot landningsplatsen och hovrar över denna.	Landa på denna flygplats.	DAGER och MÖRKER – Fäller ut stället (om sådant finns) och tänder landningsstrålkastare, följer det ingripande luftfartyget och – om det efter flygning över gällande bana eller helikopterlandningsplats/landningsplats för VCA-luftfartyg bedöms att landning säkert kan genomföras – fortsätter inflygning för landning.	Uppfattat, kommer att följa instruktionen."
----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

b) I tabell S11-2 ska nummer 4 ersättas med följande:

"4	DAGER och MÖRKER – Fäller in stället (om sådant finns) och blinkar med landningsstrålkastare vid passage av gällande bana eller helikopterlandningsplatsen/landningsplatsen för VCA-luftfartyg på en höjd över flygplatsen som överstiger 300 m (1 000 ft) men inte 600 m (2 000 ft) – för helikopter 50 m (170 ft) respektive 100 m (330 ft) – och fortsätter flyga runt gällande bana eller helikopterlandningsplatsen/landningsplatsen för VCA-luftfartyg. Om det inte är möjligt att blinka med landningsstrålkastare, blinka med andra tillgängliga ljuskällor.	Anvisad flygplats är olämplig.	DAGER och MÖRKER – Om det begärs att det luftfartyg som är föremål för ingripandet ska följa det ingripande luftfartyget till en annan flygplats fäller det ingripande luftfartyget in stället (om sådant finns) och använder signaler enligt nr 1 för ingripande luftfartyg. Om det beslutas att låta det luftfartyg som är föremål för ingripandet få fortsätta sin flygning använder det ingripande luftfartyget signal nr 2 för ingripande luftfartyg.	Uppfattat. Följ mig. Uppfattat. Du får fortsätta."
----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------

c) I tillägg 1 "Signaler och tecken" ska punkt "4. RANGERINGSTECKEN" ändras på följande sätt:

1. Punkt 4.1.1 b ska ersättas med följande:

"b) För helikopter/VCA-luftfartyg: där teckengivaren/rangeraren bäst kan iakttas av piloten."

2. I punkterna 16–20 i punkt 4.1.2 ska texten i fotnoterna 1–3 ersättas med följande:

"<sup>(1)</sup> Avsett att användas för hovrande helikopter/VCA-luftfartyg.

"<sup>(2)</sup> Avsett att användas för hovrande helikopter/VCA-luftfartyg.

"<sup>(3)</sup> Avsett att användas för hovrande helikopter/VCA-luftfartyg."

- d) I tillägg 5 "Tekniska specifikationer för observationer från luftfartyg och rapporter via röstkommunikation" ska avsnitt "A. RAPPORTERINGSINSTRUKTIONER" ändras på följande sätt:

I punkt 2 "DETALJERADE RAPPORTERINGSINSTRUKTIONER" ska [punkt 8] i avsnitt 2 ersättas med följande:

"Punkt 8 — AKTIONSTID. Rapportera 'AKTIONSTID' ('ENDURANCE') följt av tiden i timmar och minuter (4 siffror)."

## BILAGA III

Bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Titeln till bilaga I ska ersättas med följande:

”Bilaga I – Definitioner av begrepp som används i bilagorna II–IX”
2. Punkt 21 ska ersättas med följande:

”21. *hinderfritt stigområde (clearway)*: ett definierat rektangulärt område på mark eller vatten, som kontrolleras av den berörda myndigheten och som har valts ut eller preparerats som ett lämpligt område över vilket ett luftfartyg kan genomföra första delen av flygningen upp till en viss höjd.”
3. Punkt 26 ska ersättas med följande:

”26. *bränsle/energi för oförutsedda händelser (contingency fuel/energy)*: bränsle/energi som krävs för att kompensera för oförutsedda faktorer som skulle kunna påverka bränsle-/energiförbrukningen fram till destinationsflygplatsen eller vertikalflygplatsen.”
4. Punkt 31 ska ersättas med följande:

”31. *kritiska flygfaser (critical phases of flight)*:

  - a) för helikoptrar: taxning, hovring, start, slutlig inflygning, avbruten inflygning, landning och eventuellt andra faser av flygningen som fastställs av befälhavaren,
  - b) för VCA-luftfartyg: taxning på marken med passagerare inför flygning eller efter landning, förflyttningshovring, hovring, start, slutlig inflygning, avbruten inflygning (pådrag), landning och eventuellt andra faser av flygningen som fastställs av befälhavaren.”
5. Punkt 39 ska ersättas med följande:

”39. *distans DR (distance DR)*: den horisontella sträcka som helikoptern eller VCA-luftfartyget har färdats från slutet av den tillgängliga startsträckan.”
6. Punkt 48 ska ersättas med följande:

”48. *start- och landningsområde (FATO) (final approach and take-off area – FATO)*: ett definierat område för verksamhet med helikopter eller VCA-luftfartyg över vilket den slutliga delen av inflygningen till hovring eller landning avslutas, och från vilket starten påbörjas och som när FATO används av helikoptrar i prestandaklass 1 och VCA-luftfartyg i kategorin utökad eller motsvarande, innefattar tillgängligt område för avbruten start.”
7. Punkt 50a ska ersättas med följande:

”50a. *flygtid (flight time)*:

  - a) för flygplan, den totala tiden från den tidpunkt då ett flygplan först bringas i rörelse i avsikt att lyfta till den tidpunkt då flygplanet slutligen står stilla vid flygningens slut,
  - b) för helikoptrar, den totala tiden mellan den tidpunkt då en helikopters rotorblad börjar röra sig med syftet att helikoptern ska lyfta till den tidpunkt då helikoptern slutligen står stilla vid flygningen slut och rotorbladen har stoppats,
  - c) för VCA-luftfartyg, den totala tiden mellan det ögonblick då lyft- och dragkraftsenheterna slås på i avsikt att starta till dess att luftfartyget bringas att stanna efter flygningen och lyft- och dragkraftsenheterna stängs av.”
8. Punkt 53 ska ersättas med följande:

”53. *personal i räddningstjänst på marken (ground emergency service personnel)*: all personal i räddningstjänst på marken (såsom poliser, brandmän etc.) som deltar i HEMS- eller VEMS-verksamhet och vars uppgifter på något sätt är relevanta för verksamheten.”

9. I punkt 69 ska led ii i punkt a ersättas med följande:
- ”ii) de ombordvarande i helikoptern eller VCA-luftfartyget inte kan skyddas tillräckligt från väder och vind.”
10. Punkt 70 ska ersättas med följande:
- ”70. beslutspunkt vid landning (landing decision point – LDP):
- a) för helikoptrar, den punkt som används vid bestämning av landningsprestanda, från vilken landningen säkert kan fortsättas eller en avbruten landning kan initieras om ett motorbortfall har konstaterats vid denna punkt,
  - b) för VCA-luftfartyg, den punkt som används vid bestämning av landningsprestanda, från vilken landningen säkert kan fortsättas eller en avbruten landning kan initieras, om ett kritiskt prestandafel konstaterats.”
11. Punkt 71 ska ersättas med följande:
- ”71. tillgänglig landningssträcka (Landing distance available – LDA):
- a) för flygplan (LDAA), den banlängd som är förklarad tillgänglig av den stat där flygplatsen är belägen och är lämplig för ett landande flygplans rullning på marken,
  - b) för helikoptrar (LDAH), start- och landningsområdets längd plus varje ytterligare område som förklarats tillgängligt av den stat där flygplatsen är belägen och är lämpligt för helikoptrar för att slutföra landningsmanövern från en definierad höjd, och
  - c) för VCA-luftfartyg (LDAV), start- och landningsområdets längd plus varje ytterligare område som förklarats tillgängligt och lämpligt för VCA-luftfartyg för att slutföra landningsmanövern från en definierad höjd.”
12. Följande punkt ska införas som punkt 71a:
- ”71a) erforderlig landningssträcka (landing distance required – LDR):
- a) för helikoptrar (LDRH), det horisontella avstånd som krävs för att landa och komma till helt stillastående från en punkt på 15 m (50 ft) över landningsytan, och
  - b) för VCA-luftfartyg (LDRV), det horisontella avstånd som krävs för att landa och komma till helt stillastående från en punkt på 15 m (50 ft) över landningsytan.”
13. Punkt 78 ska ersättas med följande:
- ”78. *medicinsk passagerare (medical passenger)*: en person med medicinsk anknytning som medförs i en helikopter under en HEMS-flygning, eller i ett VCA-luftfartyg under en VEMS-flygning, innefattande men inte begränsat till läkare, sjuksköterskor och sjukvårdare.”
14. I punkt 82 ska led b ersättas med följande:
- ”b) de ombordvarande i helikoptern eller VCA-luftfartyget kan skyddas tillräckligt från väder och vind, och”.
15. Punkt 96 ska ersättas med följande:
- ”96. *befälhavare (pilot-in-command)*: pilot som har utsetts att föra befäl och som ansvarar för att flygningen utförs på ett säkert sätt. För kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar ska befälhavaren benämnas ’befälhavare’.”
16. Punkt 102 ska ersättas med följande:
- ”102. tillgänglig sträcka för avbruten start (rejected take-off distance available – RTODA):
- a) för helikoptrar (RTODAH), längden på det slutliga inflygnings- och startområdet som är tillgängligt och lämpar sig för helikoptrar som brukas i prestandaklass 1 för att slutföra en avbruten start, eller
  - b) för VCA-luftfartyg (RTODAV), längden på det slutliga inflygnings- och startområdet som är tillgängligt och lämpar sig för VCA-luftfartyg för att slutföra en avbruten start i enlighet med den kategori i vilken de brukas.”

17. Punkt 103 ska ersättas med följande:

"103. erforderlig sträcka för avbruten start (rejected take-off distance available – RTODR):

- a) för helikoptrar (RTODRH) den horisontella sträcka som erfordras från påbörjandet av starten till den punkt där helikoptern bringas till stillastående efter ett inträffat motorbortfall och avbruten start vid beslutspunkten för start,
- b) för VCA-luftfartyg (RTODRV) den horisontella sträcka som erfordras från påbörjandet av starten till den punkt där VCA-luftfartyget bringas till stillastående när avbruten start genomförs efter ett inträffat kritiskt prestandafel vid beslutspunkten för start."

18. Punkt 104a ska ersättas med följande:

"104a. *säker landning (safe landing)*: inom ramen för bränsle-/energipolicy eller bränsle-/energiplaner, en landning på en lämplig flygplats eller utelandningsplats eller en lämplig vertikalflygplats eller alternativ landningsplats med minst den slutliga bränsle-/energireserven kvar och i enlighet med tillämpliga operativa förfaranden och operativa minima vid flygplats."

19. Punkt 111 ska ersättas med följande:

"111. beslutspunkt för start (take-off decision point – TDP):

- a) för helikoptrar den punkt, använd vid bestämning av startprestanda, från vilken antingen en avbruten start kan ske eller en start säkert kan fullföljas om ett motorbortfall har konstaterats vid denna punkt,
- b) för VCA-luftfartyg, den första punkt, som fastställs genom att kombinera hastighet och höjd, från vilken en fortsatt start får utföras som uppfyller den certifierade minimiprestandan och är den sista punkten i den startbana från vilken en avbruten start kan ske, efter ett inträffat kritiskt prestandafel."

20. Punkt 113 ska ersättas med följande:

"113. tillgänglig startsträcka (take-off distance available – TODA):

- a) för helikoptrar (TODAH) längden av området för slutlig inflygning och start plus längden av det hinderfria stigområdet för helikoptern (om sådant är anordnat), vilket förklarats tillgängligt och lämpligt för helikoptern för att fullfölja starten.
- b) för VCA-luftfartyg längden av området för slutlig inflygning och start plus längden av det hinderfria stigområdet (om sådant är anordnat), vilket förklarats tillgängligt och lämpligt för VCA-luftfartyget för att fullfölja starten."

21. Punkt 114 ska ersättas med följande:

"114. erforderlig startsträcka (take-off distance required – TODR):

- a) för helikoptrar (TODRH), den horisontella sträcka som erfordras från påbörjandet av starten till den punkt vid vilken den säkra starthastigheten ( $V_{TOSS}$ ), den valda höjden och en positiv stiggradient har uppnåtts, efter bortfall av kritisk motor vid TDP och med återstående motorer fungerande inom godkända operativa gränsvärden,
- b) för VCA-luftfartyg (TODRV) det horisontella avstånd som krävs från starten till den punkt där säker hinderfrihet och en positiv stiggradient har uppnåtts, efter ett kritiskt prestandafel som noteras vid beslutspunkten för start."

22. Punkt 115 ska ersättas med följande:

"115. startstigbana (take-off flight path):

- a) den vertikala och horisontella banan med kritisk motor ur funktion, från en viss punkt under start, för flygplan upp till 1 500 ft över ytan samt för helikoptrar upp till 1 000 ft över ytan,
- b) för VCA-luftfartyg den vertikala och horisontella banan med ett kritiskt prestandafel, som sträcker sig från startpunkten till en punkt där VCA-luftfartyget befinner sig på en höjd över starthöjden som är kompatibel med sträckprofilen och inte högre än 305 m (1 000 ft)."

23. Punkt 116 ska ersättas med följande:
- ”116. *startmassa (take-off mass)*: massan inklusive allt och alla som medförs ombord vid påbörjandet av starten (helikoptrar och VCA-luftfartyg) och under startrullsträckan (flygplan).”
24. Punkt 118 ska ersättas med följande:
- ”118. *teknisk besättningsmedlem (technical crew member)*: annan besättningsmedlem än flyg- eller kabinbesättningsmedlem inom kommersiell flygtransport med HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet, som av operatören tilldelats arbetsuppgifter i luftfartyget eller på marken för att bistå piloten under HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet som kan kräva drift av specialiserad ombordutrustning.”
25. Följande punkter ska läggas till som punkterna 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 och 143:
- ”(130) *markförflyttning (ground movement)*: ett luftfartygs förflyttning på färdområdet på en flygplats eller en vertikalflygplats med hjälp av extern utrustning eller tillbehör som inte drivs av luftfartyget.
- (131) *markpersonal (ground personnel)*: annan personal än flygbesättningsmedlemmar eller tekniska besättningsmedlemmar som arbetar med uppgifter i samband med VCA-luftfartygs markförflyttning eller annat markstöd som tillhandahålls luftfartyg, och som har fått utbildning i relevanta drifts- och säkerhetsförfaranden.
- (132) *kategori utökad (category Enhanced)*: en kategori för certifiering och drift av VCA-luftfartyg enligt vilken luftfartyget uppfyller kraven för fortsatt säker flygning och landning efter ett kritiskt prestandafel.
- (133) *certifierad minimiprestanda (certified minimum performance – CMP)*: när det gäller VCA-luftfartyg, den uppsättning prestandadata som erhålls genom att beakta effekten av enskilda fel och kombinationer av fel, som inte är extremt osannolika, på nominella prestandaparametrar.
- (134) *fortsatt säker flygning och landning (continued safe flight and landing – CSFL)*: när det gäller VCA-luftfartyg som drivs i kategorin utökad, att luftfartyget klarar fortsatt kontrollerad flygning och landning på en vertikalflygplats, eventuellt genom att använda nödförfaranden, utan att det krävs exceptionell pilotkompetens eller styrka.
- (135) *kritiskt prestandafel (critical failure for performance – CFP)*: när det gäller VCA-luftfartyg, ett fel eller en kombination av fel som leder till maximal försämring för en viss fas av flygningen och en viss prestandaparameter. Uppsättningen kritiska prestandafel används för att fastställa den certifierade minimiprestandan.
- (136) *begränsad verksamhet över vatten (limited overwater operation)*: en IAM-verksamhet med ett VCA-luftfartyg som utförs över vatten under en begränsad flygtid.
- (137) *teknisk besättningsmedlem för VEMS (VEMS technical crew member)*: en teknisk besättningsmedlem som utsetts för en VEMS-flygning i syfte att bistå piloten under flygningen och ta hand om personer som är i behov av medicinsk hjälp.
- (138) *bas för VEMS-verksamhet (VEMS operating base)*: en vertikalflygplats vid vilken VCA-luftfartyg, dess flygbesättning och VEMS-besättningsmedlemmar befinner sig i beredskapstjänst för VEMS-verksamhet.
- (139) *utlandningsplats för VEMS-verksamhet (VEMS operating site)*: plats som är utvald av befälhavaren för VEMS-verksamhet för landning och start.
- (140) *vertikalflygplats (vertiport)*: land- eller vattenområde eller konstruktion som används eller är avsedda att användas för VCA-luftfartygs landning, start och förflyttningar.
- (141) *lämplig vertikalflygplats (adequate vertiport)*: en vertikalflygplats där VCA-luftfartyget, med beaktande av dess dimensioner, vikt, in- och utflygningsvägar, kan användas, och som tillhandahåller de tjänster och har de anläggningar som krävs för den avsedda verksamheten och som är tillgängliga vid den förväntade användningstidpunkten.
- (142) *säker starthastighet för vertikal start och landning (VTOL take-off safety speed –  $V_{TOSS}$ )*: den lägsta hastighet vid vilken stigning ska påbörjas med ett kritiskt prestandafel som noterats vid beslutspunkten för start när det gäller VCA-luftfartyg i kategorin utökad.
- (143) *bemannat VCA-luftfartyg (manned VCA)*: ett VCA-luftfartyg som styrs av minst en pilot ombord.”

## BILAGA IV

Bilaga II (Del-ARO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Rubriken på avsnitt I i kapitel OPS "Flygdrift" ska ersättas med följande:

"AVSNITT I

**Godkännande av kommersiella flygoperatörer (CAT-operatörer) och innovativa luftmobilitetsoperatörer (IAM-operatörer)".**

2. Punkt ARO.OPS.200 b.1 ska ersättas med följande:

"1) driftspecifikationerna, som fastställs i tillägg II, för kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar och för innovativ luftmobilitetsverksamhet (IAM-verksamhet) med VCA-luftfartyg, eller".

3. Efter punkt ARO.OPS.220 ska följande punkt läggas till som punkt ARO.OPS.224:

**"ARO.OPS.224 Godkännande av bränsle-/energiplaner för IAM-verksamhet**

- a) Den behöriga myndigheten ska godkänna den bränsle-/energiplan som föreslås av en IAM-operatör om operatören visar att den uppfyller kraven i punkterna UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 och UAM.OP.VCA.195 i bilaga IX.
  - b) Den behöriga myndigheten ska dessutom göra följande:
    1. Bedöma huruvida IAM-operatörens ledningssystem och förfarande för hantering av säkerhetsrisker kan stödja genomförandet av den föreslagna enskilda bränsle-/energiplanen.
    2. Upprätta en tillsynsplan för att genomföra regelbundna bedömningar av IAM-operatörens nuvarande bränsle-/energiplan för att kontrollera att planen uppfyller tillämpliga krav eller besluta om planen bör ändras eller återkallas."
4. Rubriken till punkt ARO.OPS.225 ska ersättas med följande:

**"ARO.OPS.225 Godkännande av bränsle-/energiplaner – flygplan och helikoptrar"**



5. Tillägg I till bilaga II (Del-ARO) ska ersättas med följande:

”

”Tillägg I

<b>DRIFTTILLSTÅND</b>		
(Förteckning av godkännanden för flygtransportoperatörer)		
<b>Typer av verksamhet:</b>		
Kommersiell flygtransport (CAT)	<input type="checkbox"/> Passagerare	<input type="checkbox"/> Frakt
Innovativ luftmobilitet (IAM)	<input type="checkbox"/> Passagerare	<input type="checkbox"/> Frakt
		<input type="checkbox"/> Övrigt <sup>(1)</sup> : .....
		<input type="checkbox"/> Övrigt <sup>(1)</sup> : .....
(4)	Operatörens stat <sup>(2)</sup>	(5)
	Utfärdande myndighet <sup>(3)</sup>	
Nummer på drifttillstånd (AOC) <sup>(6)</sup> :	Operatörens namn <sup>(7)</sup> Verksam under beteckningen <sup>(8)</sup> Operatörens postadress <sup>(10)</sup> : Telefon <sup>(11)</sup> : Fax E-post:	Kontaktuppgifter <sup>(9)</sup> : Kontaktuppgifter, varigenom den operativa ledningen kan kontaktas utan otillbörligt dröjsmål, anges i ..... <sup>(12)</sup> .
<input type="checkbox"/> Härmed intygas att ..... <sup>(13)</sup> har rätt att bedriva kommersiell flygtransport (CAT) enligt bifogade driftsspecifikationer, i överensstämmelse med drifthandboken och bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.		
<input type="checkbox"/> Härmed intygas att ..... <sup>(13)</sup> har rätt att bedriva innovativ luftmobilitetsverksamhet (IAM-verksamhet) enligt bifogade driftsspecifikationer, i överensstämmelse med drifthandboken och bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.		
Utfärdandedatum <sup>(14)</sup> :	Namn och underskrift <sup>(15)</sup> : Titel:	
<sup>(1)</sup> Här ska annan typ av transport anges. <sup>(2)</sup> Ersätts med namnet på operatörsstaten. <sup>(3)</sup> Ersätts med identifieringskod för utfärdande behörig myndighet. <sup>(4)</sup> För den behöriga myndigheten. <sup>(5)</sup> För den behöriga myndigheten. <sup>(6)</sup> Hänvisning till godkännandet, så som det har utfärdats av den behöriga myndigheten. <sup>(7)</sup> Ersätts med operatörens registrerade namn. <sup>(8)</sup> Operatörens firmanamn, vid eventuell avvikelse. Ange 'VUB' före firmanamnet (det står för 'verksam under beteckningen'). <sup>(9)</sup> Kontaktuppgifterna omfattar telefon- och faxnummer, inklusive landsnummer, samt e-postadress (om sådan finns att tillgå) varigenom den operativa ledningen kan kontaktas utan otillbörligt dröjsmål för frågor som rör flygdrift, luftvärdighet, flyg- och kabinbesättningsmedlemmarnas kompetens, farligt gods och andra frågor, enligt vad som är tillämpligt. <sup>(10)</sup> Adress till operatörens huvudsakliga verksamhetsort. <sup>(11)</sup> Telefon- och faxnummer till operatörens huvudsakliga verksamhetsort, inklusive landsnummer. Ange e-postadress om sådan finns att tillgå. <sup>(12)</sup> Här anges den kontrollerade handling som medförs ombord, där kontaktuppgifterna står angivna, med lämplig punkt- eller sidhänvisning. T.ex.: 'Kontaktuppgifterna ... anges i drifthandboken, under allmänt/grundläggande, kapitel 1, 1.1' eller '... anges i driftsspecifikationerna, s. 1', eller '... anges i en bilaga till denna handling'. <sup>(13)</sup> Operatörens registrerade namn. <sup>(14)</sup> Utfärdandedatum för drifttillståndet (dd-mm-åååå). <sup>(15)</sup> Titel, namn och underskrift för representanten för den behöriga myndigheten. En officiell stämpel får anbringas på drifttillståndet.		
<b>Easa-blankett 138 – utgåva 3”.</b>		

6. Tillägg II till bilaga II (Del-ARO) ska ersättas med följande:

”

”Tillägg II

<b>DRIFTSSPECIFIKATIONER</b> (med förbehåll för de godkända förhållandena i drifthandboken)				
Kontaktuppgifter för utfärdande myndighet Telefon (1): _____ Fax _____ E-post: _____				
Drifttillstånd (AOC) (2):	Operatörens namn (3):	Datum (4):	Underskrift:	
Verksam under beteckningen				
Nummer på driftsspecifikationer:				
Luftfartygsmodell (5): Registreringsbeteckningar (6):				
Typer av verksamhet: Kommersiell flygtransport (CAT) <input type="checkbox"/> Passagerare <input type="checkbox"/> Frakt <input type="checkbox"/> Övrigt (7) : _____ Innovativ luftmobilitet (IAM) <input type="checkbox"/> Passagerare <input type="checkbox"/> Frakt <input type="checkbox"/> Övrigt (7) : _____				
Operationsområde (8) :				
Särskilda begränsningar (9) :				
Särskilda godkännanden:	Ja	Nej	Specifikation (10)	Anmärkingar
Farligt gods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verksamhet vid låga siktvärden (LVO)				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR (11): ... m	
Inflygning och landning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (12) .... DA/H: ...ft, RVR: ...m	
Flygoperativt tillgodoräknande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (13) .... DA/H: ...ft, RVR: ...m	
RVSM (14)	<input type="checkbox"/> Ej tillämpligt	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (15)	<input type="checkbox"/> Ej tillämpligt	<input type="checkbox"/>	Maximal diversionstid (16) : ... minuter	
Komplexa navigeringsspecifikationer för PBN-verksamhet (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
Minimikrav på navigeringsprestanda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Helikopterverksamhet med NVIS-stöd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
HHO-verksamhet (vinschoperation utförd från helikopter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
HEMS-verksamhet (ambulansflygning med helikopter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterverksamhet till havs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

VEMS-verksamhet (ambulansflygning med VCA-luftfartyg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kabinbesättningsutbildning <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utfärdande av kabinbesättningsintyg <sup>(21)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Användning av EFB-tillämpningar av typ B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Fortsatt luftvärdighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(23)</sup>	
Övrigt <sup>(24)</sup>				

- (<sup>1</sup>) Telefonnummer till den behöriga myndigheten, inklusive landsnummer. Ange e-postadress samt fax om sådan finns att tillgå.
- (<sup>2</sup>) Ange numret på det aktuella drifttillståndet (AOC).
- (<sup>3</sup>) Här anges operatörens registrerade namn samt operatörens firmanamn, vid eventuell avvikelse. Ange 'VUB' före firmanamnet (det står för 'verksam under beteckningen').
- (<sup>4</sup>) Utfärdandedatum för driftsspecifikationerna (dd-mm-åååå) och underskrift av den behöriga myndighetens representant.
- (<sup>5</sup>) Ange Icao-beteckningen för luftfartygets fabrikat, modell och serie, eller övergripande serie, om det finns någon sådan beteckning för en serie (t.ex. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232) eller ange VCA-luftfartygets fabrikat, modell och serie, i tillämpliga fall.
- (<sup>6</sup>) Registreringsbeteckningar anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken. Om inte alla särskilda godkännanden är tillämpliga för luftfartygsmodellen kan luftfartygets registreringsbeteckningar anges i kolumnen 'Anmärkningar' för respektive särskilda godkännande.
- (<sup>7</sup>) Specificera annan transporttyp (t.ex. ambulansflygning).
- (<sup>8</sup>) Ange ett eller flera geografiska områden för tillåten verksamhet (med hjälp av geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).
- (<sup>9</sup>) Ange tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast visuelflygregler (VFR), endast under dager etc.).
- (<sup>10</sup>) Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande eller godkännandetyper (med tillämpliga kriterier).
- (<sup>11</sup>) Ange lägsta godkända bansynvidd vid start (RVR) i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.
- (<sup>12</sup>) Ange tillämplig kategori av precisionsinflygning: CAT II eller CAT III. Ange minsta bansynvidd (RVR) i meter och beslutshöjd (DH) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.
- (<sup>13</sup>) Ange tillämpligt flygoperativt tillgodoräknande: SA CAT I, SA CAT II, EFVS osv. Ange minsta RVR i meter och DH i fot. En rad används per angivet flygoperativt tillgodoräknande.
- (<sup>14</sup>) Rutan 'Ej tillämpligt' får endast kryssas för om luftfartygets maximala tjänstetopphöjd understiger FL290.
- (<sup>15</sup>) Långdistansflygning (ETOPS) gäller för närvarande endast för tvåmotoriga luftfartyg. Rutan 'Ej tillämpligt' får därför kryssas för om luftfartygsmodellen har färre eller fler än två motorer.
- (<sup>16</sup>) Här får även tröskeldistans anges (i NM) samt motortyp.
- (<sup>17</sup>) Prestandabaserad navigation (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna 'Specifikation' och/eller 'Anmärkningar'. Procedurspecifika godkännanden av specifika RNP AR APCH-procedurer får anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
- (<sup>18</sup>) Specificera om det särskilda godkännandet är begränsat till vissa banslut och/eller flygplatser.
- (<sup>19</sup>) Ange den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.
- (<sup>20</sup>) Godkännande att genomföra den utbildning och det prov som ska utföras av den som ansöker om ett kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- (<sup>21</sup>) Godkännande att utfärda kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- (<sup>22</sup>) Infoga förteckningen över EFB-tillämpningar av typ B tillsammans med hänvisningen för EFB-maskinvaran (för bärbara EFB). Förteckningen finns antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
- (<sup>23</sup>) Godkännandereferensen för den organisation som ansvarar för upprätthållandet av luftfartygets fortsatta luftvärdighet samt en hänvisning till gällande bestämmelse (t.ex. bilaga Vc (Del-CAMO) till förordning (EU) nr 1321/2014).
- (<sup>24</sup>) Här kan andra godkännanden eller upplysningar anges, med en rad (eller ett stycke med flera rader) för varje tillstånd (t.ex. kortlandningar, verksamhet med branta inflygningar, reducerad men tillräcklig landningssträcka, helikopterverksamhet med trafik till/från en flygplats av särskilt samhällsintresse (PIS), helikopterverksamhet över ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område, helikopterverksamhet utan kapacitet för säker nödlandning, verksamhet med ökade bankningsvinklar, maximal distans från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande).

**Easa-blankett 139 – utgåva 8<sup>o</sup>.**

## BILAGA V

Bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt ORO.GEN.005 ska ersättas med följande:

**”ORO.GEN.005 Tillämpningsområde**

I denna bilaga anges de krav som ska uppfyllas av en flygoperatör som bedriver

- a) verksamhet med kommersiell flygtransport (CAT),
- b) kommersiell specialiserad flygverksamhet,
- c) icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg,
- d) icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg,
- e) innovativ luftmobilitetsverksamhet (IAM-verksamhet).”

2. Punkt ORO.GEN.140 b ska ersättas med följande:

”b) Tillträde till det luftfartyg som nämns i punkt a ska,

- i) när det gäller kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar, inkludera möjligheten att gå ombord på och stanna kvar i luftfartyget i samband med flygverksamhet såvida inte befälhavaren i cockpit av säkerhetsskäl har beslutat annorlunda i enlighet med punkt CAT.GEN.MPA.135,
- ii) när det gäller IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg, inkludera möjligheten att gå ombord på och stanna kvar i luftfartyget i samband med flygverksamhet såvida inte befälhavaren av säkerhetsskäl har beslutat annorlunda i enlighet med punkt IAM.GEN.MVCA.135.”

3. Punkt ORO.GEN.310 ska ersättas med följande:

**”ORO.GEN.310 Användning av flygplan eller helikoptrar som är förtecknade på ett drifttillstånd för icke-kommersiell och specialiserad flygverksamhet**

- a) Flygplan eller helikoptrar som är förtecknade i operatörens drifttillstånd får kvarstå i drifttillståndet om de används i någon av följande situationer:
  - 1) Av innehavaren av drifttillståndet själv, för specialiserad flygverksamhet i enlighet med bilaga VIII (Del-SPO).
  - 2) Av andra aktörer, för icke-kommersiell verksamhet med motordrivna luftfartyg eller för specialiserad flygverksamhet som genomförs i enlighet med bilaga VI (Del-NCC), bilaga VII (Del-NCO) eller bilaga VIII (Del-SPO), förutsatt att luftfartyget används under en oavbruten period som inte överstiger 30 dagar.
- b) När ett flygplan eller en helikopter används i enlighet med punkt a.2 ska innehavaren av drifttillstånd som tillhandahåller flygplanet eller helikoptern och operatören som använder flygplanet eller helikoptern inrätta ett förfarande
  - 1) som tydligt anger vilken operatör som ansvarar för den operativa kontrollen av varje flygning och beskriver hur den operativa kontrollen överförs mellan dem,
  - 2) som beskriver förfarandet för överlämning av flygplanet eller helikoptern när de återlämnas till innehavaren av drifttillståndet.

Detta förfarande ska ingå i varje operatörs drifthandbok eller i ett avtal som ingås mellan innehavaren av drifttillståndet och den operatör som använder flygplanet eller helikoptern i enlighet med punkt a.2. Innehavaren av drifttillståndet ska upprätta en mall för sådana avtal. Punkt ORO.GEN.220 ska tillämpas på dessa avtal.

Innehavaren av drifttillståndet och den operatör som använder flygplanet eller helikoptern i enlighet med punkt a.2 ska säkerställa att berörd personal underrättas om förfarandet.

- c) Innehavaren av drifttillståndet ska till den behöriga myndigheten anmäla det förfarande som avses i punkt b för förhandsgodkännande. Innehavaren av drifttillståndet ska komma överens med den behöriga myndigheten om hur och hur ofta innehavaren ska tillhandahålla information om överföringar av operativ kontroll i enlighet med punkt ORO.GEN.130 c.
- d) Den fortsatta luftvärdigheten för flygplanet eller helikoptern som används i enlighet med punkt a ska förvaltas av den organisation som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten för det flygplan eller den helikopter som ingår i drifttillståndet, i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014.
- e) Den innehavare av drifttillstånd som tillhandahåller flygplanet eller helikoptern i enlighet med punkt a ska
  - 1) i sin drifthandbok ange det tillhandahållna flygplanets eller den tillhandahållna helikopterns registreringsbeteckning och vilka typer av flygningar som görs med flygplanet eller helikoptern,
  - 2) alltid hålla sig informerad om och föra register över alla operatörer som har den operativa kontrollen över flygplanet eller helikoptern vid varje given tidpunkt till dess att flygplanet eller helikoptern lämnas tillbaka till innehavaren av drifttillståndet,
  - 3) se till att de åtgärder som vidtagits för att identifiera faror och bedöma och reducera risker omfattar all verksamhet som bedrivs med flygplanet eller helikoptern.
- f) Vid verksamhet enligt bilaga VI (Del-NCC) och bilaga VIII (Del-SPO) ska operatören som använder flygplanet eller helikoptern i enlighet med punkt a säkerställa följande:
  - 1) Att varje flygning som genomförs under dess operativa kontroll registreras i flygplanets eller helikopterns tekniska journalsystem.
  - 2) Att inga förändringar av flygplanets eller helikopterns system eller konfiguration görs.
  - 3) Att varje defekt eller tekniskt fel som uppstår när flygplanet eller helikoptern står under dess operativa kontroll rapporteras till den organisation som avses i punkt d.
  - 4) Att innehavaren av drifttillståndet får en kopia av varje händelserapport avseende flygningar med flygplanet eller helikoptern, upprättad i enlighet med förordning (EU) nr 376/2014 och genomförandeförordning (EU) 2015/1018 (\*).

(\*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 (EUT L 163, 30.6.2015, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2015/1018/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).)”

4. Punkt ORO.AOC.100 ska ersättas med följande:

**”ORO.AOC.100 Ansökan om drifttillstånd (AOC)**

- a) Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 (\*) ska operatören, innan denne inleder kommersiell flygtransport med flygplan eller helikoptrar eller IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg, ansöka om och få ett drifttillstånd som utfärdats av den behöriga myndigheten.
- b) Operatören ska lämna följande uppgifter till den behöriga myndigheten:
  - 1. Sökandens officiella namn, affärsnamn, adress och postadress.
  - 2. En beskrivning av den avsedda verksamheten, inklusive vilka luftfartyg som ska brukas (typ och antal).
  - 3. En beskrivning av ledningssystemet, inklusive organisationsstrukturen.
  - 4. Verksamhetsansvarig chefs namn.
  - 5. Namnen på de personer som har utsetts i enlighet med punkt ORO.AOC.135 a, samt deras kvalifikationer och erfarenhet.
  - 6. En kopia av drifthandboken i enlighet med punkt ORO.MLR.100.

7. En förklaring om att all dokumentation som lämnats till den behöriga myndigheten har verifierats av sökanden och befunnits efterleva tillämpliga krav.

c) Sökande ska för den behöriga myndigheten styrka att

1. den kommersiella flygtransporten med flygplan och helikoptrar uppfyller de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139, denna bilaga (Del-ORO), bilaga IV (Del-CAT) och bilaga V (Del-SPA) till den här förordningen och bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640 (\*\*),
  - 1a. de, för IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg, uppfyller de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139, denna bilaga III (Del-ORO), bilaga V (Del-SpA) och bilaga IX (Del-IAM) till den här förordningen och bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640,
  2. samtliga luftfartyg som brukas har ett luftvärdighetsbevis i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 eller är inhyrda utan besättning i enlighet med punkt ORO.AOC.110 d, och
  3. deras organisation och ledning är lämpliga och rätt avpassade till den avsedda verksamhetens storlek och omfattning.

---

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

(\*\*) Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).

5. Punkt ORO.AOC.125 ska ersättas med följande:

**”ORO.AOC.125 Icke-kommersiell verksamhet som en innehavare av drifttillstånd bedriver med flygplan eller helikoptrar som finns förtecknade i dennes drifttillstånd**

- a) Innehavaren av drifttillstånd får bedriva icke-kommersiell verksamhet i enlighet med bilaga VI (Del-NCC) eller bilaga VII (Del-NCO) med flygplan eller helikoptrar som förtecknas i driftspecifikationerna till dess drifttillstånd, eller i drifthandboken, förutsatt att innehavaren av drifttillståndet i detalj beskriver denna verksamhet i drifthandboken, inklusive följande:
  - 1) Angivande av tillämpliga krav.
  - 2) En beskrivning av eventuella skillnader mellan de operativa förfaranden som används vid kommersiell lufttransport respektive vid icke-kommersiell verksamhet.
  - 3) Metoder för att säkerställa att all personal som är involverad i verksamheten är väl insatt i tillhörande förfaranden.
- b) En innehavare av drifttillstånd ska uppfylla kraven i
  - 1) bilaga VIII (Del-SPO) vid genomförandet av kontrollflygningar efter underhåll med komplexa motordrivna luftfartyg,
  - 2) bilaga VII (Del-NCO) vid genomförandet av kontrollflygningar efter underhåll med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg.
- c) En innehavare av ett drifttillstånd som bedriver verksamhet som avses i punkterna a och b behöver inte lämna en deklARATION i enlighet med denna bilaga.
- d) En innehavare av ett drifttillstånd ska ange typen av flygning, enligt förteckningen i dess drifthandbok, i flygdokumentation (driftfärdplan, lastbesked och annan relevant dokumentation).”

6. Punkt ORO.MLR.100 b ska ersättas med följande:

"b) Drifthandbokens innehåll ska avspegla de krav som fastställs i denna bilaga, bilaga IV (Del-CAT), bilaga V (Del-SpA), bilaga VI (Del-NCC), bilaga VIII (Del-SPO) och bilaga IX (Del-IAM), beroende på vad som är tillämpligt, och får inte strida mot villkoren i driftspecifikationerna till drifttillståndet (AOC), auktorisationen för specialiserad flygverksamhet (SPO) eller deklARATIONEN och förteckningen över särskilda godkännanden, beroende på vad som är tillämpligt."

7. Punkt ORO.MLR.101 ska ersättas med följande:

#### **"ORO.MLR.101 Drifthandbok – struktur för kommersiell flygtransport och IAM-verksamhet**

Med undantag för verksamhet med enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare eller enmotoriga icke-komplexa helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats, enligt visuella flygregler (VFR) under dager, ska drifthandbokens huvudsakliga struktur vara följande:

- a) Del A: Allmänt/grundläggande: omfattar alla icke-typrelaterade operativa riktlinjer, instruktioner och förfaranden.
- b) Del B: Operativa luftfartygsfrågor: omfattar alla typrelaterade instruktioner och förfaranden. Den ska beakta varje olikhet mellan typer/klasser, varianter eller individuella luftfartyg som brukas av operatören.
- c) Del C: Kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar: omfattar instruktioner och information för sträcka/funktion/område samt flygplats/utelandningsplats; IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg: omfattar instruktioner och information för sträcka/funktion/område samt vertikalflygplats/alternativ landningsplats/utelandningsplats.
- d) Del D: Utbildning: omfattar alla utbildningsinstruktioner för personal som krävs för att säkerställa en säker verksamhet."

8. Punkt ORO.MLR.115 a ska ersättas med följande:

"a) Följande information ska arkiveras i minst fem år:

1. För operatörer som utför kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar och IAM-operatörer som brukar VCA-luftfartyg: information om de verksamheter som avses i ORO.GEN.200.
2. För operatörer som lämnar deklARATION: en kopia av operatörens deklARATION, uppgifter om godkännanden och drifthandbok.
3. För innehavare av auktorisation för specialiserad flygverksamhet: utöver punkt a.2, information som rör riskbedömning som genomförts enligt punkt SPO.OP.230 och operativa standardförfaranden som har samband med denna."

9. Punkt ORO.FC.005 ska ersättas med följande:

#### **"ORO.FC.005 Tillämpningsområde**

I detta kapitel anges de krav som ska uppfyllas av operatören när det gäller flygbesättningens utbildning, erfarenhet och kompetens. Kapitlet omfattar följande:

- a) AVSNITT 1 där det fastställs gemensamma krav.
- b) AVSNITT 2, där det anges ytterligare krav som är tillämpliga på kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar, med undantag av kommersiell flygtransport med passagerare enligt VFR under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utelandningsplats och inom ett lokalt område som fastställs av den behöriga myndigheten, med
  - 1) enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, eller
  - 2) andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar, enmotoriga, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare.
- c) AVSNITT 3 där ytterligare krav fastställs för kommersiell specialiserad flygverksamhet och för den verksamhet som avses i punkt b.1 och b.2.
- d) AVSNITT 4 där ytterligare krav fastställs för IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg."

10. Punkt ORO.FC.105 ska ersättas med följande:

**”ORO.FC.105 Utnämning av befälhavare**

- a) I enlighet med punkt 8.6 i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 måste operatören utse en av piloterna i flygbesättningen, kvalificerad som befälhavare (PIC) i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011, till befälhavare, vilket även gäller för kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar.
- b) Operatören ska endast utse en flygbesättningsmedlem till befälhavare om samtliga följande kriterier är uppfyllda:
1. Flygbesättningsmedlemmen har den lägsta erfarenhetsnivå som anges i drifhandboken.
  2. Flygbesättningsmedlemmen har tillräckliga kunskaper om den sträcka som ska flygas eller det område som ska överflygas och om de flygplatser (inklusive alternativflygplatser), vertikalflygplatser, hjälpmedel och procedurer som ska användas.
  3. För flerpilotverksamhet: flygbesättningsmedlemmen har genomgått en operatörs befälhavarutbildning om det rör sig om befördran från biträdande pilot till befälhavare.
- c) För både kommersiell verksamhet med flygplan och helikoptrar och IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg: befälhavaren eller piloten, till vilken genomförandet av flygningen får delegeras, ska ha genomgått grundläggande familjaritetsutbildning avseende den sträcka som ska flygas eller det område som ska överflygas samt avseende flygplatser, vertikalflygplatser, alternativa landningsplatser, hjälpmedel och procedurer som ska användas, och ska upprätthålla dessa kunskaper enligt följande:
1. Upprätthålla kunskaper om en flygplats eller vertikalflygplats genom att minst en gång flyga på flygplatsen eller vertikalflygplatsen inom en period på 12 kalendermånader.
  2. Upprätthålla kunskaper om en sträcka, ett område eller en alternativ landningsplats genom att minst en gång flyga sträckan eller flyga i området eller på den alternativa landningsplatsen inom en period på 36 kalendermånader. Dessutom krävs repetitionsutbildning avseende kunskaper om en sträcka eller ett område om sträckan inte flygs eller området inte överflygs under 12 månader inom perioden på 36 kalendermånader.
- d) Trots vad som sägs i punkt c får, vid verksamhet enligt VFR under dager med flygplan och helikoptrar av prestandaklass B och C, familjaritetsutbildning avseende sträckor och flygplatser ersättas med familjaritetsutbildning avseende området.”

11. Punkt ORO.FC.120 a ska ersättas med följande:

- ”a) Flygbesättningsmedlemmen ska fullfölja operatörens övergångsutbildning innan produktionsflygning utan övervakning inleds
1. vid övergång till ett luftfartyg för vilket en ny typ- eller klassbehörighet krävs,
  2. varje gång som flygbesättningsmedlemmen anställs av en operatör.”

12. Punkt ORO.FC.140 d ska ersättas med följande:

- ”d) För verksamhet med mer än en helikoptertyp eller helikoptervariant eller en VCA-luftfartygstyp eller VCA-luftfartygsvariant som används för att utföra tillräckligt likartade operationer ska varje kontroll under produktionsflygning, om kontrollen under produktionsflygning roterar mellan typer eller varianter, förlänga kontrollen under produktionsflygning för de andra helikoptertyperna eller helikoptervarianterna eller VCA-luftfartygstyperna eller VCA-luftfartygsvarianterna.”

13. Punkt ORO.FC.145 c ska ersättas med följande:

- ”c) När det gäller både kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar och IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg ska utbildnings- och kontrollprogram, inklusive kursplaner och användning av hjälpmedel för att genomföra programmen, t.ex. individuella utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) och andra utbildningslösningar, godkännas av den behöriga myndigheten.”

14. Punkt ORO.FC.146 e ska ersättas med följande:

- ”e) Utan hinder av punkt b får utbildningen i luftfartyg/FSTD och operatörens kompetenskontroll genomföras av en lämpligt kvalificerad befälhavare, vilket även gäller för IAM-verksamhet, där befälhavaren innehar en FI/TRI/SFI-behörighet och utses av operatören för någon av följande verksamheter:
1. Kommersiell flygtransport (CAT) med helikoptrar som uppfyller kriterierna i punkt ORO.FC.005 b.2.



2. Kommersiell flygtransport (CAT) med andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar under dager och på sträckor där navigeringen sker med visuella referenser till marken.
  3. Kommersiell flygtransport (CAT) med flygplan i prestandaklass B som inte uppfyller kriterierna i punkt ORO.FC.005 b.1.
  4. IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg under dager och på sträckor där navigeringen sker med visuella referenser till marken.”
15. I kapitel FC – Flygbesättning ska följande avsnitt läggas till som avsnitt 4:

”AVSNITT 4

**Ytterligare krav för IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg**

**ORO.FC.400 Flygbesättningens sammansättning**

Flygbesättningens sammansättning för IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg ska åtminstone motsvara den som anges i drifhandboken, med beaktande av det minimala antalet som anges i flyghandboken eller i andra tillhörande dokument till luftvärdighetsbeviset för det berörda luftfartyget.

**ORO.FC.415 Grundläggande utbildning i besättningssamarbete (CRM-utbildning)**

- a) Flygbesättningsmedlemmen ska fullfölja en grundläggande kurs i besättningssamarbete (CRM-kurs) innan produktionsflygning utan övervakning inleds.
- b) Den grundläggande CRM-kursen ska ges av minst en CRM-instruktör som är lämpligt kvalificerad. Instruktören kan biträdas av experter vid genomgång av särskilda utbildningsområden.

**ORO.FC.420 Operatörens övergångsutbildning och kontroll**

- a) CRM-utbildningen ska integreras i operatörens övergångsutbildning.
- b) När en IAM-operatörs övergångsutbildning inleds, ska flygbesättningsmedlemmen inte tilldelas flygtjänst på en annan typ eller klass av luftfartyg förrän utbildningen är genomförd eller avslutad.
- c) Omfattningen av hur mycket av IAM-operatörens övergångsutbildning som krävs för flygbesättningsmedlemmen fastställs i enlighet med de krav på kvalifikationer och erfarenhet som anges i drifhandboken, med hänsyn till flygbesättningsmedlemmens tidigare utbildning och erfarenhet.
- d) Flygbesättningsmedlemmen ska genomgå
  - 1) IAM-operatörens kompetenskontroll samt utbildning och kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning innan produktionsflygning under övervakning (LIFUS) påbörjas, och
  - 2) kontrollen vid produktionsflygning när produktionsflygning under övervakning har slutförts.
- e) Om operationella förhållanden, som t.ex. ansökan om ett nytt drifttillstånd eller tillägg av en ny typ eller klass av luftfartyg i flottan, inte ger IAM-operatören möjlighet att uppfylla kraven i punkt d får operatören utarbeta en specifik övergångsutbildning som får användas tillfälligt för ett begränsat antal flygbesättningsmedlemmar.

**ORO.FC.430 Terkommande utbildning och kontroll**

- a) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå återkommande utbildning och kontroll som är relevant med avseende på den typ eller variant av VCA-luftfartyg på vilken flygbesättningsmedlemmen tjänstgör, och med avseende på dess tillhörande utrustning.
- b) IAM-operatörens kompetenskontroll
  - 1) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå IAM-operatörens kompetenskontroller som del av en normalt sammansatt besättning för att styrka sin kompetens att använda normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden, vilka omfattar relevanta aspekter i samband med de uppgifter som beskrivs i drifhandboken.
  - 2) Reserverad.
  - 3) Giltighetstiden för en IAM-operatörs kompetenskontroll ska vara sex kalendermånader.

## c) Kontroll under produktionsflygning

Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå en kontroll under produktionsflygning på VCA-luftfartyget. Giltighetstiden för en sådan kontroll är tolv kalendermånader.

## d) Utbildning och kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning

Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå återkommande utbildning och kontroll som rör placering och användning av all nöd- och säkerhetsutrustning som medförs ombord på luftfartyget. Giltighetstiden för en sådan kontroll är tolv kalendermånader.

## e) CRM-utbildning

- 1) CRM-utbildningsmoment ska integreras med alla tillämpliga delar av den återkommande utbildningen.
  - 2) Varje flygbesättningsmedlem ska få särskild CRM-utbildning enligt ett modulsystem. De mer betydande ämnena som ingår i CRM-utbildningen ska behandlas genom att modulkurserna fördelas så jämnt som möjligt över varje treårsperiod.
- f) Varje flygbesättningsmedlem ska få markbunden utbildning och flygträning i ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) eller ett VCA-luftfartyg, eller en kombination av träning i ett FSTD och VCA-luftfartyg, minst var tolfte kalendermånad.

**ORO.FC.440 lygning på mer än en typ eller variant**

- a) De förfaranden eller operativa begränsningar för flygning på mer än en typ eller variant som anges i drifthandboken och godkänns av den behöriga myndigheten ska omfatta
- 1) den minimierfarenhet som krävs av flygbesättningsmedlemmar,
  - 2) den minimierfarenhet som krävs för en viss typ eller variant innan utbildning och flygning på en annan typ eller variant inleds,
  - 3) genom vilket förfarande flygbesättningsmedlemmar som är behöriga på en typ eller variant ska utbildas och bli behöriga på en annan typ eller variant, och
  - 4) alla tillämpliga krav på aktuell erfarenhet för varje typ eller variant.
- b) Kabinbesättningsmedlemmar ska inte flyga på mer än tre typer av luftfartyg eller grupper av typer, inklusive minst ett VCA-luftfartyg.”

## 16. Punkt ORO.TC.100 ska ersättas med följande:

**”ORO.TC.100 Tillämpningsområde**

I detta kapitel anges de krav som ska uppfyllas av en operatör när denne brukar ett luftfartyg med tekniska besättningsmedlemmar i kommersiell flygtransport med HEMS-verksamhet, VEMS-verksamhet, NVIS-verksamhet eller HHO-verksamhet.”

## 17. Punkt ORO.TC.105 a ska ersättas med följande:

- ”a) Tekniska besättningsmedlemmar som deltar i kommersiell flygtransport med HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet får endast tilldelas arbetsuppgifter om de
1. är åtminstone 18 år,
  2. är fysiskt och psykiskt friska för att utföra sina arbetsuppgifter och fullgöra sitt ansvar på ett säkert sätt,
  3. har fullgjort all tillämplig utbildning som krävs enligt detta kapitel för att utföra sina arbetsuppgifter,
  4. har kontrollerats och konstaterats vara kompetenta för att utföra alla sina tilldelade uppgifter i enlighet med de förfaranden som finns specificerade i drifthandboken.”

## 18. Punkt ORO.TC.110 d ska ersättas med följande:

- ”d) De kontroller som följer efter operatörens övergångsutbildning och eventuella familjaritetsflygningar som krävs ska äga rum före tjänstgöring som en föreskriven teknisk besättningsmedlem i HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet.”

19. Punkt ORO.TC.120 b ska ersättas med följande:

”b) Operatörens övergångsutbildning ska omfatta följande:

1. Placering och användning av all säkerhets- och överlevnadsutrustning som medförs ombord på luftfartyget.
2. Alla normala förfaranden och nödförfaranden.
3. Ombordutrustning som används för att utföra arbetsuppgifter i luftfartyget eller på marken i syfte att biträda piloten under HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet.”

20. Punkt ORO.FTL.100 ska ersättas med följande:

**”ORO.FTL.100 Tillämpningsområde**

I detta kapitel fastställs de krav som ska vara uppfyllda av en operatör och dennes flyg- och kabinbesättningsmedlemmar (flygande personal) när det gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila för den flygande personal som tjänstgör inom kommersiell flygtransport med flygplan.”

## BILAGA VI

Bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt SpA.GEN.100 ska ersättas med följande:

**"SpA.GEN.100 Behörig myndighet**

- a) Behörig myndighet för att utfärda ett särskilt godkännande ska vara
    - 1) för en kommersiell flygplans- eller helikopteroperatör: myndigheten i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort,
    - 2) för en icke-kommersiell flygplans- eller helikopteroperatör: myndigheten i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort, är etablerad eller är bosatt,
    - 3) för en IAM-operatör av VCA-luftfartyg: myndigheten i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller är bosatt.
  - b) Utan hinder av punkt a.2 ska tillämpliga krav enligt denna bilaga för godkännande av följande verksamheter inte gälla för en icke-kommersiell operatör som använder flygplan eller helikoptrar som är registrerade i ett tredjeland om godkännandet har utfärdats av en registreringsstat som är ett tredjeland:
    - 1) Prestandabaserad navigation (PBN).
    - 2) Specifikationer för minimal navigeringsnoggrannhet (MNPS).
    - 3) Luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM).
    - 4) Verksamhet vid låga siktvärden (LVO)."
2. Punkt SpA.MNPS.100 ska ersättas med följande:

**"SpA.MNPS.100 MNPS-verksamhet**

Flygplan och helikoptrar får endast brukas i angivet luftrum för MNPS-verksamhet enligt regionala tilläggsprocedurer, för vilka det har upprättats MNPS-specifikationer, förutsatt att operatören har beviljats tillstånd att utföra sådan verksamhet av den behöriga myndigheten."

3. Punkt SpA.RVSM.100 ska ersättas med följande:

**"SpA.RVSM.100 RVSM-verksamhet**

Flygplan och helikoptrar får endast brukas i angivet luftrum där ett reducerat vertikalt separationsminimum på 300 m (1 000 ft) gäller mellan FL 290 och FL 410, förutsatt att operatören har beviljats tillstånd att utföra sådan verksamhet av den behöriga myndigheten."

4. Punkt SpA.LVO.100 ska ersättas med följande:

**"SpA.LVO.100 Verksamhet vid låga siktvärden (LVO) och operationer med flygoperativt tillgodoräknande**

En flygplans- eller helikopteroperatör ska bedriva följande operationer endast om de har godkänts av den behöriga myndigheten:

- a) Startoperationer med siktförhållanden under 400 meter bansynvidd (RVR).
  - b) Instrumentinflygningsoperationer under förhållanden med låga siktvärden.
  - c) Operationer med flygoperativt tillgodoräknande, med undantag av EFVS 200-operationer, vilka inte ska vara föremål för något särskilt godkännande."
5. Punkt SpA.DG.100 ska ersättas med följande:

**"SpA.DG.100 Transport av farligt gods**

Med undantag för vad som föreskrivs i bilaga IV (Del-CAT), bilaga VI (Del-NCC), bilaga VII (Del-NCO), bilaga VIII (Del-SPO) och bilaga IX (Del-IAM) till denna förordning får operatören endast transportera farligt gods med flyg om operatören har godkänts av den behöriga myndigheten."

6. Punkt SpA.EFB.100 a ska ersättas med följande:

”a) En flygplans- eller helikopteroperatör som bedriver kommersiell flygtransport eller en IAM-operatör får bara använda en EFB-tillämpning av typ B om operatören har beviljats godkännande för denna användning av den behöriga myndigheten.”

7. Följande kapitel ska läggas till som kapitel O:

#### ”KAPITEL O

#### **AMBULANSFLYG (VEMS)**

##### **SpA.VEMS.100 Ambulansflyg (VEMS)**

- a) En IAM-operatör ska endast genomföra VEMS-verksamhet om operatören har beviljats godkännande för sådan verksamhet av den behöriga myndigheten.
- b) För att erhålla ett sådant godkännande av den behöriga myndigheten ska IAM-operatören
  - 1) inneha ett drifttillstånd i enlighet med bilaga III (Del-ORO),
  - 2) bedriva verksamhet i enlighet med de tillämpliga kraven i bilaga IX (Del-IAM), och
  - 3) för den behöriga myndigheten styrka att kraven i detta kapitel uppfylls.
- c) IAM-operatören ska använda lämpliga vertikalflygplatser som bas för sin VEMS-verksamhet och sjukhusanläggningar, såvida inte den behöriga myndigheten har godkänt användning av en helikopterflygplats av särskilt samhällsintresse (PIS) vid ett sjukhus.
- d) IAM-operatören får använda lämpliga utlandningsplatser i syfte att genomföra VEMS-uppdrag eller VEMS-träningsflygningar, med beaktande av
  - 1) luftfartygets tillämpliga prestandakrav vid start och landning,
  - 2) utlandningsplatsens egenskaper, däribland dimensioner, hinder och ytans beskaffenhet,
  - 3) en säker separation mellan VCA-luftfartyget och människor på marken, och
  - 4) krav vad gäller personlig integritet, skydd av personuppgifter, ansvar, försäkring, säkerhet och miljöskydd.

##### **SpA.VEMS.110 Utrustningskrav för VEMS-verksamhet**

- a) Installationen av all medicinsk utrustning i ett VCA-luftfartyg och, i tillämpliga fall, dess användning, inklusive varje efterföljande modifiering, ska godkännas i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012.
- b) Vid VFR-flygningar under dager på sträckor eller över områden där navigering sker genom visuella referenser till marken ska VCA-luftfartyget vara utrustat med bildskärmsverktyg där en rörlig karta visar hinder och luftfartygets position. Databaser med kartor och hinder ska hållas aktuella.
- c) Vid VFR-flygningar under dager ska VCA-luftfartyget vara försett med utrustning för att mäta och visa attityd och stabiliserad kurs för piloten eller med andra motsvarande verktyg för att minimera pilotens desorientering vid reducerade visuella referenser.
- d) Alla VCA-luftfartyg som används vid VEMS-uppdrag ska vara utrustade med verktyg som har ADS-B Out-kapacitet.
- e) Instrument och utrustning som krävs enligt punkt f ska vara certifierade i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.
- f) IAM-operatören ska säkerställa att all relevant information finns dokumenterad i minimiutrustningslistan (MEL).

##### **SpA.VEMS.115 Kommunikation**

VCA-luftfartyg som används för VEMS-flygningar ska, i tillägg till de tillämpliga instrument- och utrustningskraven för VCA-luftfartyg i bemannad konfiguration, vara utrustade med kommunikationsutrustning som kan upprätthålla dubbelriktad förbindelse med den organisation för vilken VEMS-flygningen utförs och, om möjligt, kan kommunicera med personal i räddningstjänst på marken som befinner sig på verksamhetsplatsen.

**SpA.VEMS.120 Minima för sikt och avstånd från moln**

Minima för utflygnings- och sträckfasen av en VEMS-flygning ska vara de som fastställs i enlighet med punkt SERA.5001. Om väderförhållandena under sträckfasen understiger tillämpliga minima gäller följande:

- a) VCA-luftfartyg som är begränsade till flygning enligt VFR under dager ska landa så snart som möjligt eller återvända till VEMS-basen.
- b) Reserverad.

**SpA.VEMS.125 Prestandakrav för VEMS-verksamhet**

VCA-luftfartyg som används för VEMS-verksamhet ska framföras i enlighet med de tillämpliga prestandakrav som fastställs i punkt UAM.POL.VCA.100.

**SpA.VEMS.130 Besättningskrav**

- a) *Urval*. IAM-operatören ska fastställa kriterier för urval av flygbesättningsmedlemmar som ska utföra VEMS-verksamhet, varvid hänsyn ska tas till tidigare erfarenhet.
- b) *Operativ utbildning*. Besättningsmedlemmar ska slutföra den operativa utbildningen med godkänt resultat i enlighet med de VEMS-procedurer som anges i drifhandboken.
- c) Reserverad.
- d) *Besättningssammansättning*
  - 1) *Flygning under dager*. Minimibesättning vid starttidpunkten för en VEMS-flygning enligt VFR under dager ska vara två piloter eller en pilot och en teknisk besättningsmedlem för VEMS.

Efter landning på en utelandningsplats för VEMS-verksamhet får efterföljande flygningar utföras av en pilot om

- i) det finns ett behov av ytterligare medicinska förnödenheter, tankning/batteriopladdning eller flytt av luftfartyget medan den tekniska besättningsmedlemmen för VEMS-verksamhet tillhandahåller medicinsk hjälp på marken, eller
  - ii) den tekniska besättningsmedlemmen för VEMS-verksamhet tillhandahåller medicinsk hjälp till den medicinska patienten under flygningen eller vid transport i ett annat fordon.
- 2) Reserverad.
  - 3) IAM-operatören ska säkerställa kontinuitet i besättningskonceptet under hela VEMS-uppdraget.
- e) *Utbildning och kontroll av flygbesättning och teknisk besättning*
    - 1) Utbildning och kontroll ska genomföras av lämpligen kvalificerad personal, i enlighet med en kursplan som ingår i drifhandboken och är godkänd av den behöriga myndigheten.
    - 2) Besättningsmedlemmar
      - i) Alla relevanta delar i besättningens utbildningsprogram ska förbättra besättningsmedlemmarnas kunskaper om arbetsmiljö och utrustning i VEMS-verksamhet, förbättra besättningssamordningen samt omfatta åtgärder för att minimera riskerna med transit på sträcka i förhållanden med låga siktvärden, val av VEMS-utelandningsplats samt inflygnings- och avgångsprofiler.
      - ii) De åtgärder som avses i punkt i ska bedömas under både
        - A) VMC-kompetenskontroller under dager, och
        - B) kontroller under produktionsflygningar.
      - iii) VEMS-delarna i de kompetenskontroller och kontroller under produktionsflygningar som avses i punkt ii ska ha en giltighetstid på sex respektive tolv kalendermånader.

**SpA.VEMS.135 Orientering av medicinska passagerare och annan personal**

- a) *Medicinska passagerare*. Före varje VEMS-flygning, eller serie av VEMS-flygningar, ska medicinska passagerare orienteras för att säkerställa att de är förtroga med arbetsmiljö och utrustning i VEMS-verksamhet, kan använda nödutrustning ombord samt delta i på- och avstigning under normal- och nödförfaranden.

- b) *Personal i räddningstjänst på marken.* Vid anlitande av personal i räddningstjänst på marken ska IAM-operatören vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att personalen är förtrogen med arbetsmiljö och utrustning i VEMS-verksamhet samt med riskerna i samband med markbunden verksamhet på en VEMS-utelandningsplats.
- c) *Medicinska patienter.* Trots vad som sägs i punkt UAM.OP.MVCA.170 i bilaga IX (Del-IAM), ska en sådan orientering endast äga rum om den medicinska patientens hälsotillstånd gör att detta är praktiskt genomförbart.

#### **SpA.VEMS.140 Information, förfaranden och dokumentation**

- a) IAM-operatören ska som en del av sin process för riskanalys och riskhantering bedöma, mildra och minimera de risker som förknippas med VEMS-miljön. IAM-operatören ska beskriva riskreducerande åtgärder, inbegripet operativa förfaranden, i drifthandboken.
- b) IAM-operatören ska säkerställa att befälhavaren bedömer särskilda risker som förknippas med särskilda VEMS-flygningar.
- c) Relevanta utdrag ur drifthandboken ska göras tillgängliga för den organisation för vilken VEMS-verksamheten utförs.

#### **SpA.VEMS.145 Faciliteter på basen för VEMS-verksamhet**

- a) Om besättningsmedlemmarna måste vara i standbyläge med en svarstid på mindre än 45 minuter, ska särskilt avsedd lämplig logi tillhandahållas i närheten av varje bas för VEMS-verksamhet.
- b) På varje bas för VEMS-verksamhet ska flygbesättningen ha tillträde till faciliteter för att erhålla aktuell väderinformation och väderprognoser och ska tillhandahållas tillräcklig kommunikation med lämplig flygtrafikledningsenhet (ATS unit). Lämpliga faciliteter ska finnas tillgängliga för att planera samtliga tillhörande arbetsuppgifter.

#### **SpA.VEMS.150 Tankning/avtankning/batteriladdning/batteribyte medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget**

Tankning/avtankning/batteriladdning eller batteribyte, där lyft- och dragkraftsenheterna antingen är påslagna eller avstängda, ska endast utföras i enlighet med punkt UAM.OP.MVCA.200 eller punkt UAM.OP.MVCA.205, beroende på vad som är tillämpligt.

#### **SpA.VEMS.155 System för spårning av luftfartyg**

IAM-operatören ska för VEMS-verksamhet upprätta och upprätthålla ett övervakat system för spårning av luftfartyg under hela varaktigheten av en VEMS-flygning.”

## BILAGA VII

Följande bilaga ska läggas till i förordning (EU) nr 965/2012 som bilaga IX:

”

## BILAGA IX

## INNOVATIV LUFTMOBILITETSVERKSAMHET

## (DEL-IAM)

## KAPITEL A

## ALLMÄNNA KRAV

**IAM.GEN.050 Tillämpningsområde**

Denna bilaga ska tillämpas på IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg enligt visuelflygregler (VFR) under dager.

**IAM.GEN.055 Behörig myndighet**

IAM-operatörens behöriga myndighet ska vara den myndighet som utsetts av den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller sin bosättningsort, eller byrån i enlighet med artikel 65 i förordning (EU) 2018/1139.

## AVSNITT 1

**VCA-luftfartyg****IAM.GEN.VCA.050 Tillämpningsområde**

Detta avsnitt innehåller allmänna krav för verksamhet med VCA-luftfartyg.

**IAM.GEN.VCA.100 Besättningens ansvar**

- a) Piloter och andra besättningsmedlemmar ansvarar för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter som
  - 1) har anknytning till VCA-luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet, och
  - 2) anges i drifhandboken för operatören av VCA-luftfartyg.
- b) Piloter och andra besättningsmedlemmar ska uppfylla följande:
  - 1) Till befälhavaren rapportera, om detta inte redan har rapporterats, alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som de anser kunna påverka VCA-luftfartygets luftvärdighet och driftsäkerhet, inklusive nödsystem.
  - 2) Till befälhavaren rapportera, om detta inte redan har rapporterats, varje tillbud som har, eller skulle kunna ha, äventyrat en säker drift av VCA-luftfartyget.
  - 3) Uppfylla tillämpliga krav i operatörens system för händelserapportering.
  - 4) Uppfylla de krav på flyg- och tjänstgöringstider samt de vilokrav som är tillämpliga för deras arbetsuppgifter.
  - 5) Inte avaktivera eller stänga av registratorer under flygning, eller avsiktligt radera deras registreringar.
- c) Piloter och andra besättningsmedlemmar får inte utföra arbetsuppgifter med koppling till driften av VCA-luftfartyg om de befinner sig i någon av följande situationer:
  - 1) Om de är under påverkan av psykoaktiva substanser eller om de är olämpliga för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker.
  - 2) Om de inte uppfyller tillämpliga medicinska krav.
  - 3) Om de tvivlar på sin förmåga att utföra de arbetsuppgifter som de tilldelats.
  - 4) Om de lider eller tror sig lida av trötthet enligt punkt 7.5 i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 eller på annat sätt känner sig olämpliga för tjänstgöring i sådan utsträckning att flygsäkerheten kan äventyras.



**IAM.GEN.VCA.105 Befälhavarens ansvar**

- a) Utöver att uppfylla kraven i punkt IAM.GEN.VCA.100 ska befälhavaren, så snart han eller hon tar befälet vid sin tjänstgöringsplats och till dess att han eller hon överläter befälsföringen eller lämnar tjänstgöringsplatsen när flygningen har avslutats, fullgöra alla nedanstående punkter:
- 1) Ansvara för säkerheten för alla besättningsmedlemmar, alla passagerare och all last som finns ombord på VCA-luftfartyget.
  - 2) Ansvara för VCA-luftfartygets drift och säkerhet när lyft- och dragkraftsenheterna är påslagna.
  - 3) Ansvara för initiering, fortsättning, avslutning eller omledning av en flygning av säkerhetsskäl.
  - 4) Ha bemyndigande att ge order och vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa VCA-luftfartygets, de ombordvarandes och/eller medförd egendoms säkerhet.
  - 5) Säkerställa att alla passagerare har informerats om var nödutgångarna är belägna samt om var berörd säkerhets- och nödutrustning är placerad och om hur den används, beroende på vad som är tillämpligt.
  - 6) Säkerställa att alla passagerare har informerats om när och hur man kommunicerar med flygbesättningsmedlemmar under flygningen.
  - 7) Säkerställa att alla operativa förfaranden följs och att alla checklistor går igenom i enlighet med drifthandboken för operatören av VCA-luftfartyg.
  - 8) Inte tillåta att en besättningsmedlem utför andra arbetsuppgifter under kritiska faser av flygningen än de som behövs för att framföra VCA-luftfartyget på ett säkert sätt.
  - 9) Säkerställa att registratorerna inte avaktiveras eller stängs av under flygningen, och att deras registreringar inte avsiktligt raderas.
  - 10) Besluta att godta eller inte godta ett VCA-luftfartyg med felfunktioner enligt listan över konfigurationsavvikelser (CDL) för VCA-luftfartyg eller minimiutrustningslistan (MEL) samt VCA-luftfartygets tekniska loggbok.
  - 11) Säkerställa att tillsyn före flygning har utförts i enlighet med tillämpliga krav avseende fortsatt luftvärdighet.
  - 12) Förvissa sig om att relevant nödutrustning förblir lätt tillgänglig för omedelbar användning.
  - 13) Efter flygningen registrera, i enlighet med kraven i dokumentationssystemet avseende fortsatt luftvärdighet, användningsdata och alla kända eller misstänkta brister hos VCA-luftfartyget för att säkerställa fortsatt flygsäkerhet.
- b) Befälhavaren ska, i en nödsituation som kräver omedelbara beslut och åtgärder, vidta alla åtgärder han eller hon bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna. Vid sådana tillfällen får befälhavaren göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder i säkerhetens intresse.
- c) Befälhavaren ska så snart som möjligt rapportera alla farliga väder- eller flygförhållanden som påträffas under flygningen och som sannolikt kommer att påverka säkerheten för annan verksamhet med VCA-luftfartyg till lämplig flygtrafikledningenshet (ATS unit).

**IAM.GEN.VCA.110 Befälhavarens befälsrätt**

IAM-operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att alla som medförs ombord på VCA-luftfartyget lyder alla lagenliga order som befälhavaren ger för att säkerställa säkerheten för VCA-luftfartyget och personer och egendom ombord.

**IAM.GEN.VCA.120 Gemensamt språk**

IAM-operatören ska säkerställa att samtliga besättningsmedlemmar kan kommunicera med varandra på ett gemensamt språk.

**IAM.GEN.VCA.130 Påslagning av lyft- och dragkraftsenheter**

VCA-luftfartygets lyft- och dragkraftsenheter ska endast slås på inför flygning av en behörig pilot vid VCA-luftfartygets manöverorgan.

**IAM.GEN.VCA.140 Bärbar elektronisk utrustning (PED)**

IAM-operatören får inte tillåta att någon använder bärbar elektronisk utrustning ombord på ett luftfartyg om den kan påverka funktionen hos VCA-luftfartygets system och utrustning på ett negativt sätt, och ska vidta alla rimliga åtgärder för att förhindra sådan användning.

**IAM.GEN.VCA.141 Användning av elektroniska flygväskor (EFB)**

- a) Om en elektronisk flygväska används ombord på ett luftfartyg ska IAM-operatören säkerställa att den inte inverkar negativt på prestandan hos VCA-luftfartygets system eller utrustning eller på flygbesättningens möjligheter att bruka VCA-luftfartyget.
- b) IAM-operatören får inte använda en EFB-tillämpning av typ B såvida inte tillämpningen har godkänts i enlighet med kapitel M i bilaga V (Del-SpA).

**IAM.GEN.VCA.145 Information om nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord VCA-luftfartyg**

IAM-operatören ska se till att det alltid finns förteckningar tillgängliga med information om den nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord på operatörens alla VCA-luftfartyg för att dessa omedelbart ska kunna delges räddningscentralerna (RCC).

**IAM.GEN.VCA.155 Transport av krigsmateriel**

IAM-operatören får inte godta lufttransport av krigsmateriel i VCA-luftfartyget.

**IAM.GEN.VCA.160 Transport av sportvapen och ammunition**

- a) IAM-operatören får inte godta lufttransport av sportvapen i VCA-luftfartyget, om de inte
  - 1) kan stuvras i VCA-luftfartyget på en plats som är oåtkomlig för passagerarna under flygningen, och
  - 2) all ammunition är urtagen och transporteras separat från sportvapnen.

**IAM.GEN.VCA.165 Personbefordran**

IAM-operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen under flygning vistas i någon del av VCA-luftfartyget som inte är utformad eller avsedd för personbefordran, utom om en person vidtar en åtgärd som är nödvändig för VCA-luftfartygets säkerhet eller för säkerheten för personer, djur eller gods som medförs i VCA-luftfartyget.

**IAM.GEN.VCA.170 Psykoaktiva substanser**

- a) IAM-operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen som är påverkad av psykoaktiva substanser i sådan omfattning att det är sannolikt att VCA-luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet kan äventyras går ombord eller vistas i VCA-luftfartyget.
- b) IAM-operatören ska utveckla och genomföra en policy och ett förfarande som är objektiva, transparenta och icke-diskriminerande för att förebygga och upptäcka missbruk av psykoaktiva substanser hos piloter och annan personal med säkerhetskritiska uppgifter under IAM-operatörens direkta kontroll, i syfte att säkerställa att VCA-luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet inte äventyras.
- c) Om piloter eller annan personal med säkerhetskritiska uppgifter testar positivt för psykoaktiva substanser ska IAM-operatören underrätta sin behöriga myndighet och den myndighet som ansvarar för piloterna och personalen i fråga.

**IAM.GEN.VCA.175 Fara för säkerheten**

- a) IAM-operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen handlar hänsynslöst eller vårdslöst eller underlåter att handla, så att
  - 1) VCA-luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet äventyras, eller
  - 2) VCA-luftfartyget utgör eller tillåts utgöra en fara för någon person eller egendom.
- b) IAM-operatören ska säkerställa att piloter genomgår en psykologisk bedömning innan flygverksamheten inleds i syfte att
  - 1) identifiera piloternas psykologiska egenskaper och lämplighet i fråga om arbetsmiljön, och
  - 2) minska sannolikheten för att piloter stör en säker drift av VCA-luftfartyget.

**IAM.GEN.VCA.176 Stödprogram för piloter**

- a) IAM-operatören ska se till att möjliggöra, underlätta och säkerställa tillgången till ett proaktivt och icke-bestrafande stödprogram som kommer att bistå och stödja piloterna i att inse, hantera och lösa eventuella problem som kan inverka negativt på deras förmåga att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet ger.
- b) Utan att det påverkar tillämplig unionslagstiftning om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter, ska skyddet av personuppgifter vara en förutsättning för ett effektivt stödprogram för piloter.

**IAM.GEN.VCA.185 Information som ska bevaras på marken**

- a) IAM-operatören ska, så länge varje flygning eller serie av flygningar pågår, säkerställa att information som är relevant för flygningen eller serien av flygningar och lämplig för typen av verksamhet,
  - 1) bevaras på marken, och
  - 2) behålls, tills den har kopierats, på den plats där den ska förvaras eller, om detta inte är genomförbart,
  - 3) medförs i VCA-luftfartyget i en brandsäker behållare.
- b) Den information som avses i punkt a ska omfatta följande:
  - 1) En kopia av driftfärdplanen.
  - 2) Kopior av relevanta delar av luftfartygets dokumentation avseende fortsatt luftvärdighet.
  - 3) Sträckanpassad NOTAM-dokumentation om sådan särskilt har utgetts av IAM-operatören.
  - 4) Dokumentation av massa och balans.
  - 5) Underrättelse om last av särskilt slag.

**IAM.GEN.VCA.190 Uppvisande av dokumentation**

Befälhavaren ska, på begäran av en person som myndigheten bemyndigat, inom rimlig tid visa upp den dokumentation som ska medföras ombord för den personen, i pappersform eller digitalt format.

**IAM.GEN.VCA.195 Bevarande, registrering, skydd och användning av registreringar från registratorer**

- a) Efter en olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse som identifierats av den utredande myndigheten, ska IAM-operatören bevara registrerade data i original från den registrator som medförs i VCA-luftfartyget i enlighet med kapitel D i denna bilaga under en period av 60 dagar eller till dess att den utredande myndigheten ger andra anvisningar.
- b) IAM-operatören ska genomföra funktionsprovningar och utvärderingar av registreringarna för att säkerställa den fortsatta funktionsdugligheten hos registratorn.
- c) IAM-operatören ska säkerställa att registreringarna av flygparametrar som måste registreras i en registrator bevaras. För provningen och underhållet av registratorn får upp till en timme av det vid tiden för provningen äldsta registrerade materialet raderas.
- d) IAM-operatören ska inneha och upprätthålla uppdaterad dokumentation med den information som krävs för att omvandla rådata till flygparametrar som uttrycks i tekniska enheter.
- e) IAM-operatören ska tillgängliggöra alla registreringar från registratorn som har bevarats, om den behöriga myndigheten har beslutat detta.

- f) Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 996/2010 (\*) och förordning (EU) 2016/679 (\*\*) gäller följande:
- 1) Utom för att säkerställa en registrators funktionsduglighet får ljudregistreringar inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
    - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana ljudregistreringar och utskrifter av dessa.
    - ii) Alla berörda piloter och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
    - iii) Sådana ljudregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
  - 2) När IAM-operatören inspekterar ljudregistreringar från en registrator för att säkerställa registratorns funktionsduglighet, ska den skydda information av privat natur på dessa ljudregistreringar och se till att registreringarna inte lämnas ut eller används för andra syften än för att säkerställa registratorns funktionsduglighet.
  - 3) Flygparametrar som registrerats av en registrator får inte användas för andra syften än för utredning av en olycka eller ett tillbud som omfattas av obligatorisk rapportering, såvida inte sådana registreringar uppfyller något av följande villkor:
    - i) De används av IAM-operatören endast för luftvärdighets- eller underhållsändamål.
    - ii) De är avidentifierade.
    - iii) De lämnas ut genom säkra förfaranden.
  - 4) Utom för att säkerställa en registrators funktionsduglighet får bilder från cockpit som är registrerade av en registrator inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
    - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana bildregistreringar.
    - ii) Alla berörda piloter och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
    - iii) Sådana bildregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
  - 5) När bilder från cockpit som är registrerade av en registrator inspekteras för att säkerställa den registratorns funktionsduglighet gäller följande:
    - i) Dessa bilder får inte lämnas ut eller användas för andra syften än för att säkerställa registratorns funktionsduglighet.
    - ii) Om piloters eller passagerares kroppsdelar kan synas på bilderna ska operatören säkerställa skyddet av information av privat natur avseende dessa bilder.

#### **IAM.GEN.VCA.200 Transport av farligt gods enligt ett särskilt godkännande**

- a) Transport av farligt gods med flyg ska genomföras åtminstone i enlighet med bilaga 18 till Chicagokonventionen och gällande *Technical Instructions* (TI).
- b) IAM-operatören ska vara godkänd för transport av farligt gods som last med flyg i enlighet med kapitel G i bilaga V (Del-SpA).
- c) IAM-operatören ska fastställa förfaranden för att säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att förhindra att odeklarerat eller missvisande deklarerat farligt gods tas ombord av misstag.
- d) IAM-operatören ska säkerställa att all personal, inbegripet personal från tredje part, som arbetar med mottagning, hantering, lastning och lossning av last informeras om operatörens operativa godkännande och begränsningar med avseende på flygtransport av farligt gods och får nödvändig information som gör det möjligt för dem fullgöra sitt ansvar enligt kraven i *Technical Instructions*.
- e) IAM-operatören ska, i enlighet med *Technical Instructions*, säkerställa att passagerarna får information om att farligt gods medförs ombord.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35).

(\*\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

- f) IAM-operatören ska, i enlighet med *Technical Instructions*, utan dröjsmål rapportera till den behöriga myndigheten och till den behöriga myndigheten i händelsestaten i följande fall:
- 1) Alla typer av tillbud och olyckor med farligt gods.
  - 2) Upptäckt av odeklarerat eller missvisande deklarerat farligt gods i last eller post.
  - 3) Upptäckt av farligt gods som medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar, eller i deras bagage, när detta inte är i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*.
- g) IAM-operatören ska säkerställa att meddelanden med information om transport av farligt gods finns tillgängliga vid mottagningsställena för gods enligt kraven i *Technical Instructions*.

#### **IAM.GEN.VCA.205 Transport av farligt gods utan ett särskilt godkännande**

- a) Transport av farligt gods med flyg ska genomföras åtminstone i enlighet med bilaga 18 till Chicagokonventionen och gällande *Technical Instructions* (TI).
- b) Farligt gods får transporteras av operatörer ombord på VCA-luftfartyg utan det särskilda godkännande som krävs enligt kapitel G i bilaga V (Del-SpA) om
- 1) de inte omfattas av *Technical Instructions* i enlighet med del 1 i dessa, eller
  - 2) medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar eller i bagage, i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*.
- c) IAM-operatörer som inte har godkänts i enlighet med kapitel G i bilaga V (Del-SpA) ska upprätta ett utbildningsprogram avseende farligt gods som uppfyller kraven i bilaga 18 till Chicagokonventionen och gällande *Technical Instructions*.
- d) IAM-operatören ska säkerställa att passagerarna får information om transporten av farligt gods i enlighet med *Technical Instructions*.
- e) IAM-operatören ska fastställa förfaranden för att säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att förhindra att odeklarerat farligt gods tas ombord av misstag.
- f) IAM-operatören ska, i enlighet med *Technical Instructions*, utan dröjsmål rapportera till den behöriga myndigheten och till den behöriga myndigheten i händelsestaten i följande fall:
- 1) Alla typer av tillbud och olyckor med farligt gods.
  - 2) Upptäckt av odeklarerat farligt gods i last eller post.
  - 3) Upptäckt av farligt gods som medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar, eller i deras bagage, när detta inte är i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*.

#### AVSNITT 2

#### **Bemannade VCA-luftfartyg (MVCA)**

#### **IAM.GEN.MVCA.050 Tillämpningsområde**

I detta avsnitt fastställs ytterligare krav för IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg (MVCA).

#### **IAM.GEN.MVCA.135 Tillträde till cockpit**

- a) IAM-operatören ska säkerställa att ingen annan än den pilot som är beordrad att tjänstgöra under en flygning ges tillträde till eller medförs i cockpit, såvida inte personen
- 1) är en tjänstgörande besättningsmedlem,
  - 2) är en företrädare för den behöriga myndigheten eller den inspekterande myndigheten, om detta krävs för att han eller hon ska kunna fullfölja sitt tjänsteuppdrag, eller
  - 3) tillåts vistas där och medförs i enlighet med operatörens drifthandbok.
- b) Befälhavaren ska se till att
- 1) tillträde till cockpit inte inverkar distraherande på eller stör utförandet av flygningen, och
  - 2) att alla personer som medföljer i cockpit informeras om aktuella säkerhetsförfaranden.
- c) Befälhavaren ska fatta det slutgiltiga beslutet om tillträde till cockpit i VCA-luftfartyget.

**IAM.GEN.MVCA.180 Handlingar, handböcker och information som ska medföras på varje flygning**

- a) Följande handlingar, handböcker och information, i pappersform eller digitalt format, ska medföras på varje flygning med ett VCA-luftfartyg och vara lätt tillgängliga för inspektionsändamål:
- 1) Luftfartygets flyghandbok (AFM) eller motsvarande handlingar.
  - 2) Luftfartygets nationalitets- och registreringsbevis i original.
  - 3) Luftvärdighetsbeviset (CofA) i original.
  - 4) Miljövärldighetsbeviset (buller) samt en översättning av detta till engelska om en sådan har tillhandahållits av den myndighet som utfärdat miljövärldighetsbeviset.
  - 5) En bestyrkt kopia av drifttillståndet (AOC), inklusive en engelsk översättning när drifttillståndet har utfärdats på något annat språk.
  - 6) Driftspecifikationer som är relevanta för typen av luftfartyg, utfärdade med drifttillståndet (AOC), inklusive en engelsk översättning när driftspecifikationerna har utfärdats på något annat språk.
  - 7) Radiotillståndet i original, i tillämpliga fall.
  - 8) Bevis om ansvarsförsäkring till skydd för tredje man.
  - 9) Resedagbok eller motsvarande för luftfartyget.
  - 10) Dokumentation avseende fortsatt luftvärdighet, i tillämpliga fall.
  - 11) Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
  - 12) Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.
  - 13) Förfaranden för och information om visuella signaler som ska användas av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
  - 14) Information om flygräddningstjänst i området för den avsedda flygningen, vilken ska vara lätt åtkomlig i luftfartyget.
  - 15) Aktuella delar av drifthandboken som är relevanta för piloternas arbetsuppgifter, vilka ska vara lätt tillgängliga för piloterna i fråga.
  - 16) Minimiutrustningslistan (MEL).
  - 17) Erforderlig NOTAM/AIS-dokumentation.
  - 18) Lämplig meteorologisk information.
  - 19) Lastspecifikationer och/eller passagerarlistor.
  - 20) Dokumentation av massa och balans.
  - 21) Driftfärdplanen, om så krävs.
  - 22) Underrättelse om speciella kategorier av passagerare (SCP), i tillämpliga fall.
  - 23) All annan dokumentation som kan röra flygningen eller krävs av stater som berörs av flygningen.
- b) Handlingar, handböcker och information som medförs på varje flygning ska vara tillgängliga för behöriga personer, användbara och tillförlitliga.
- c) Trots vad som sägs i punkt a gäller att om de dokument som anges i punkterna a.2–8 förloras eller stjäls får flygningen fortsätta till sin destination eller en plats där ersättningsdokument kan erhållas.

**IAM.GEN.MVCA.181 Handlingar och information som inte får medföras ombord**

- a) Trots vad som sägs i punkt IAM.GEN.MVCA.180 får, vid IAM-verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) under dager, som omfattar start och landning på samma vertikalflygplats inom 24 timmar eller förblir inom ett lokalområde som finns specificerat i drifthandboken, följande handlingar och information behållas på vertikalflygplatsen i stället för att medföras ombord på varje flygning:
- 1) Miljövärldighetsbevis (buller).
  - 2) Radiotillstånd.
  - 3) Resedagbok eller motsvarande.

- 4) Dokumentation avseende fortsatt luftvärdighet.
- 5) NOTAM/AIS-dokumentation.
- 6) Meteorologisk information.
- 7) Underrättelse om speciella kategorier av passagerare (SCP), i tillämpliga fall.
- 8) Dokumentation av massa och balans.

## KAPITEL B

### OPERATIVA FÖRFARANDEN

#### AVSNITT 1

#### VCA-luftfartyg

##### UAM.OP.VCA.050 Tillämpningsområde

I detta avsnitt fastställs kraven för IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg.

##### UAM.OP.VCA.101 Kontroll av och inställningar för höjdmätare

- a) IAM-operatören ska fastställa förfaranden för kontroll av höjdmätare före varje start.
- b) IAM-operatören ska fastställa förfaranden för höjdmätarinställningar för alla faser av flygningen, varvid hänsyn ska tas till de förfaranden som fastställts av den stat där vertikalflygplatsen är belägen eller, i tillämpliga fall, av den stat där det lufttrum som används är beläget.

##### UAM.OP.VCA.125 Taxning och markförflyttning

- a) IAM-operatören ska fastställa standardförfaranden och förfaranden för oförutsedda händelser för taxning av VCA-luftfartyg (i luften och på marken) och för VCA-luftfartygs markförflyttning i syfte att säkerställa säker drift av VCA-luftfartyget på vertikalflygplatsen, den alternativa landningsplatsen eller utlandningsplatsen för VEMS-verksamhet. IAM-operatören ska i synnerhet ta hänsyn till risken för kollision mellan ett taxande VCA-luftfartyg eller ett VCA-luftfartyg som förflyttas och ett annat luftfartyg eller andra objekt, liksom risken för skador på markpersonal. IAM-operatörens förfaranden ska samordnas med operatören av vertikalflygplatsen, den alternativa landningsplatsen eller utlandningsplatsen, beroende på vad som är tillämpligt.
- b) VCA-luftfartyget ska taxas inom färdområdet på en vertikalflygplats, en alternativ landningsplats eller en utlandningsplats för VEMS-verksamhet
  - 1) av en pilot med lämplig behörighet vid VCA-luftfartygets manöverorgan, eller
  - 2) när det gäller taxning på marken utan passagerare i annan avsikt än att starta, av en person vid VCA-luftfartygets manöverorgan som har utsetts av IAM-operatören efter att ha fått lämplig utbildning och lämpliga instruktioner.
- c) IAM-operatören ska säkerställa att ett VCA-luftfartygs markförflyttning inom färdområdet på en vertikalflygplats, alternativ landningsplats eller utlandningsplats för VEMS-verksamhet utförs eller övervakas av personal som har fått lämplig utbildning och lämpliga instruktioner.

##### UAM.OP.VCA.130 Bullerminskande förfaranden

- a) När IAM-operatören utarbetar operativa förfaranden ska den ta hänsyn till behovet av att minimera effekten av buller samt eventuella offentliggjorda bullerminskande förfaranden.
- b) IAM-operatörens förfaranden ska
  - 1) säkerställa att säkerhet prioriteras framför bullerminskning, och
  - 2) kunna genomföras på ett enkelt och säkert sätt genom att inte medföra någon avsevärd ökning av flygbesättningsmedlemmarnas arbetsbelastning under kritiska faser av flygningen.

##### UAM.OP.VCA.135 Flygvägar och geografiska verksamhetsområden

- a) IAM-operatören ska se till att flygning utförs endast längs sådana flygvägar eller inom sådana områden för vilka
  - 1) ryldbaserade anläggningar, hjälpmedel och tjänster på marken, samt meteorologisk tjänst, tillhandahålls i tillräcklig omfattning för den planerade verksamheten,

- 2) lämpliga vertikalflygplatser, alternativa landningsplatser eller utlandningsplatser för VEMS-verksamhet finns tillgängliga och gör det möjligt att landa i händelse av ett kritiskt prestandafel (CFP) i VCA-luftfartyget,
  - 3) VCA-luftfartyget har tillräckliga prestanda för att uppfylla bestämmelserna om minimiflyghöjd,
  - 4) utrustningen på VCA-luftfartyget uppfyller minimikraven för den planerade verksamheten, och
  - 5) lämpliga kartor och kort finns tillgängliga.
- b) IAM-operatören ska se till att verksamheten utövas i överensstämmelse med eventuella restriktioner avseende flygvägar eller geografiska verksamhetsområden som specificerats av den behöriga myndigheten.

#### **UAM.OP.VCA.145 Fastställande av minimiflyghöjder**

- a) IAM-operatören ska för samtliga delsträckor som ska flygas fastställa
  - 1) minimiflyghöjder som ger föreskriven vertikal frigång från terräng och hinder, med beaktande av relevanta krav i kapitel C i denna bilaga och de minima som fastställts av den stat där flygningen sker, och
  - 2) en metod för att piloten ska kunna bestämma de höjder som avses i punkt 1.
- b) Metoden för att fastställa minimiflyghöjderna ska vara godkänd av den behöriga myndigheten.
- c) När de minimiflyghöjder som fastställts av IAM-operatören och den stat där flygningen sker är olika, ska de högre värdena gälla.

#### **UAM.OP.VCA.190 Bränsle-/energiplan – allmänt**

- a) IAM-operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla en bränsle-/energiplan som omfattar policyer och förfaranden för
  - 1) bränsle-/energiplanering och omplanering av bränsle/energi under flygning,
  - 2) val av vertikalflygplatser, alternativa landningsplatser eller utlandningsplatser för VEMS-verksamhet, och
  - 3) bränsle-/energiuppföljning under flygning.
- b) Bränsle-/energiplanen ska
  - 1) lämpa sig för den avsedda verksamheten, och
  - 2) motsvara IAM-operatörens kapacitet att stödja dess genomförande.
- c) Bränsle-/energiplanen ska ingå i drifhandboken.
- d) Bränsle-/energiplanen och eventuella ändringar av denna ska kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten.

#### **UAM.OP.VCA.191 Bränsle-/energiplan – bränsle-/energiplanering och omplanering av bränsle/energi under flygning**

IAM-operatören ska säkerställa följande:

- a) Att VCA-luftfartyget medför en tillräcklig användbar mängd bränsle/energi, inklusive reserver, för att på ett säkert sätt slutföra den planerade flygningen och för att medge avvikelser från den planerade verksamheten.
- b) Att den planerade mängden användbar bränsle/energi för den avsedda flygningen grundas på alla nedanstående punkter:
  - 1) Uppgifter om bränsle-/energiförbrukning som anges i flyghandboken (AFM) eller för luftfartyget specifika, aktuella uppgifter från ett system för övervakning av bränsle-/energiförbrukningen.
  - 2) De förhållanden under vilka flygningen ska utföras, inbegripet men inte begränsat till
    - i) den prestanda som krävs för den avsedda flygningen till destinationen, inbegripet vertikalflygplatser, alternativa landningsplatser eller utlandningsplatser som valts ut längs sträckan,
    - ii) beräknade massor,
    - iii) NOTAM,
    - iv) förväntade meteorologiska förhållanden,



- v) effekterna av senarelagda underhållsmoment i enlighet med IAM-operatörens minimiutrustningslista (MEL) och/eller av konfigurationsavvikelser i enlighet med IAM-operatörens lista över konfigurationsavvikelser (CDL),
  - vi) förväntade ut- och inflygningsvägar och förutsedda förseningar.
- 3) Effektivitet och kapacitet hos energilagringsanordningar för de planerade operativa förhållandena, med beaktande av försämring hos dessa energilagringsanordningar enligt vad som är lämpligt.
- c) Beräkning före flygning av den användbara mängden bränsle/energi, inklusive reserver, för en flygning ska inbegripa följande:
- 1) Taxningsbränsle/taxningsenergi som inte får understiga den mängd som förväntas användas före start.
  - 2) Bränsle/energi till destinationen som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att luftfartyget ska kunna flyga från start, eller från punkten för omplanering under flygning, till landning på destinationens vertikalflygplats, alternativa landningsplats eller utlandningsplats, med beaktande av de operativa förhållandena i punkt b.2.
  - 3) Bränsle/energi för oförutsedda händelser som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att kompensera för oförutsedda faktorer som skulle kunna påverka bränsle-/energiförbrukningen fram till destinationens vertikalflygplats, alternativa landningsplats eller utlandningsplats.
  - 4) Slutlig bränsle-/energireserv som ska fastställas på grundval av följande:
    - i) En representativ tid som anges i flyghandboken (AFM) för att verkställa ett pådrag från en beslutspunkt vid landning (LPD) och tillbaka till denna LDP med beaktande av VCA-luftfartygets certifierade minimiprestanda (CMP).
    - ii) En försiktig uppskattning av omgivande förhållanden ur bränsle-/energiförbrukningssynvinkel.
    - iii) Lämplig konfiguration/hastighet för att utföra pådrags- och inflygningsprocedurer.
    - iv) En försiktig uppskattning av bränsle-/energiförbrukning.
  - 5) Ytterligare bränsle/energi som ska vara den mängd bränsle/energi som gör det möjligt för VCA-luftfartyget att utföra en säker landning på en vertikalflygplats, en alternativ landningsplats eller utlandningsplats, som valts ut längs sträckan, med beaktande av VCA-luftfartygets certifierade minimiprestanda (CMP) vid varje punkt på sträckan. Denna mängd ytterligare bränsle/energi krävs endast om den mängd bränsle/energi som beräknas enligt punkterna c.2 och c.3 inte är tillräcklig för en sådan händelse.
  - 6) Extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar.
  - 7) Bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
- d) Om en flygning måste fortsätta längs en annan flygväg eller till en annan vertikalflygplats, alternativ landningsplats eller utlandningsplats än den ursprungligen planerade destinationen ska förfarandena för omplanering under flygning för beräkning av erforderlig användbar bränsle-/energimängd inbegripa de som avses i punkt b.2 och i punkterna c.2–6.

#### **UAM.OP.VCA.195 Bränsle-/energiplan – bränsle-/energiuppföljning under flygning**

- a) IAM-operatören ska fastställa policyer och förfaranden för att säkerställa att bränsle-/energikontroller och bränsle-/energiuppföljning utförs under flygning.
- b) Befälhavaren ska övervaka den mängd bränsle/energi som är användbar och återstår i VCA-luftfartyget för att säkerställa att den är skyddad och att den inte understiger den mängd bränsle/energi som krävs för att fortsätta till den valda destinationens vertikalflygplats, alternativa landningsplats eller utlandningsplats för VEMS-verksamhet där en säker landning kan utföras.
- c) Om en ändring av klarering att fortsätta till en specifik vertikalflygplats, alternativ landningsplats eller utlandningsplats för VEMS-verksamhet där befälhavaren har åtagit sig att landa kan leda till landning med mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven ska befälhavaren underrätta flygkontrolltjänsten (ATC) om en situation med 'brist på bränsle/energi' genom att deklarerar 'MINIMUM FUEL'.
- d) Befälhavaren ska deklarerar att ett nödläge med 'bränsle-/energisituation' föreligger genom att sända 'MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL' när den användbara bränsle-/energimängd som beräknas vara tillgänglig vid landning på närmaste vertikalflygplats, alternativa landningsplats eller utlandningsplats för VEMS-verksamhet där en säker landning kan utföras är mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.

#### **UAM.OP.VCA.210 Piloter vid sina tjänstgöringsplatser**

- a) Under start och landning ska den pilot som måste vara i tjänst befinna sig på sin tjänstgöringsplats.

- b) Under alla andra faser av flygningen ska den pilot som måste vara i tjänst förbli på sin tjänstgöringsplats, såvida det inte är nödvändigt att han eller hon utför sina arbetsuppgifter med anknytning till flygningen eller uträttar fysiologiska behov på annan plats. Om frånvaro är nödvändig av ovannämnda anledningar ska kontroll av VCA-luftfartyget överlätas till en annan behörig pilot.
- c) Den pilot som måste vara i tjänst ska förbli uppmärksam under alla faser av flygningen. Om piloten inser att uppmärksamheten trubbas av ska lämpliga motåtgärder vidtas.

#### **UAM.OP.VCA.245 Meteorologiska förhållanden**

IAM-operatören ska säkerställa att luftfartyget brukas inom ramen för de väderrelaterade operativa begränsningar som det är certifierat för, och med beaktande av aktuella och prognostiserade väderförhållanden under hela flygningen.

#### **UAM.OP.VCA.250 Is och andra beläggningar – förfaranden på marken**

- a) IAM-operatören ska fastställa förfaranden som ska följas när avisning och förebyggande avisning på marken och tillhörande inspektioner av VCA-luftfartyget är nödvändiga för att medge en säker drift.
- b) Befälhavaren får påbörja en start endast om VCA-luftfartyget är fritt från varje beläggning som kan påverka dess prestanda eller manöverbarhet negativt enligt flyghandboken (AFM).

#### **UAM.OP.VCA.255 Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning**

- a) IAM-operatören ska fastställa förfaranden för flygningar vid förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden.
- b) Befälhavaren får påbörja en flygning till, eller uppsåtligt flyga in i, ett område med förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden endast om VCA-luftfartyget är certifierat och utrustat för att brukas i sådana förhållanden.
- c) Om den faktiska isbildningen överstiger den intensitet av isbildning som luftfartyget är certifierat för eller om ett luftfartyg som inte är certifierat för flygning i kända isbildningsförhållanden möter isbildning, ska befälhavaren omgående lämna dessa isbildningsförhållanden samt vid behov deklarerat för flygtrafikledningstjänsten (ATS) att en nödsituation föreligger.

#### **UAM.OP.VCA.260 Oljemängd**

I tillämpliga fall får befälhavaren endast påbörja en flygning eller fortsätta i händelse av omplanering under flygningen om han eller hon är förvissad om att VCA-luftfartyget medför minst den mängd olja som planeras vara tillräcklig för att flygningen ska kunna slutföras säkert, med beaktande av förväntade operativa förhållanden.

#### **UAM.OP.VCA.265 Startförhållanden**

Innan start påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

- a) de meteorologiska förhållandena vid vertikalflygplatsen, den alternativa landningsplatsen eller utelandningsplatsen för VEMS-verksamhet och beskaffenheten när det gäller den startytan som är avsedd att användas inte kommer att hindra befälhavaren från att utföra en säker start och utflygning, och
- b) fastställda operativa minima för vertikalflygplatsen, den alternativa landningsplatsen eller utelandningsplatsen för VEMS-verksamhet, beroende på vad som är tillämpligt, kommer att iakttas.

#### **UAM.OP.VCA.270 Minimiflyghöjder**

Befälhavaren får inte underskrida angivna minimiflyghöjder utom

- a) om det är nödvändigt för start och landning, eller
- b) om plané sker i enlighet med procedurer som har godkänts av den behöriga myndigheten.

#### **UAM.OP.VCA.275 Simulerade onormala situationer eller nödsituationer under flygning**

När passagerare eller last transporteras får befälhavaren inte simulera onormala situationer eller nödsituationer som kräver tillämpning av förfaranden för onormala situationer eller nödsituationer.

#### **UAM.OP.VCA.290 Hindervarning**

När otillbörlig närhet till terrängen och/eller hinder som är belägna horisontellt i förhållande till VCA-luftfartyget upptäcks av befälhavaren eller av ett hindervarningssystem ska befälhavaren omedelbart vidta korrigerande åtgärder för att återupprätta säkra flygförhållanden.

**UAM.OP.VCA.300 Förutsättningar för inflygning och landning**

Innan en inflygning inleds ska befälhavaren förvissa sig om att

- a) de meteorologiska förhållandena vid vertikalflygplatsen, den alternativ landningsplatsen eller utlandningsplatsen för VEMS-verksamhet inte kommer att hindra befälhavaren från att utföra en säker inflygning eller landning eller ett säkert pådrag, med beaktande av prestandauppgifterna i drifhandboken, och
- b) att fastställda operativa minima vid vertikalflygplats, eller minima för sikt och avstånd från moln för flygningar som utförs enligt visuelflygreglerna (VFR) under dager, kommer att följas.

**UAM.OP.VCA.315 Flygtimmar – rapportering**

IAM-operatören ska tillhandahålla den behöriga myndigheten antalet flygtimmar för varje VCA-luftfartyg som brukats under föregående kalenderår.

## AVSNITT 2

**Bemannade VCA-luftfartyg (MVCA)****UAM.OP.MVCA.050 Tillämpningsområde**

I detta avsnitt fastställs ytterligare krav för IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg (MVCA).

**UAM.OP.MVCA.100 Utnyttjande av flygtrafikledningstjänsten (ATS)**

IAM-operatören ska säkerställa att

- a) den flygtrafikledningstjänst (ATS) som är lämplig för det luftrum där flygningen utförs och för de tillämpliga trafikreglerna för luftfart utnyttjas när den finns tillgänglig,
- b) operativa instruktioner under flygningen som innefattar en ändring av ATS-färdplanen samordnas med berörd flygtrafikledningsenhet (ATS unit) innan instruktionerna meddelas VCA-luftfartyget,
- c) flygräddningstjänst kan upprätthållas när utnyttjande av flygtrafikledningstjänsten (ATS) i det luftrum där flygningen utförs inte krävs för VFR-flygningar under dager,
- d) VCA-luftfartyget kontinuerligt gör sig elektroniskt synligt för leverantörerna av U-space-tjänster vid flygningar i luftrum som av den behöriga myndigheten har utsetts som U-space-luftrum och som inte tillhandahålls en flygkontrolltjänst (ATC) av en leverantör av flygtrafiktjänst (ANSP).

**UAM.OP. MVCA.107 Lämplig vertikalflygplats och lämplig alternativ landningsplats**

- a) IAM-operatören ska använda lämpliga vertikalflygplatser för sin normala verksamhet och för omdirigering från den planerade flygvägen vid behov.
- b) Trots vad som sägs i punkt a får IAM-operatören använda en eller flera lämpliga alternativa landningsplatser under flygning på sträcka för att avvika från den planerade flygvägen vid behov.
- c) En vertikalflygplats anses lämplig om den, vid den förväntade användningstidpunkten, är
  - 1) kompatibel med VCA-luftfartygets dimensioner och vikt,
  - 2) kompatibel med VCA-luftfartygets in- och utflygningvägar,
  - 3) tillhandahåller brand- och räddningstjänst (RFFS) och övriga tjänster och anläggningar som är nödvändiga för den avsedda verksamheten, och
  - 4) tillgänglig.
- d) En alternativ landningsplats anses lämplig om, vid den förväntade användningstidpunkten,
  - 1) dess egenskaper, inbegripet dimensioner, hinder och ytans beskaffenhet, är kompatibla med VCA-luftfartyget och möjliggör landning i enlighet med en godkänd landningsprofil,
  - 2) den kan nås inom ramen för VCA-luftfartygets certifierade minimiprestanda (CMP) med beaktande av vindbegränsningar,
  - 3) den har en godtagbar skyddsnivå när det gäller brand- och räddningstjänst,
  - 4) den är känd på förhand, och
  - 5) den är tillgänglig.

**UAM.OP.MVCA.111 Minima för sikt och avstånd från moln – VFR-flygningar**

- a) IAM-operatören ska fastställa minima för sikt och minima för avstånd från moln för flygningar som ska utföras enligt VFR under dager. Dessa minima får inte vara lägre än de som anges i punkt SERA.5001 i bilagan (Del-SERA) till förordning (EU) nr 923/2012 för den luftrumsklass som används, förutom när flygningen har getts tillstånd att utföras som speciell VFR-flygning.
- b) Vid behov får IAM-operatören i drifhandboken ange ytterligare villkor för sådana minimas tillämplighet, med beaktande av faktorer såsom radiotäckning, terräng, typ av platser, flygförhållanden och flygtrafikledningstjänstens (ATS) kapacitet.
- c) Flygningarna ska utföras med sikt till marken.

**UAM.OP.MVCA.127 Start och landning – VFR-flygningar under dager**

- a) Om en flygning utförs enligt visuelflygregler (VFR) under dager bör befälhavaren inte starta eller landa på en vertikalflygplats eller alternativ landningsplats såvida inte de rapporterade väderförhållandena på den vertikalflygplatsen eller alternativa landningsplatsen är lika med eller bättre än de som anges i punkt SERA.5001 eller punkt SERA.5005 i bilagan (Del-SERA) till förordning (EU) nr 923/2012 för den luftrumsklass som används.
- b) Om de rapporterade väderförhållandena understiger de som krävs för start ska start påbörjas endast om befälhavaren kan fastställa att minima för sikt och avstånd från moln längs startområdet är lika med eller bättre än föreskrivet minimum.
- c) Om inga rapporterade väderförhållanden finns tillgängliga ska start påbörjas endast om befälhavaren kan fastställa att minima för sikt och avstånd från moln längs startområdet är lika med eller bättre än föreskrivet minimum.

**UAM.OP.MVCA.155 Transport av speciella kategorier av passagerare**

- a) Speciella kategorier av passagerare (SCP) ska transporteras ombord under förhållanden som tryggar VCA-luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet enligt förfaranden som fastställts av operatören av VCA-luftfartyget.
- b) Speciella kategorier av passagerare (SCP) ska inte tilldelas eller ta plats i ett säte som ger direkt tillgång till nödutgångar eller där deras närvaro skulle kunna
  - 1) hindra besättningens tjänstgöring,
  - 2) blockera tillträde till nödutrustning, eller
  - 3) hindra nödutrymningen av passagerare.
- c) Befälhavaren ska underrättas i förväg när speciella kategorier av passagerare (SCP) ska transporteras.

**UAM.OP.MVCA.160 Stuvning av bagage och last**

IAM-operatören ska fastställa förfaranden som säkerställer att

- a) endast bagage som kan stuvras på ett lämpligt och säkert sätt medförs i passagerarutrymmet, och
- b) allt bagage och all last ombord på luftfartyget som vid förskjutning kan förorsaka kroppsskada eller annan skada, eller blockera gångar och utgångar, stuvras för att hindras från att komma i rörelse.

**UAM.OP.MVCA.165 Placering av passagerare**

När det gäller potentiella nödutrymningar ska IAM-operatören fastställa förfaranden för placering av passagerare för att säkerställa att passagerare placeras där de kan bidra till och inte förhindrar utrymning.

**UAM.OP.MVCA.170 Information till passagerarna**

IAM-operatören ska se till att passagerarna

- a) får säkerhetsgenomgångar och säkerhetsdemonstrationer i en form som underlättar genomförandet av de tillämpliga förfarandena vid en nödsituation, och
- b) är försedda med en säkerhetsbroschyr där hanteringen av den nödutrustning och de nödutgångar som kan komma att användas av passagerarna visas i bilder.

**UAM.OP.MVCA.175 Flygförberedelser**

- a) En driftfärdplan ska utarbetas för varje planerad flygning, med beaktande av det luftrum där flygningen ska utföras och de tillämpliga reglerna för luftrummet, luftfartygets prestanda, operativa begränsningar samt relevanta förväntade förhållanden på den sträcka som ska flygas och på den vertikalflygplats eller alternativa landningsplats som ska användas.
- b) Flygningen får inte påbörjas om inte befälhavaren är förvissad om att
- 1) alla poster som anges i punkt 2.c i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 gällande luftfartygets luftvärdighet och registrering, instrument och utrustning, massa och tyngdpunktsläge (CG), bagage och last samt luftfartygets driftsbegränsningar kan följas,
  - 2) luftfartyget inte brukas i strid med kraven i listan över konfigurationsavvikelser (CDL),
  - 3) de delar av drifthandboken som krävs för att den planerade flygningen ska kunna utföras är tillgängliga,
  - 4) de handlingar, ytterligare information och blanketter som ska vara tillgängliga enligt punkt IAM.GEN.MVCA.110 finns ombord, såvida de inte får behållas på marken i enlighet med punkt IAM.GEN.MVCA.115,
  - 5) aktuellt kartunderlag och tillhörande dokumentation eller motsvarande uppgifter finns tillgängliga för den planerade flygningen, inklusive varje omplanering av färdvägen som rimligen kan förväntas,
  - 6) rymdbaserade anläggningar, hjälpmedel och tjänster på marken som krävs för den planerade flygningen är tillgängliga och tillräckliga,
  - 7) de tillämpliga kraven i drifthandboken om bränsle/energi, olja, syrgas, minimiflyghöjder, operativa minima vid vertikalflygplats, minima för sikt och avstånd från moln vid VFR-flygningar under dager och valet av lämpliga vertikalflygplatser och alternativa landningsplatser kan uppfyllas för den planerade flygningen,
  - 8) reserverad,
  - 9) alla ytterligare operativa begränsningar kan följas,
  - 10) eventuell last som medförs är fördelad på rätt sätt och säkert fastgjord,
  - 11) en ATS-färdplan har godkänts och färdtillstånd har beviljats i enlighet med tillämpliga trafikregler för luftfart och den luftrumsklass eller de luftrumsklasser där flygningen kommer att utföras.

**UAM.OP.MVCA.177 Inlämning av en ATS-färdplan**

- a) IAM-operatören ska lämna in en ATS-färdplan i enlighet med kraven i tillämpliga trafikregler för luftfart för den luftrumsklass eller de luftrumsklasser där flygningen kommer att utföras.
- b) Om en ATS-färdplan inte måste lämnas in enligt tillämpliga trafikregler för luftfart för den luftrumsklass eller de luftrumsklasser där flygningen kommer att utföras ska IAM-operatören säkerställa att tillräckliga uppgifter lämnas i förvar hos lämplig flygtrafikledningseenhet (ATS unit) så att alarmeringstjänsten kan aktiveras vid behov.
- c) Om inlämning av en ATS-färdplan krävs men det inte är möjligt att lämna in den från den plats där flygningen inleds, ska ATS-färdplanen översändas så snart som möjligt efter start av befälhavaren eller IAM-operatören.

**UAM.OP.MVCA.192 Bränsle-/energiplan – val av vertikalflygplatser och alternativa landningsplatser**

- a) Befälhavaren ska välja ut och i driftfärdplanen och, om så krävs, i ATS-färdplanen, för normal verksamhet, inbegripet utbildning, och för omdirigeringsändamål, ange
- 1) minst två säkra landningsmöjligheter vid destinationen, som kan nå från punkten för åtagande om landning, och
  - 2) en eller flera vertikalflygplatser eller alternativa landningsplatser för att säkerställa en säker landning i händelse av att omdirigering krävs med anledning av ett kritiskt prestandafel (CFP) vid något tillfälle under flygningen.

- b) När befälhavaren väljer ut vertikalflygplatser och alternativa landningsplatser i enlighet med punkt a ska denne bedöma om
- 1) aktuella och prognostiserade väderförhållanden visar att förhållandena vid de valda vertikalflygplatserna eller alternativa landningsplatserna vid den beräknade tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än de tillämpliga minima som fastställts i enlighet med punkt UAM.OP.MVCA.111,
  - 2) VCA-luftfartygets certifierade minimiprestanda (CMP) möjliggör en säker landning på de valda vertikalflygplatserna eller alternativa landningsplatserna,
  - 3) eventuella ytterligare erforderliga operativa godkännanden innehas.
- c) Befälhavaren ska tillämpa lämpliga säkerhetsmarginaler i färdplaneringen för att ta hänsyn till en eventuell försämring av de meteorologiska förhållandena vid den beräknade tidpunkten för landning jämfört med den tillgängliga prognosen.

#### **UAM.OP.MVCA.193 Säkra landningsmöjligheter vid destinationen**

Befälhavaren ska för landningen åta sig att utnyttja en av de säkra landningsmöjligheterna i enlighet med punkt UAM.OP.MVCA.192 om en aktuell bedömning av meteorologiska förhållanden, trafik och andra operativa förhållanden visar att en säker landning kan utföras på den landningsplats som valts ut vid den beräknade tidpunkten för användning.

#### **UAM.OP.MVCA.200 Särskild tankning eller avtankning av VCA-luftfartyg**

- a) Särskild tankning eller avtankning får endast utföras om IAM-operatören har
- 1) utarbetat operativa standardförfaranden på grundval av en riskbedömning, och
  - 2) inrättat ett utbildningsprogram för sin personal som är involverad i sådan verksamhet.
- b) Särskild tankning eller avtankning omfattar
- 1) tankning när lyft- och dragkraftsenheter är påslagna,
  - 2) tankning/avtankning medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger av, och
  - 3) tankning med/avtankning av blandbränsle.
- c) Tankningsförfaranden när lyft- och dragkraftsenheter är påslagna och eventuella ändringar av dessa förfaranden ska kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten.

#### **UAM.OP.MVCA.205 Laddning eller byte av VCA-luftfartygs batterier medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger av**

- a) Laddning eller byte av VCA-luftfartygs batterier medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger av ska utföras endast om IAM-operatören har
- 1) utarbetat operativa standardförfaranden på grundval av en riskbedömning, och
  - 2) inrättat ett utbildningsprogram för sin personal som är involverad i sådan verksamhet.

#### **UAM.OP.MVCA.216 Användning av headset**

- a) Varje pilot som måste vara i tjänst på sin tjänstgöringsplats ska bära ett headset med bommikrofon eller motsvarande. Headsetet ska användas som den primära anordningen för röstkommunikation med flygtrafikledningens enheter (ATS units).
- b) Placeringen av bommikrofonen eller motsvarande i cockpit ska göra det möjligt att använda den för dubbelriktad radiokommunikation när VCA-luftfartyget taxar för egen maskin och när befälhavaren bedömer att det är nödvändigt.

#### **UAM.OP.MVCA.220 Hjälpmedel för nödutrymning**

IAM-operatören ska fastställa förfaranden som säkerställer att alla hjälpmedel för nödutrymning som utlöses automatiskt armeras före taxning eller markförflyttning, start och landning när detta är säkert och genomförbart.

#### **UAM.OP.MVCA.225 Säten, säkerhetsbälten och fasthållningssystem**

- a) *Piloter*

Under start och landning, samt när befälhavaren av säkerhetsskäl bedömer att det är nödvändigt, ska varje pilot i sitt säte vara ordentligt fastspänd med befintliga säkerhetsbälten och fasthållningssystem.

b) *Passagerare*

- 1) Före start och landning, under taxning eller markförflyttning och när det av säkerhetsskäl bedöms nödvändigt ska befälhavaren förvissa sig om att varje passagerare ombord intar en sittplats med säkerhetsbältet eller fasthållningssystemet ordentligt fastspänt.
- 2) IAM-operatören ska vidta åtgärder för att endast särskilt angivna flygplanssäten används av fler än en person samtidigt. Befälhavaren ska förvissa sig om att flygplanssäten inte används av fler än en person samtidigt med undantag för en vuxen och ett småbarn, om barnet är ordentligt fastspänt med ett extra bälte eller annan kvarhållande anordning.

**UAM.OP.MVCA.230 Säkring av passagerarutrymme**

- a) IAM-operatören ska fastställa förfaranden som säkerställer att inga utgångar och utrymningsvägar är blockerade före taxning eller markförflyttning, start och landning.
- b) Befälhavaren ska när han eller hon bedömer det nödvändigt av säkerhetsskäl se till att all utrustning och allt bagage är ordentligt stuvat och säkrat före start och landning.

**UAM.OP.MVCA.235 Flytvästar**

IAM-operatören ska fastställa förfaranden för att, när ett VCA-luftfartyg framförs över vatten, säkerställa att vederbörlig hänsyn tas till flygningens varaktighet och de förhållanden som kan uppstå under flygningen när det fattas beslut om huruvida flytvästar ska bäras av samtliga personer ombord på luftfartyget.

**UAM.OP.MVCA.240 Rökning ombord**

Befälhavaren ska inte vid något tillfälle tillåta rökning ombord.

**UAM.OP.MVCA.245 Meteorologiska förhållanden**

- a) Befälhavaren ska
  - 1) påbörja flygningen, eller
  - 2) i tillämpliga fall, vid omplanering under flygning, fortsätta bortom den punkt från vilken en reviderad ATS-färdplan gäller,
  - 3) fortsätta mot den planerade destinationsvertikalflygplatsen,

endast om aktuella flygväderrapporter eller en kombination av aktuella rapporter och prognoser visar att de förväntade meteorologiska förhållandena vid den vertikalflygplats varifrån starten sker, längs den sträcka som ska flygas och vid destinationsvertikalflygplatsen, vid ankomsttid, uppfyller eller är mer gynnsamma än de planeringsminima som fastställts i enlighet med punkt UAM.OP. MVCA.111.

**UAM.OP.MVCA.285 Användning av extra syrgas**

Befälhavaren ska säkerställa att alla piloter som utför uppgifter som är väsentliga för säker drift av VCA-luftfartyget under flygning fortlöpande använder extra syrgas när kabinhöjden överstiger 10 000 ft under mer än 30 minuter och när kabinhöjden överstiger 13 000 ft.

**UAM.OP.MVCA.295 Användning av flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)**

IAM-operatören ska inrätta operativa förfaranden och utbildningsprogram när ett ACAS är installerat och brukbart så att flygbesättningen har lämplig utbildning för att kunna undvika kollisioner och har den kompetens som krävs för att använda ACAS II-utrustning.

## KAPITEL C

**PRESTANDABEGRÄNSNINGAR OCH OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR FÖR VCA-LUFTFARTYG****UAM.POL.VCA.050 Tillämpningsområde**

I detta kapitel fastställs prestandakrav och operativa begränsningar för IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg.

**UAM.POL.VCA.100 Typ av verksamhet**

VCA-luftfartyg ska brukas i enlighet med tillämpliga prestandakrav för den typ av verksamhet som ska utföras.

**UAM.POL.VCA.105 VCA-luftfartygs prestandadata**

VCA-luftfartyg ska brukas i enlighet med de certifierade prestandadata och begränsningar som ingår i flyghandboken (AFM).

**UAM.POL.VCA.110 Allmänna prestandakrav**

a) VCA-luftfartygets massa

- 1) vid påbörjandet av starten, eller
- 2) i händelse av en omplanering under flygning, vid den punkt från vilken den reviderade driftfärdplanen gäller,

ska inte vara större än den massa vid vilken kraven i detta kapitel kan uppfyllas för den flygning som ska utföras, med beaktande av förväntad minskning av massan under flygningens gång och sådan dumpning av bränsle som är tillämplig.

b) De godkända prestandadata som ingår i flyghandboken (AFM) ska användas för att fastställa att kraven i detta kapitel uppfylls, vid behov kompletterade med annat underlag enligt det berörda kravet. IAM-operatören ska specificera sådant annat underlag i drifhandboken (OM). Vid tillämpning av de föreskrivna faktorerna i detta kapitel ska operativa faktorer som redan ingår i flyghandbokens prestandadata tas i beaktande för att undvika dubbel tillämpning av faktorer.

c) Vid uppfyllandet av kraven i detta kapitel ska hänsyn tas till följande parametrar:

- 1) VCA-luftfartygets massa.
- 2) VCA-luftfartygets konfiguration.
- 3) Omgivande förhållanden, särskilt följande:
  - i) Täthetshöjd.
  - ii) Vind:
    - A) Med undantag för vad som föreskrivs i punkt C ska korrigeringen för vind vara högst 50 % av rapporterad stabil motvindskomponent på minst 5 kt när det gäller start, startstigbana och landningar.
    - B) När start och landning med medvindskomponent är tillåten i flyghandboken (AFM) samt i samtliga fall för startstigbanan, ska korrigeringen för medvind vara minst 150 % av rapporterad medvindskomponent.
    - C) När noggrann vindmätning utrustning gör det möjligt att exakt mäta vindhastigheten över punkten för start och landning får vindkomponenter över 50 % beaktas av IAM-operatören, förutsatt att IAM-operatören visar för den behöriga myndigheten att närheten till FATO samt precisionsförbättringar vad gäller vindmätning utrustning ger motsvarande säkerhetsnivå.
- 4) Driftsmetoder.
- 5) Användningen av system som har ogynnsam inverkan på VCA-luftfartygets prestanda.

**UAM.POL.VCA.115 Beaktande av hinder**

När det gäller flygningar till och från start- och landningsområde (FATO) ska IAM-operatören, under planering före flygning och för beräkningar av hinderfrihet, göra följande:

- a) Beakta ett hinder som är beläget bortom FATO i startstigbanan eller flygbanan för den avbrutna inflygningen om dess laterala marginal från den närmaste punkten på ytan under den avsedda flygbanan inte överskrider följande:
  - 1) För flygningar som ska utföras i enlighet med VFR:
    - i)  $0,75 \times D$ ,



- ii) plus  $0,25 \times D'$  eller  $3 \text{ m}$ , beroende på vilket värde som är störst,
- iii) plus
  - A)  $0,10 \times$  distansen DR för verksamhet enligt VFR under dager, eller
  - B) reserverad.
- b) Beakta ett hinder som är beläget i säkerhets- eller övergångsområdet i sidled för starter där ett säkerhets- eller övergångsförfarande i sidled tillämpas, om dess laterala marginal från den närmaste punkten på ytan under den avsedda flygbanan inte överskrider följande:
  - 1)  $0,75 \times D'$ ,
  - 2) plus  $0,25 \times D'$  eller  $3 \text{ m}$ , beroende på vilket värde som är störst,
  - 3) plus
    - i)  $0,10 \times$  distansen DR för verksamhet enligt VFR under dager, eller
    - ii) reserverad,
- c) Bortse från hinder som är belägna bortom FATO i startstigbanan eller flygbanan för den avbrutna inflygningen om deras laterala marginal från den närmaste punkten på ytan under den avsedda flygbanan överskrider följande:
  - 1)  $3 \times D$  vid VFR-flygningar under dager om det är säkerställt att navigeringsnoggrannhet kan upprätthållas genom att använda lämpliga visuella referenser under stigningen,
  - 2) reserverad.

#### UAM.POL.VCA.120 Start

- a) VCA-luftfartygets startmassa ska inte överskrida den maximala startmassa som anges i flyghandboken (AFM) för den certifierade startprocedur eller de certifierade startprocedurer som ska tillämpas.
- b) IAM-operatören ska ta hänsyn till
  - 1) lämpliga parametrar i punkt UAM.POL.VCA.110 c, och
  - 2) de hinder som har identifierats i enlighet med punkt UAM.POL.VCA.115.
- c) Dessutom gäller följande för verksamhet med VCA-luftfartyg från ett start- och landningsområde (FATO):
  - 1) Startmassan ska vara sådan att
    - i) det är möjligt att avbryta starten och landa på FATO om ett kritiskt prestandafel (CFP) har noterats vid eller före beslutspunkten för start (TDP),
    - ii) den erforderliga sträckan för avbruten start (RTODRV) inte överskrider den tillgängliga sträckan för avbruten start (RTODAV), och
    - iii) den erforderliga startsträckan (TODRV) inte överskrider den tillgängliga startsträckan (TODAV), såvida inte VCA-luftfartyget med ett kritiskt prestandafel (CFP) som noterats vid eller före beslutspunkten för start (TDP) går fritt från alla hinder till slutet av TODRV med en vertikal marginal av minst  $10,7 \text{ m}$  ( $35 \text{ ft}$ ) vid fortsatt start.
  - 2) Starten fram till och med TDP ska genomföras med markytan i sikte så att det är möjligt att utföra en avbruten start på ett säkert sätt.
- d) För starter där ett säkerhets- eller övergångsförfarande i sidled tillämpas, och där ett kritiskt prestandafel (CFP) noteras vid eller före beslutspunkten för start (TDP), ska VCA-luftfartyget med lämplig marginal gå fritt från samtliga hinder som är belägna i säkerhets- eller övergångsområdet.

#### UAM.POL.VCA.125 Startstigbana

- a) Från slutet av den erforderliga startsträckan för VCA-luftfartyg (TODRV), efter det att ett kritiskt prestandafel (CFP) har noterats vid eller före beslutspunkten för start (TDP), gäller följande:
  - 1) Startmassan ska vara sådan att startstigbanan går fri från alla hinder med en vertikal marginal av minst  $10,7 \text{ m}$  ( $35 \text{ ft}$ ) vid VFR-flygning under dager.
  - 2) När en kursändring som är större än  $15^\circ$  görs ska hänsyn tas till förmågan att upprätthålla stiggradienten för att uppfylla hinderfrihetskraven i enlighet med flyghandboken (AFM). Denna kursändring får inte påbörjas innan en höjd av  $61 \text{ m}$  ( $200 \text{ ft}$ ) över startytan uppnås, om det inte utgör en del av ett godkänt startförfarande i flyghandboken (AFM).

- b) För att uppfylla kraven i punkt a ska hänsyn tas till relevanta parametrar i punkt UAM.POL.VCA.110 c vid den vertikalflygplats, alternativa landningsplats eller utelandningsplats varifrån starten sker.

#### **UAM.POL.VCA.130 Sträckflygning**

- a) VCA-luftfartygets massa och flygbanan på samtliga punkter längs sträckan efter ett kritiskt prestandafel (CFP), med beaktande av de meteorologiska förhållandena som förväntas under flygningen, ska tillåta att följande uppfylls:
- 1) Reserverad.
  - 2) Reserverad.
  - 3) VCA-luftfartygets massa ska tillåta att det brukas på eller över den lägsta flygnivå som fastställts i enlighet med punkt SERA.5005 f i bilagan (Del-SERA) till förordning (EU) nr 923/2012 och en plané från marschhöjd till beslutspunkten vid landning (LDP) över vertikalflygplatsen, den alternativa landningsplatsen eller utelandningsplatsen där landningen kan utföras i enlighet med punkt UAM.POL.VCA.135.
- b) Vid uppfyllandet av kraven i punkt a ska följande gälla:
- 1) Det kritiska prestandafelet (CFP) ska antas inträffa vid den mest kritiska punkten längs sträckan.
  - 2) Vindarnas påverkan på flygbanan ska beaktas.
  - 3) Dumpning av bränsle ska, i tillämpliga fall, planeras att utföras endast i en omfattning som är nödvändig för att nå vertikalflygplatsen, den alternativa landningsplatsen eller utelandningsplatsen med de bränsle-/energireserver som krävs och genom att använda en säker procedur.
  - 4) Dumpning av bränsle, i tillämpliga fall, ska inte planeras ske under 300 m (1 000 ft) över terrängen.

#### **UAM.POL.VCA.135 Landning**

- a) VCA-luftfartygets landningsmassa vid beräknad landningstid ska inte överskrida den maximala massa som är angiven i flyghandboken (AFM) för den certifierade landningsprocedur som ska tillämpas.
- b) IAM-operatören ska ta hänsyn till
- 1) relevanta parametrar i punkt UAM.POL.VCA.110 c, och
  - 2) de hinder som har identifierats i enlighet med punkt UAM.POL.VCA.115.
- c) Om ett kritiskt prestandafel (CFP) noteras vid någon punkt vid eller före beslutspunkten vid landning (LDP), ska det vara möjligt att antingen landa och stanna inom banan eller start- och landningsområdet (FATO) eller att avbryta landningen genom att alla hinder i flygbanan passeras med en vertikal marginal av 10,7 m (35 ft).
- d) Om ett kritiskt prestandafel (CFP) noteras vid någon punkt vid eller efter beslutspunkten vid landning (LDP) ska det vara möjligt att landa och stanna inom banan eller start- och landningsområdet (FATO) genom att alla hinder på inflygningsvägen passeras.

#### **UAM.POL.VCA.140 Massa och balans samt lastning**

- a) Under alla faser av flygningen ska VCA-luftfartygets lastning, massa och tyngdpunkt uppfylla de begränsningar som anges i flyghandboken (AFM) eller i drifhandboken om denna är mer restriktiv.
- b) IAM-operatören ska fastställa massa och tyngdpunkt för varje luftfartyg den brukar genom verklig vägning innan det för första gången tas i bruk, och därefter med fyra års intervall om individuell massa för VCA-luftfartyg används och med nio års intervall om massa för luftfartygsflotta används. Den samlade inverkan på luftfartygets massa och balans på grund av modifieringar och reparationer ska beaktas och vederbörligen dokumenteras. VCA-luftfartyget ska vägas på nytt om modifieringarnas inverkan på dess massa och balans inte är väl känd.
- c) Vägningen ska utföras av luftfartygets tillverkare eller av en godkänd underhållsorganisation.
- d) IAM-operatören ska bestämma massan för all driftutrustning och alla besättningsmedlemmar (piloter och i förekommande fall tekniska besättningsmedlemmar) som innefattas i VCA-luftfartygets grundtommassa genom verklig vägning, eller genom att använda standardvärden för massa. Inverkan av deras placering på luftfartygets tyngdpunkt ska fastställas.
- e) IAM-operatören ska fastställa nyttolastens massa, inklusive eventuell barlast, genom verklig vägning eller genom att bestämma nyttolastens massa i enlighet med värdena för standardmassa för passagerare och, i tillämpliga fall, bagage.

- f) IAM-operatören får använda standardvärden för massa för andra slag av last, om den visar för den behöriga myndigheten att denna last har samma massa eller en massa som ligger inom angivna toleransvärden.
- g) IAM-operatören ska bestämma massan för bränslelasten och/eller energilagringseenheten i enlighet med följande:
  - 1) För *bränslelasten*: med ledning av den verkliga tätheten eller, om denna inte är känd, tätheten beräknad i enlighet med en metod som anges i drifhandboken.
  - 2) För *energilagringseenheten*: genom vägning eller genom att använda standardvärden för massa som anges i drifhandboken.
- h) IAM-operatören ska se till att lastningen av
  - 1) VCA-luftfartyget genomförs under övervakning av kvalificerad personal, och
  - 2) att nyttolasten är i överensstämmelse med det underlag som använts för beräkning av luftfartygets massa och balans.
- i) IAM-operatören ska iaktta ytterligare förekommande strukturella begränsningar, till exempel begränsningar med hänsyn till golvhållfastheten, maximal last per löpmetre och maximal massa per lastutrymme och/eller maximalt antal sittplatser.
- j) IAM-operatören ska i drifhandboken ange de principer och metoder som tillämpas på lastning och det massa- och balanssystem som uppfyller kraven i punkterna a–i. Det systemet ska omfatta alla typer av operatörens avsedda verksamhet.

#### **UAM.POL.VCA.145 Uppgifter om massa och balans samt dokumentation av massa och balans**

- a) IAM-operatören ska före varje flygning fastställa uppgifter om massa och balans och ska upprätta en dokumentation av massa och balans som specificerar lasten och dess fördelning. Dokumentationen av massa och balans ska göra det möjligt för befälhavaren att fastställa att lasten och dess fördelning är sådan att luftfartygets begränsningar avseende massa och balans inte överskrids. Dokumentationen av massa och balans ska innehålla följande information:
  - 1) VCA-luftfartygets registrering och typ.
  - 2) Flygningens linjenummer och datum.
  - 3) Befälhavarens fullständiga namn.
  - 4) Fullständigt namn på den person som iordningställde dokumentationen.
  - 5) Luftfartygets grundtommassa och motsvarande tyngdpunkt.
  - 6) Bränslets eller energilagringseenhetens massa vid start och massan för bränsle till destinationen.
  - 7) Massan av andra förbrukningsbara ämnen än bränsle, i förekommande fall.
  - 8) Nyttolastens beståndsdelar, inklusive passagerare, bagage, frakt och barlast.
  - 9) Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle.
  - 10) Luftfartygets tillämpliga tyngdpunktslägen.
  - 11) Begränsande värden för massa och tyngdpunkt.

Ovannämnda information ska finnas tillgänglig i färdplaneringshandlingarna eller i systemen för massa och balans.
- b) Om uppgifter om massa och balans och dokumentation av massa och balans genereras av ett datoriserat massa- och balanssystem ska operatören
  - 1) kontrollera integriteten hos de uppgifter som genereras för att säkerställa att de håller sig inom de gränser som anges i flyghandboken (AFM), och
  - 2) specificera anvisningar och förfaranden för deras användning i drifhandboken.
- c) Den person som övervakar lastningen av luftfartyget ska med sin namnteckning eller motsvarande bekräfta att lasten och dess fördelning överensstämmer med den dokumentation av massa och balans som lämnas till befälhavaren. Befälhavaren ska ange sitt godkännande genom sin namnteckning eller motsvarande.

- d) IAM-operatören ska fastställa förfaranden för sena förändringar av lasten för att säkerställa att
- 1) befälhavaren uppmärksammas på varje sen ändring efter upprättande av dokumentationen för massa och balans, och att den sena ändringen införs i de flygplaneringshandlingar som innehåller dokumentationen för massa och balans,
  - 2) maximalt tillåten sen förändring av passagerarantal eller lastrumslast anges, och
  - 3) ny massa- och balansdokumentation upprättas om det maximala passagerarantalet överskrids.

## KAPITEL D

### INSTRUMENT, DATA OCH UTRUSTNING

#### AVSNITT 1

#### VCA-luftfartyg

#### UAM.IDE.VCA.050 Tillämpningsområde

I detta avsnitt fastställs kraven för IAM-verksamhet med VCA-luftfartyg.

#### UAM.IDE.VCA.100 Instrument och utrustning

- a) De instrument och uppgifter samt den utrustning som krävs enligt detta kapitel, samt enligt typcertifieringskrav och luftrumskrav, ska vara installerade eller medföras i VCA-luftfartyget i enlighet med de förhållanden under vilka flygningen ska utföras.

Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel, samt enligt typcertifieringskrav och luftrumskrav, ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav, med undantag för följande:

- 1) Förbandslådor.
  - 2) Överlevnads- och signalutrustning.
  - 3) Drivankare och utrustning för förtöjning.
  - 4) Fasthållningsanordningar för barn.
- b) Instrument och utrustning som inte krävs enligt denna bilaga samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:
- 1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av piloten för att uppfylla kraven i bilaga II och punkt 2.1 i bilaga IX till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 och UAM.IDE.MVCA.345 i denna bilaga.
  - 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka luftfartygets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- c) Om utrustning som ska användas av piloten vid hans eller hennes tjänstgöringsplats under flygningen ska den vara installerad så att den utan svårighet kan användas från den platsen. När en enskild utrustningsenhet ska användas av fler personer än en vid deras tjänstgöringsplatser ska den vara installerad så att den utan svårighet kan användas från varje plats.
- d) De instrument som används av piloten ska vara anordnade så att piloten lätt kan se indikeringarna från sin tjänstgöringsplats med minsta möjliga avvikelser från den ställning och synlinje som piloten normalt har när han eller hon ser framåt längs flygbanan.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

**UAM.IDE.VCA.105 Minimiutrustning som krävs för flygning**

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i luftfartyget som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) luftfartyget brukas i enlighet med operatörens minimiutrustningslista (MEL), eller
- b) operatören är godkänd av den behöriga myndigheten för att bruka luftfartyget inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III.

## AVSNITT 2

**Bemannade VCA-luftfartyg (MVCA)****UAM.IDE.MVCA.050 Tillämpningsområde**

I detta avsnitt fastställs ytterligare krav för IAM-verksamhet med bemannade VCA-luftfartyg (MVCA).

**UAM.IDE.MVCA.115 Ljus**

Ett VCA-luftfartyg som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dager ska vara utrustat med kollisionsvarningsljus.

**UAM.IDE.MVCA.125 Flyginstrument och tillhörande utrustning**

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med de flyginstrument och den utrustning som anges i dess godkända typcertifiering för flygningar som ska utföras enligt visuelflygregler (VFR) under dager.
- b) Ytterligare flyginstrument och utrustning ska vara installerad eller medföras i VCA-luftfartyget, vid behov, i enlighet med förväntade operativa förhållanden och flygbesättningens arbetsbelastning.

**UAM.IDE.MVCA.140 Utrustning för att mäta och visa bränsle/energi**

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med en anordning för att mäta och för piloten visa återstående mängd bränsle/energi som kan utnyttjas.
- b) En försiktig uppskattning av den mängd bränsle/energi som krävs för att slutföra den återstående delen av flygningen ska visas för piloten under flygningen såvida den inte tillhandahålls av andra anordningar enligt punkt UAM.OP.VCA.195 a.

**UAM.IDE.MVCA.145 Utrustning för höjdmätning**

- a) VCA-luftfartyget ska vid flygning över vatten vara utrustat med en anordning som kan mäta luftfartygets höjd i förhållande till vattenytan och som kan avge en ljudvarning om ett förinställt värde underskrids och en visuell varning vid en höjd som kan väljas av piloten när det framförs
  - 1) på ett avstånd från land som motsvarar mer än 3 minuters flygtid med normal marschfart,
  - 2) reserverad,
  - 3) reserverad,
  - 4) utan land i sikte.

**UAM.IDE.MVCA.170 Internkommunikationssystem för besättningen**

För flygningar med mer än en besättningsmedlem ska VCA-luftfartyget vara utrustat med ett internkommunikationssystem, inklusive headset och mikrofoner, som kan användas av samtliga besättningsmedlemmar.

**UAM.IDE.MVCA.180 Högtalarsystem (PAS)**

VCA-luftfartyget ska vara utrustat med ett högtalarsystem, såvida inte IAM-operatören kan visa att pilotens röst är hörbar och förståelig vid alla passagerarplatser under flygning.

**UAM.IDE.MVCA.185 Ljudregistrator (CVR)**

- a) Ett VCA-luftfartyg med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 5 700 kg ska vara utrustat med en ljudregistrator (CVR).
- b) Ljudregistratorn ska kunna lagra den information som registrerats under minst de senaste 2 timmarna.

- c) Ljudregistratorn ska med hänvisning till en tidsskala registrera följande på andra medier än magnetband eller magnettråd:
  - 1) Röstkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio.
  - 2) Besättningsmedlemmarnas röstkommunikation via systemet för internkommunikation och högtalarsystemet (PAS), om ett sådant är installerat.
  - 3) Ljudmiljön i cockpit, inklusive de ljudsignaler som mottagits från flygbesättningsmikrofonen.
  - 4) Röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i headset eller högtalare.
- d) Ljudregistratorn ska, beroende på tillgången till elkraft, registrera så tidigt som möjligt under kontrollerna i cockpit vid flygningens början innan det att VCA-luftfartyget kan förflytta sig av egen kraft och fortsätta registreringen till och med kontrollerna i cockpit omedelbart efter avstängningen av lyft- och dragkraftsenheterna vid flygningens slut. Under alla förhållanden ska ljudregistratorn automatiskt påbörja registreringen innan luftfartyget förflyttar sig av egen kraft, och ska fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad.
- e) En funktion för att ändra ljudregistreringar ska stå till befälhavarens förfogande, så att registreringar som gjorts före aktiveringen av den funktionen inte kan hämtas med hjälp av normala uppspelnings- eller kopieringstekniker.
- f) Om ljudregistratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten med en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare (ELT).

#### **UAM.IDE.MVCA.190 Färdregistrator (FDR)**

- a) Ett VCA-luftfartyg med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 5 700 kg ska vara utrustat med en färdregistrator som använder digital teknik för att registrera och lagra data och för vilka det finns en metod tillgänglig för att enkelt hämta dessa data ur lagringsmediet.
- b) Färdregistratorn ska registrera de parametrar som krävs för att med säkerhet fastställa flygbana, hastighet, attityd, motorstyrka, drift och konfigurering, och varje parameter som fastställs i samband med typcertifieringen av VCA-luftfartyget, och ska kunna bevara data som registrerats under åtminstone de 25 föregående timmarna.
- c) Data ska hämtas från källor i VCA-luftfartyget som medger noggrann korrelation med den information som visas för piloten/piloterna.
- d) Färdregistratorn ska automatiskt påbörja registrering av data senast när VCA-luftfartyget kan förflytta sig av egen kraft och ska automatiskt sluta efter det att lyft- och dragkraftsenheterna stängs av vid flygningens slut.
- e) Om färdregistratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten med en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare (ELT).

#### **UAM.IDE.MVCA.191 Färd- och ljudregistratorer**

- a) Ett VCA-luftfartyg med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg ska vara utrustad med färd- och ljudregistratorer.
- b) Färd- och ljudregistratorerna ska registrera, i form av flygdata och/eller bilder, information som är tillräcklig för att fastställa flygbanan och luftfartygets hastighet samt
  - 1) ljud från cockpit i samband med flygning med flerpilotbesättning och VEMS-verksamhet, eller
  - 2) radiokommunikation med flygtrafikledningsenheter (ATS units), i tillämpliga fall.
- c) Färd- och ljudregistratorerna ska kunna lagra de flygdata och/eller bilder samt ljud som registrerats under åtminstone de senaste fem timmarna.
- d) Färd- och ljudregistratorerna ska automatiskt påbörja registrering innan VCA-luftfartyget kan förflytta sig av egen kraft och ska sluta automatiskt efter det att lyft- och dragkraftsenheterna stängs av vid flygningens slut.
- e) Om färd- och ljudregistratorerna registrerar bilder eller ljud från cockpit ska en funktion för att ändra bild- och ljudregistreringar stå till befälhavarens förfogande, så att de registreringar som gjorts före aktiveringen av den funktionen inte kan hämtas med hjälp av normala uppspelnings- eller kopieringstekniker.

- f) Som ett alternativ till punkterna b och c kan vissa flygdata, bilder eller ljud översändas och registreras på distans om detta har godkänts som en del av luftfartygets typcertifiering.

#### UAM.IDE.MVCA.200 Kombinerad färd- och ljudregistrator

Kraven på ljudregistrator (CVR) och färdregistrator (FDR) kan uppfyllas genom att en kombinationsregistrator medförs.

#### UAM.IDE.MVCA.205 Säten, säkerhetsbälten, fasthållningssystem och fasthållningsanordningar för barn

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med följande:
- 1) En sitt- eller liggplats för varje person ombord som är minst 24 månader gammal.
  - 2) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje liggplats.
  - 3) En fasthållningsanordning för barn för varje person ombord som är yngre än 24 månader.
  - 4) Ett fyrpunkts fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen som inbegriper ett säkerhetsbälte med två axelremmar på varje pilotsäte.
- b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska
- 1) ha en enpunktsmekanism för frigöring, och
  - 2) på pilotsätet vara försedd med en anordning som automatiskt håller tillbaka den fastspända personens bröstborg vid en kraftig retardation.

#### UAM.IDE.MVCA.210 Skyltar om fastsättning av säkerhetsbältet och om rökförbud

VCA-luftfartyget ska vara utrustat med en anordning som visar för alla personer ombord när säkerhetsbälten ska spännas fast och att rökning inte vid något tillfälle är tillåten.

#### UAM.IDE.MVCA.220 Förbandslådor

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med minst en förbandslåda.
- b) Förbandslådor ska vara
- 1) lätt åtkomliga för användning,
  - 2) upprätthållas i bruksvärdigt skick.

#### UAM.IDE.MVCA.240 Extra syrgas – luftfartyg utan tryckkabin

VCA-luftfartyg utan tryckkabin som brukas på höjder över 10 000 ft ska vara utrustade med utrustning för extra syrgas som kan lagras och fördela syrgas i enlighet med följande tabell:

Tabell

#### Minimikrav avseende extra syrgas i luftfartyg utan tryckkabin

Försörjning för:	Flygtid och kabintryckshöjd
Person(er) som framför luftfartyget	Hela flygtiden på tryckhöjder över 13 000 ft och varje period som överstiger 30 minuter på tryckhöjder som överstiger 10 000 ft men inte 13 000 ft.
100 % av passagerarna <sup>(1)</sup>	Hela flygtiden på tryckhöjder över 13 000 ft.
10 % av passagerarna <sup>(1)</sup>	Hela flygtiden efter 30 minuter på tryckhöjder som överstiger 10 000 ft men inte 13 000 ft.

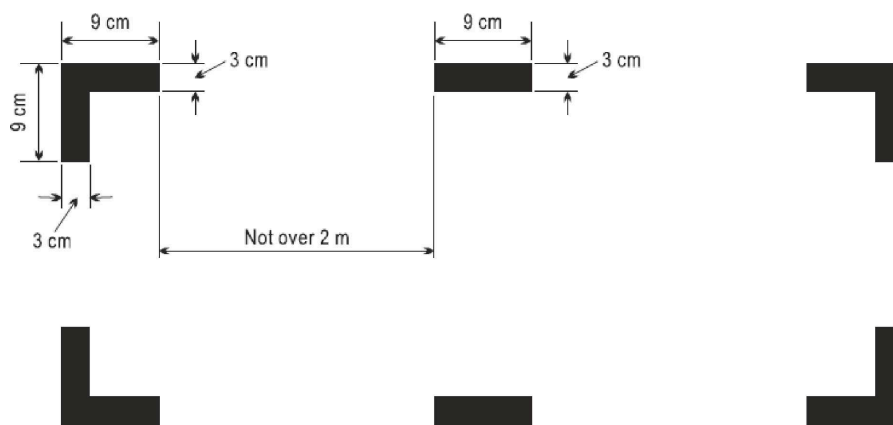
<sup>(1)</sup> Procentandelarna av passagerare i denna tabell avser de passagerare som medförs ombord, inklusive personer som är yngre än 24 månader.

**UAM.IDE.MVCA.250 Handbrandsläckare**

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med minst en handbrandsläckare i cockpit, som ska vara lätt åtkomlig för användning.
- b) Minst en handbrandsläckare ska vara placerad i passagerarutrymmet om den handbrandsläckare som är placerad i cockpit inte är lätt åtkomlig för passagerarna.
- c) Typ av och mängd släckningsmedel för handbrandsläckarna ska vara lämpliga för de slag av bränder som sannolikt kan inträffa i det utrymme där handbrandsläckaren är avsedd att användas och ska minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

**UAM.IDE.MVCA.260 Märkning av områden lämpliga för inbrytning**

Om de områden av VCA-luftfartygets skrov som är lämpliga för räddningspersonalens inbrytning i en nödsituation är markerade ska de vara markerade på det sätt som visas i figuren nedan.

**UAM.IDE.MVCA.275 Nödbelysning och markering**

VCA-luftfartyget ska vara utrustat med

- a) ett system för nödbelysning som inte är beroende av VCA-luftfartygets normala elförsörjning för att underlätta evakuering av passagerare från luftfartyget, och
- b) markeringar av nödutgångar och anvisningsskyltar som är synliga i dagsljus, i mörker och i en rökfylld kabin.

**UAM.IDE.MVCA.280 Nödradiosändare (ELT)**

VCA-luftfartyget ska vara utrustat med minst en godkänd automatisk nödradiosändare (ELT), eller alternativt med en sådan annan godkänd automatisk anordning för spårning av luftfartyg i kombination med en nödradiosändare som ska göra det möjligt för räddningstjänsten att motta larmet, nå olycksplatsen och på ett exakt sätt lokalisera överlevande.

**UAM.IDE.MVCA.300 Flygningar över vatten**

- a) Ett VCA-luftfartyg som medför passagerare ska vara certifierat
  - 1) för nödländning på vatten om det framförs över vatten i ett ogynnsamt havsområde på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart,
  - 2) för nödländning på vatten eller flytförmåga i nödlägen om det framförs över vatten i ett gynnsamt havsområde på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart,
  - 3) för begränsad verksamhet över vatten, om de kriterier som avses i punkt a.1 eller a.2 inte uppfylls och om en eller flera av följande omständigheter föreligger:
    - i) Den totala flygtiden över vatten är längre än tre minuter.
    - ii) Landning eller start utförs över vatten.



- b) Ett VCA-luftfartyg som inte medför passagerare ska vara certifierat
- 1) för nödlandning på vatten eller flytförmåga i nödlägen om det framförs över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygning med normal marschfart,
  - 2) för begränsad verksamhet över vatten, om de kriterier som avses i punkt b.1 inte uppfylls och om en eller flera av följande omständigheter föreligger:
    - i) Den totala flygtiden över vatten är längre än tre minuter.
    - ii) Landning eller start utförs över vatten.
- c) Ett VCA-luftfartyg som framförs över vatten ska, utöver att uppfylla de kriterier som avses i punkt a eller b, vara certifierat för verksamhet över vatten.
- d) Ett VCA-luftfartyg som framförs över flytande ytor ska, utöver att uppfylla de kriterier som avses i punkt a eller b, vara certifierat för verksamhet över flytande ytor.
- e) VCA-luftfartyget ska medföra en överlevnads-ELT (ELT(S)) med flytförmåga som kan aktiveras automatiskt vid flygningar över vatten, förutom vid begränsad verksamhet över vatten.

#### **UAM.IDE.MVCA.305 Flytvästar och annan utrustning**

- a) Med undantag för det som anges i punkt c för flygningar över vatten enligt definitionen i punkt UAM.IDE.MVCA.300 ska VCA-luftfartyget som ett minikrav vara utrustat med en flytväst för varje ombordvarande person, placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sitt- eller liggplats när fasthållningssystemet är fastspänt. Om det inte är möjligt att ha flytvästarna lätt åtkomliga när fasthållningssystemet är fastspänt ska varje person bära en flytväst eller, om personen är yngre än 24 månader, motsvarande flythjälpmiddel.
- b) Alla flytvästar eller motsvarande individuella flythjälpmiddel ska vara utrustade med en elektrisk belysningsanordning för att göra det lättare att lokalisera personer i vattnet.
- c) För flygningar över vatten i ett ogynnsamt havsområde på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart, i syfte att tillhandahålla stöd till verksamhet med anknytning till icke-förnybara och förnybara energikällor och stöd till fartyg, gäller följande:
- 1) Varje person ombord ska bära en flytväst under hela flygningen, såvida de inte bär integrerade överlevnadsdräkter som uppfyller de kombinerade krav som ställs på överlevnadsdräkter och flytvästar.
  - 2) Varje person ombord ska bära en överlevnadsdräkt om det behövs med beaktande av vattentemperatur och bedömd räddningstid. Isoleringen ska vara tillräcklig för de rådande förhållandena, men inte överdimensionerad.
  - 3) Varje person ombord ska bära ett andningssystem för nödsituationer (EBS) och instrueras i användningen av det.

#### **UAM.IDE.MVCA.310 Livflottar**

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med en eller flera livflottar för flygningar över vatten i ett ogynnsamt havsområde på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart, eller ska medföra minst en livflotte som förvaras så att den är lätt att tillgå vid en nödsituation när det gäller flygningar över vatten i ett gynnsamt havsområde på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid vid normal marschfart. Livflottorna ska ha tillräcklig kapacitet, var för sig eller tillsammans, för att rymma samtliga personer som medförs ombord på VCA-luftfartyget.
- b) Alla erforderliga livflottar ska vara lätta att tillgå vid en nödsituation.
- c) Varje erforderlig livflotte ska innehålla minst en överlevnads-ELT (ELT(S)).
- d) Varje erforderlig livflotte ska kunna användas vid de havsförhållanden under vilka VCA-luftfartygets nödlandning på vatten, flytförmåga och trimegenskaper bedömdes i certifieringssyfte.
- e) Varje erforderlig livflotte ska innehålla livräddningsutrustning, med livsuppehållande hjälpmedel, som är lämplig för den flygning som ska utföras.

#### **UAM.IDE.MVCA.311 Överlevnadsutrustning**

- a) Ett VCA-luftfartyg som framförs över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustat med
- 1) utrustning för att sända nödsignaler,

- 2) minst en överlevnads-ELT (ELT(S)), och
- 3) ytterligare överlevnadsutrustning för den sträcka som ska flygas med hänsyn till antalet personer ombord.

#### **UAM.IDE.MVCA.315 Utrustning för flygningar över vatten**

- a) Ett VCA-luftfartyg som är certifierat för att användas över vatten ska vara utrustat med
  - 1) ett drivankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av VCA-luftfartyget på vatten och som lämpar sig för luftfartygets storlek, vikt och flygegenskaper, och
  - 2) utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som är föreskrivna i de internationella bestämmelserna för att förhindra kollisioner till sjöss.

#### **UAM.IDE.MVCA.325 Headset**

VCA-luftfartyget ska vara utrustat med ett headset med bommikrofon eller motsvarande och en sändningstangent på styrorganen för varje pilot på hans eller hennes tjänstgöringsplats i VCA-luftfartyget.

#### **UAM.IDE.MVCA.330 Radiokommunikationsutrustning**

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med minst ett radiokommunikationssystem som är anslutet till luftfartygets primära strömförsörjning och så många fler radiokommunikationssystem som är nödvändiga för den typ av flygning som ska utföras och den luftrumsklass eller de luftrumsklasser där flygningen ska utföras.
- b) Radiokommunikationsutrustningen ska göra det möjligt för flygbesättningen att under normala förhållanden
  - 1) kommunicera med lämpliga markstationer från varje punkt på sträckan, inklusive avvikelser,
  - 2) kommunicera med lämpliga enheter för flygtrafikkontroll (ATC) från varje punkt i kontrollerat luftrum inom vilket flygningar avser utföras, och
  - 3) ta emot meteorologisk information.
- c) Radiokommunikationsutrustningen ska möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

#### **UAM.IDE.MVCA.345 Navigationsutrustning**

- a) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med navigationsutrustning för flygningar enligt visuelflygregler (VFR) under dager och i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.
- b) VCA-luftfartyget ska vara utrustat med tillräcklig navigationsutrustning för att säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med färdplanen om det skulle uppstå fel i en del av utrustningen under någon fas av flygningen.

#### **UAM.IDE.MVCA.350 Transpondrar**

Om det krävs för den luftrumsklass som används ska VCA-luftfartyget som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dager vara utrustat med SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) med nödvändig kapacitet.

#### **UAM.IDE.MVCA.355 Förvaltning av flygdatabaser**

- a) IAM-operatören ska
  - 1) säkerställa att de flygdatabaser som ska användas i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem uppfyller datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data,
  - 2) säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och uppdateras i alla luftfartyg som kräver sådana,

- 3) till databasleverantören rapportera fall av felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen, utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014. I sådana fall ska IAM-operatören informera all berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används.”
-