

Övergripande information om det nya operativa regelverket för privatflyget - NCC/NCO

Bakgrund

2012 trädde ett nytt operativt regelverk, förordning (EU) nr 965/2012 ikraft vilket kompletteras/ändras löpande. Den 25 augusti 2013 publicerades ändringsförordningen (EU) nr 800/2013, som innehåller regler för privatflyg och denna ändringsförordning kommer att gälla i Sverige från och med den 25 augusti 2016.

Privatflygare har tidigare haft nationella regler att förhålla sig till. Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) som successivt omarbetats till Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS) och Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

De nya EU-reglerna för privatflygning ersätter helt de nuvarande nationella reglerna, och Sverige har valt en treårig genomförandefas, vilket betyder att vi får en övergång till EU-reglerna från den 25 augusti 2016.

Vem gäller de nya reglerna för?

De nya EU-reglerna påverkar alla som flyger privatflyg (icke kommersiell flygning) med s.k. komplexa motordrivna luftfartyg samt med andra än komplexa motordrivna luftfartyg. De som flyger med luftfartyg som inte omfattas av förordningskraven (s.k. *bilaga II-luftfartyg*) ska dock fortsätta följa det nationella operativa regelverket. Vilka luftfartyg det handlar om finns nämnda i bilaga II till grundförordningen¹ (Basic Regulation).

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Exempel på bilaga II-luftfartyg är amatörbyggda luftfartyg, experimentklassade luftfartyg och före detta militärregistrerade luftfartyg.

Vad innebär dessa begrepp?

I den s.k. grundförordningen (Basic Regulation) har EU definierat vad som är ett komplext motordrivet luftfartyg enligt följande:

Komplext motordrivet luftfartyg:

Flygplan

- vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller
- som är certifierat för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nitton, eller
- som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
- som är försett med en eller flera turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor

Helikopter som är certifierad

- för en största startmassa som överstiger 3 175 kg, eller
- för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nio, eller
- för drift med en minimibesättning på minst två piloter

De luftfartyg som faller inom ovanstående definition ska tillämpa reglerna enligt Del NCC i förordning (EU) nr 800/2013. Övriga luftfartyg ska följa Del NCO i samma förordning. EU har dock nyligen beslutat att flermotoriga turbopropflygplan som väger 5,700 kilo eller mindre ska följa Del NCO.

- NCC (*Non-Commercial Air Operations with Complex Motor-powered Aircraft*)
- NCO (*Non-Commercial Air Operations with Other-than-Complex motor-powered Aircraft*)

Vilka är de största skillnaderna i det nya regelverket?

De nationella operativa föreskrifterna har i flera avseenden varit mer detaljerade och utgjort tvingande regler. EU-reglerna är mer risk- och målbaserade där tvingande regler kompletteras med sätt att uppfylla kraven genom råd och vägledande material. Bl.a. läggs det ett större ansvar på befälhavaren att göra riskbedömningar vid olika typer av flygningar baserat på olika ingångsvärden.

De nya EU-reglerna har en annan struktur och befälhavaren måste känna till hur EU-reglerna är uppbyggda.

För de som flyger privat med s.k. *komplexa motordrivna luftfartyg* ändras kraven väsentligt. Dessa operatörer ska, i enlighet med Del ORO, deklarerat sin förmåga att utöva privatflygning med denna typ av luftfartyg till myndigheten och att de uppfyller regelverket. Bl.a. ska operatören visa att den har en organisation för verksamheten, ett ledningssystem (Safety Management System) och ett handbokssystem som stödjer befälhavaren i utförandet av sina uppgifter. Personer som ansvarar för olika delar av organisationen ska även namnges. Några sådana krav har tidigare inte funnits för privatflygning i Sverige.

För privatflyg med andra än komplexa motordrivna luftfartyg är skillnaderna inte så stora mot nuvarande regler. I vissa fall innehåller EU-reglerna mindre restriktiva krav.

Befälhavaren måste känna till den nya strukturen i EU-regelverket. Både det som står i grundförordningen (Basic Regulation) och de olika bilagorna till denna, då den även övergripande reglerar vissa delar av privatflygning. De detaljerade reglerna återfinns i de underliggande tillämpningsförfordningarna till grundförordningen. Både Del NCC och Del NCO har olika kapitel, t.ex. GEN, OP och IDE.

GEN

Generella bestämmelser som t.ex. befälhavarens ansvar, handlingar som ska medföras ombord vid flygning och vid transport av farligt gods.

OP

Operativa regler såsom väderminima, flygförberedelser, start- och inflygningsprocedurer samt krav på bränsle- och oljemängd som måste finnas ombord vid flygning. Här finns också föreskrivet vad som gäller för alternativa destinationsflygplatser och tankning av luftfartyg mm.

IDE

Här finns regler för hur luftfartyget ska vara utrustat, vilka instrument som måste finnas ombord vid olika typer av flygningar mm.

Föreskrifterna är även uppdelade i olika verksamhetsformer för flygplan, helikopter, segelflygplan och ballonger.

Till förordningstexten finns ofta beskrivet hur kraven ska uppfyllas. Detta kallas *Acceptable Means Of Compliance (AMC)* och dessutom finns ofta vägledande material *Guidance Material (GM)*. AMC och GM publiceras av den europeiska luftfartsmyndigheten EASA.

Som exempel står det i NCO.IDE.A.175 att ”*det ska finnas en flytväst för varje person ombord vid flygning med enmotoriga flygplan bortom glidavstånd från land*”. För att få reda på vilken typ av flytväst det handlar om och var den ska vara placerad, måste man läsa i AMC och GM.

AMC och GM ger alltså en detaljerad vägledning för hur man ska göra för att uppfylla förordningen. När man följer ett publicerat AMC kan man vara säker på att man uppfyller själva kravet. Har man en alternativ lösning ska denna godkännas av myndigheten innan alternativet får användas. För att ansöka om ett alternativt sätt att uppfylla kraven skickas ansökan tillsammans med beskrivning och riskanalys till myndigheten för utvärdering. Om förslaget bedöms vara likvärdigt kan godkännande meddelas.

Transportstyrelsen planerar informationsinsatser på flera orter i landet under 2016. Håll utkik på vår hemsida om var och när dessa kommer att genomföras.

För att få ytterligare information om EU-reglerna kan man läsa på EASA:s hemsida, <http://www.easa.europa.eu/regulations>