

**Transportstyrelsens föreskrifter
om obemannade luftfartyg (UAS)**

Innehåll

1 kap. Inledande bestämmelser	1
Tillämpningsområde	1
Definitioner och förkortningar	2
Ömsesidigt erkännande.....	4
2 kap. Allmänna bestämmelser.....	4
Kategorier av UAS.....	4
Tillstånd	5
Inspektion av företag	5
Försäkring.....	6
Registrering och märkning.....	6
3 kap. Bestämmelser för UAS kategori 1.....	6
Gemensamma bestämmelser för kategori 1A och 1B	6
Särskilda bestämmelser för UAS kategori 1A	7
Särskilda bestämmelser för UAS kategori 1B.....	7
4 kap. Bestämmelser för UAS kategori 2.....	8
Organisation.....	8
Tekniska bestämmelser	9
Flygoperativa bestämmelser	10
<i>Drift- och underhållshandbok.....</i>	<i>10</i>
<i>Operativa begränsningar.....</i>	<i>10</i>
<i>Planering</i>	<i>11</i>
<i>Flygning.....</i>	<i>12</i>
<i>Rapportering.....</i>	<i>12</i>
5 kap. Bestämmelser för UAS kategori 3.....	13
Flygoperativa bestämmelser	13
<i>Organisation.....</i>	<i>13</i>
<i>Befälhavare, pilot och övrig operativ personal.....</i>	<i>14</i>
<i>Befälhavarens skyldigheter.....</i>	<i>15</i>
<i>Befälhavarens sträck- och flygplatskänedom vid flygning enligt IFR.....</i>	<i>15</i>
<i>Kompetenskrav.....</i>	<i>16</i>
<i>Medicinska krav.....</i>	<i>16</i>
<i>Ålderskrav.....</i>	<i>16</i>
Drifthandbok.....	16
Flygförberedelser	17
<i>Luftvärdighet.....</i>	<i>17</i>

<i>Färdplanering</i>	17
<i>Driftfärdplan</i>	18
<i>Väderförhållanden</i>	18
<i>Bränsle- och energitillgång</i>	18
Genomförande av flygningen	19
<i>Uppföljning av vädret</i>	19
Rapportering	20
Utrustningskrav	20
<i>Funktion för avläsning av väderförhållande</i>	20
<i>Transponderutrustning och system för undvikande av kollision</i>	20
<i>Vid flygning under mörker</i>	21
<i>Vid flygning under isbildningsförhållanden</i>	21
<i>Vid flygning i vissa luftrumsområden</i>	21
<i>Kommunikation och navigeringsutrustning</i>	22
Kommunikation med flygtrafikledning	22
Operativa procedurer vid verksamhet på godkänd flygplats	22
Luftvärdighetscertifiering	23
Underhållstekniska bestämmelser	23
<i>Allmänt</i>	23
<i>Underhållstekniska ansvarsfunktioner</i>	23
<i>Behörighet</i>	24
<i>Underleverantörer</i>	25
<i>Särskilda standard- och underhållskrav</i>	25
<i>Teknisk personal</i>	25
<i>Lokaler och utrustning</i>	26
<i>Arbetsunderlag</i>	26
<i>Arbetsmetoder</i>	27
<i>Tillsynsbehörighet för personal i UAS verksamhet</i>	28
<i>Kontrollsystem</i>	28
<i>Produktionskontroll</i>	29
<i>Kvalitetskontroll</i>	29
<i>Kontrollanvisningar</i>	29
<i>Teknisk redovisning</i>	30
<i>Verkstadshandbok (VHB)</i>	30
6 kap. Undantag	32
Bilaga 1 Instruktioner för ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 1A och 1B	33
Bilaga 2 Instruktioner för ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 2	35

Bilaga 3 Instruktioner för ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 3.....	37
Bilaga 4 Instruktioner för ansökan om förnyat tillstånd för verksamhet med UAS	39

Transportstyrelsens föreskrifter om verksamhet med obemannade luftfartyg (UAS);

TSFS 2009:88

Utkom från trycket
den 5 november 2009

beslutade den 14 oktober 2009.

Transportstyrelsen föreskriver¹ följande med stöd av 131 § luftfartsförordningen (1986:171).

LUFTFART

Serie GEN

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas vid konstruktion, tillverkning, modifiering, underhåll och verksamhet med civila obemannade luftfartygssystem inom Sverige som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008² 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. Dessa föreskrifter ska vidare tillämpas vid konstruktion, tillverkning, modifiering, underhåll och verksamhet med civila obemannade luftfartygssystem inom Sverige och som används eller är konstruerade för

1. utprovning eller forskning,
2. kommersiella ändamål, vilket här inbegriper all sorts verksamhet där ersättning erhålls för utfört arbete,
3. uppdragsflygning och liknande ändamål som inte är att betrakta som nöje eller rekreation, eller
4. att flygas utom synhåll för piloten.

¹ Anmälan har gjorts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s.18, Celex 31998L0048).

² EUT L 79, 19.3.2008, s. 1, Celex 32008R0216.

Definitioner och förkortningar

2 § I dessa föreskrifter avses med

<i>ACAS</i>	(Airborne Collision Avoidance System) i ett luftfartyg installerat system, som utnyttjar signaler från SSR-transpondrar, oberoende av markplacerad utrustning, för att förse piloten med rådgivande information om SSR-transponderutrustade luftfartyg som kan utgöra kollisionsrisk
<i>AIP</i>	(Aeronautical Information Publication) publikation som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten
<i>AIP-supplement</i>	(AIP Supplement – SUP) tillfällig ändring av innehållet i AIP, publicerade på särskilda sidor
<i>befälhavare</i>	pilot som är ansvarig för luftfartygets framförande och säkerhet under flygningen
<i>felsäkerhetssystem</i>	stödsystem som är integrerat i UAS, men fristående från ordinarie styr- och kontrollsystem, som vid bortfall av kommunikationsfunktion eller möjlighet att från pilotposition manövrera luftfartyget istället kan styra luftfartyget enligt ett förutbestämt reservmode och/eller avbryta flygningen
<i>IFR</i>	(Instrument Flight Rules) regler och procedurer som ska följas när ett luftfartyg huvudsakligen flygs med hjälp av instrument för att möjliggöra kontroll av luftfartygets attityd, navigering och separation till hinder, terräng samt i viss utsträckning andra luftfartyg
<i>IMC</i>	(Instrument Meteorological Conditions) beteckning för instrumentväderförhållanden
<i>inom synhåll</i>	maximalt avstånd mellan piloten och luftfartyget inom vilket luftfartygets position och färdriktning hela tiden kan observeras visuellt utan kamera, kikare eller andra hjälpmedel, samt det avstånd där luftfartyget säkert kan manövreras på så sätt att kollision med andra luftfartyg i luften och personer eller egendom på marken kan undvikas. Med andra hjälpmedel menas i det här fallet inte glasögon eller kontaktlinser avsedda för korrektion av nedsatt syn

<i>kinetisk energi</i>	rörelseenergi, det arbete som krävs för att hämma en kropp i rörelse. Används i dessa föreskrifter för att beskriva anslagsenergin och beräknas enligt formeln $E_k = \frac{m_{\max} \cdot (v_{\max})^2}{2}$ där m_{\max} ges av maximala startmassan samt v_{\max} ges av anslagshastigheten
<i>kommunikationsfunktioner</i>	system med dubbelriktad överföring mellan pilotposition och luftfartyg av styr-, kontroll-, indikerings- och flygradiofunktioner för luftfartygets manövrering och navigering, enligt gällande trafikregler och operativa bestämmelser
<i>kontrollerat luftrum</i>	avgränsat luftrum där flygkontrolltjänst utövas för IFR-flygningar och för VFR-flygningar i enlighet med de regler som följer av hur luftrummet är klassificerat
<i>mörker</i>	tillstånd som anses råda under den tid mellan solnedgång och soluppgång då på grund av nedsatt dagsljus ett framträdande obelyst föremål inte tydligt kan urskiljas på avstånd över 8 km
<i>NOTAM</i>	(Notice to Airmen) meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, föreskrifter eller hinder för luftfart, om vilket kännedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken
<i>SSR-transponder</i>	(Secondary Surveillance Radar – transponder) automatisk svarssändare för sekundärradar
<i>trafikinformationsområde</i>	(Traffic Information Area, TIA) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven ovanför jordytan belägen gräns i höjdded inom vilket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) utövas
<i>trafikinformationszon</i>	(Traffic Information Zone, TIZ) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från jordytan upp till en angiven övre gräns, inom vilket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) utövas

<i>UAS</i>	(Unmanned Aircraft System) system bestående av obemannat luftfartyg samt övriga komponenter som är nödvändiga för att kunna kontrollera luftfartyget på avstånd av en eller flera personer; dessa övriga komponenter kan utgöras av t.ex. kontrollstation, kommunikationslänkar och kringutrustning som är nödvändiga för att starta, flyga eller landa det obemannade luftfartyget
<i>VFR</i>	(Visual Flight Rules) regler och procedurer som kan följas om väderförhållandena är tillräckligt goda för att föraren av luftfartyget visuellt ska kunna kontrollera luftfartygets attityd, navigera och upprätthålla separation till hinder, terräng samt andra luftfartyg
<i>VMC</i>	(Visual Meteorological Conditions) väderförhållanden uttryckta i värden för flygsikt, avstånd från moln, sikt samt molntäckeshöjd som är lika med eller högre än fastställda minima.

Ömsesidigt erkännande

3 § En produkt som är lagligen tillverkad eller saluförs enligt regelverk i andra medlemsstater inom Europeiska unionen, Turkiet eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) jämföras med produkter som uppfyller kraven i dessa föreskrifter, under förutsättning att en likvärdig säkerhetsnivå uppnås genom dessa staters regelverk. Likvärdigheten på produkten ska kunna styrkas.

2 kap. Allmänna bestämmelser

Kategorier av UAS

1 § Verksamhet med UAS delas in i följande kategorier:

Kategori 1A: Obemannade luftfartyg med en maximal startvikt på mindre än eller lika med 1,5 kg som utvecklar en maximal kinetisk energi på högst 150 J samt flygs enbart inom synhåll för piloten.

Kategori 1B: Obemannade luftfartyg med en maximal startvikt på mer än 1,5 kg men mindre än eller lika med 7 kg som utvecklar en maximal kinetisk energi på högst 1000 J, samt som flygs enbart inom synhåll för piloten.

Kategori 2: Obemannade luftfartyg med en maximal startvikt på mer än 7 kg som enbart flygs inom synhåll för piloten.

Kategori 3: Obemannade luftfartyg som är certifierade för att kunna flygas och kontrolleras utom synhåll för piloten.

Tillstånd

2 § Vid konstruktion, tillverkning, modifiering, underhåll och verksamhet med civila obemannade luftfartygssystem krävs Transportstyrelsens tillstånd om dessa faller in under tillämpningsområdet enligt 1 kap. 1 §. Ansökan om tillstånd kan göras för en eller flera kategorier enligt 1 §. Om operatören innehar ett UAS som motsvarar en viss kategori med avseende på luftfartygets vikt och energinivå, men som i övrigt inte uppfyller villkoren för den specifika kategorin, ska operatören ansöka om tillstånd för en högre kategori eller om ett särskilt tillstånd. Det gäller även för enstaka flygningar under speciella omständigheter eller i avgränsade luftrum.

3 § Tillstånd kan sökas för flygning med UAS i ett eller flera specifika områden eller luftrumsklasser. Operatören ska kunna uppfylla Transportstyrelsens krav som gäller för verksamhet i det specifika området eller luftrumsklassen.

4 § En ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS i kategori 1A och 1B ska innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 1.

5 § En ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS i kategori 2 ska innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 2.

6 § En ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS i kategori 3 ska innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 3.

7 § Ett tillstånd enligt kategori 1 är giltigt i två år. Ett första tillstånd för kategori 2 och 3 är giltigt i ett år. Fortsatta tillstånd utfärdas för högst 2 år i taget. Ansökan om förnyelse av tillstånd ska göras hos Transportstyrelsen senast 30 dagar före giltighetstidens utgång. Såvida inte Transportstyrelsen genomfört särskild tillsyn av operatören ska en ansökan om förnyelse av tillstånd för verksamhet med UAS kompletteras med de uppgifter som framgår av bilaga 4.

8 § Operatörer som vill lägga till eller ändra uppgifter i utfärdade tillstånd ska ansöka om detta hos Transportstyrelsen. Nödvändiga ändringar i operatörens handböcker ska bifogas ansökan när det är tillämpligt.

9 § Operatören ska meddela Transportstyrelsen om verksamheten har upphört.

10 § För transport av gods och passagerare krävs särskilt tillstånd från Transportstyrelsen.

Inspektion av företag

11 § Sökande till UAS-tillstånd och tillståndsinnehavare ska hålla sina flygoperativa och underhållstekniska organisationer tillgängliga för inspek-

tioner i den omfattning som Transportstyrelsen finner nödvändig. Vid en inspektion ska ansvarig personal finnas tillgänglig.

Försäkring

12 § En operatör ska vara försäkrad i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkring för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer³.

Registrering och märkning

13 § Luftfartyg som tillhör kategori 1 och 2 ska vara märkta med operatörens namn och telefonnummer samt med det tillståndsnummer som tilldelats av Transportstyrelsen. För kategori 3 gäller att luftfartygets registreringsbeteckning ska anges på luftfartyget samt i kontrollstationen.

3 kap. Bestämmelser för UAS kategori 1

Gemensamma bestämmelser för kategori 1A och 1B

1 § För tillstånd enligt kategori 1A eller 1B ska följande kriterier vara uppfyllda:

1. Flygningar ska ske så att luftfartyget är väl inom synhåll för piloten (utan hjälp av visuella hjälpmedel som t.ex. kikare) och inom luftfartygets operativa räckvidd. Hänsyn ska tas till annan pågående aktivitet, topografi och eventuella hinder, atmosfärisk påverkan på radioförbindelse, störning på använd frekvens, väderpåverkan etc.

2. Innan en flygning genomförs ska den planeras och förberedas med hjälp av t.ex. en flygkarta, för att säkerställa inom vilken typ av luftrum som flygningen kommer att utföras. Flygning i kontrollerat luftrum, trafikinformationszon (TIZ) samt trafikinformationsområde (TIA) får bara ske efter tillstånd av och på de villkor som lämnas från berörd flygtrafikledning för det aktuella luftrummet.

3. Verksamheten får inte utföras under mörker utan särskilt tillstånd.

4. Piloten ska vara väl förtrogen med luftfartygets funktion och styrning, samt ha förvissat sig om att flygningen kan utföras på ett säkert sätt.

5. En pilot ska vara utsedd till befälhavare för varje flygning.

6. Operatören ska säkerställa att systemet underhålls enligt tillverkarens anvisningar samt att systemets status ses över innan en flygning genomförs.

7. Piloten ska förvissa sig om att systemet bibehålls intakt under hela flygningen.

³ EUT L 138, 30/04/2004 s 1, Celex 32004R0785

8. Om luftfartyget är utrustat för automatisk flygning enligt en programmerad flygrutt, ska det alltid finns en möjlighet att kunna ta över styrningen för att säkerställa att undanmanöver kan utföras.

9. Haverier eller incidenter som har medfört skada på människor, djur, eller egendom på marken eller i luften ska anmälas till Transportstyrelsen.

10. Utförda flygningar ska dokumenteras i en loggbok eller motsvarande. I dokumentationen ska datum, pilot, luftfartygsindivid, start- och landningsplats, flygtid, total flygtid, typ av uppdrag samt eventuella avvikelser framgå.

Särskilda bestämmelser för UAS kategori 1A

2 § För tillstånd enligt kategori 1A ska, förutom kriterierna enligt 1 §, även följande kriterier vara uppfyllda:

1. Innan en flygning genomförs ska befälhavaren upprätta ett flyg- och säkerhetsområde. Området ska ha ett tillräckligt stort säkerhetsavstånd till människor, djur och egendom som inte hör till flygningen, så att ingen eller inget kan komma till skada under flygningen.

2. En flygning ska ske på sådan höjd att luftfartyget är väl inom synhåll för piloten. Det omgivande luftrummet ska kunna övervakas för att avbryta en flygning om något annat luftfartyg närmar sig området.

Särskilda bestämmelser för UAS kategori 1B

3 § För tillstånd enligt kategori 1B ska, förutom kriterierna i 1§, även följande kriterier vara uppfyllda:

1. Innan en flygning genomförs ska operatören upprätta ett flyg- och säkerhetsområde. Området ska ha ett tillräckligt stort säkerhetsavstånd (dock minst 50 m) till människor, djur och egendom som inte hör till flygningen, så att ingen eller inget kan komma till skada under flygningen.

2. En flygning får inte ske på en höjd som är högre än 120 m (400 ft) över marken eller vattnet. Det omgivande luftrummet ska kunna övervakas för att avbryta en flygning om något annat luftfartyg närmar sig området.

3. Varje UAS ska vara utrustad med ett inbyggt felsäkerhetssystem som på något sätt kan avbryta flygningen.

4 § Om den kinetiska energin överstiger 1000 J, men luftfartyget är särskilt konstruerat med avsikt att minska den negativa inverkan på personer och egendom i händelse av kollision, kan tillstånd ändå ges i vissa fall. Ansökan ska i detta fall kompletteras med en beskrivning och motivering för hur luftfartygets konstruktion bidrar till att minska den negativa inverkan på personer och egendom i händelse av kollision.

4 kap. Bestämmelser för UAS kategori 2

Organisation

1 § Sökande av tillstånd och tillståndsinnehavare för UAS-verksamhet ska företrädas av en person som är ansvarig för hela verksamheten, i det följande benämnd verksamhetsansvarig. Den personen ska vara godtagbar för Transportstyrelsen. För att den verksamhetsansvarige ska vara godtagbar måste det på ett tillfredställande sätt framgå i ansökan att denne har förutsättningar för att bedriva den verksamhet som avses och har möjlighet att uppfylla dennes ansvarsområden.

2 § Den verksamhetsansvarige är ansvarig för att företagets organisation och dimensionering är anpassad till företagets åtaganden. Den verksamhetsansvarige har det övergripande flygsäkerhetsansvaret, vilket omfattar ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med utfärdade begränsningar och gällande regler.

3 § Den verksamhetsansvarige ska ha två organisatoriskt sidoordnade ansvarsfunktioner under sig: en för den flygoperativa verksamheten, benämnd flygchef, och en för den underhållstekniska verksamheten, benämnd teknisk chef. Flygchefen och den tekniske chefen ska vara godtagbara för Transportstyrelsen. För att dessa ska vara godtagbara måste det på ett tillfredställande sätt framgå i ansökan att dessa har förutsättningar för att bedriva den verksamhet som avses, och att de har möjlighet att uppfylla deras respektive ansvarsområden. De ska ha utbildning och erfarenhet av sådan verksamhet som företaget ska bedriva.

Om flygverksamheten är begränsad kan Transportstyrelsen medge att den verksamhetsansvarige samtidigt får vara flygchef och teknisk chef eller att tjänsterna flygchef och teknisk chef innehas av samma person.

4 § Flygchefen ansvarar för följande:

1. Ledning och övervakning av företagets flygoperativa verksamhet, samt för att verksamheten har de operativa tillstånd som är nödvändiga för verksamheten.

2. Att instruktioner och säkerhetsprocedurer som omfattar samtliga verksamhetsformer som företaget bedriver har upprättats och följs.

3. Bedömning av kompetens som krävs och fortlöpande övervakning av den teoretiska och praktiska kompetensen hos den flygoperativa personalen, godkännande av flygoperativ personal som är anställd i verksamheten och för att genomföra nödvändig utbildning och dokumentation.

4. Från en operativ synpunkt acceptera och fördela flyguppgifter med hänsyn till den flygoperativa personalens kompetens.

5. Att det finns nödvändigt underlag för den flygoperativa personalens planering och genomförande av flyguppgifter.

6. Att upprätta nödvändiga informations-, rapporterings- och journalföringssystem som rör den flygoperativa verksamheten.

5 § Den tekniske chefen ansvarar för följande:

1. Ledning och övervakning av företagets egen underhållsverksamhet samt för kontraktering och övervakning av flygmaterielunderhåll som utförs av utomstående underhållsinstanser.

2. Att alla funktions-, ansvars- och arbetsinstruktioner som omfattar materielteknik, underhållsproduktion och underhållskontroll som är nödvändiga för underhållspersonalen har upprättats och följs.

3. Bedömning av nödvändig kompetens hos företagets tekniska personal och genomförandet av den utbildning som krävs.

4. Anskaffning och hantering av all flygmateriel och övrig utrustning av betydelse för standarden i flygföretagets egen underhållsverksamhet.

5. Att upprätta de informations-, rapporterings-, dokumentations- och journalföringsystem som krävs i underhållsverksamheten.

6 § Ett tillstånd är giltigt endast under förutsättning att operatören har en utnämnd verksamhetsledare, flygchef och teknisk chef. Om någon av dessa personer lämnar sina respektive tjänster, kan verksamheten inte fortsätta förrän operatören har utsett en ny person och Transportstyrelsen bedömt denne vara godtagbar.

7 § För varje flygning med en UAS ska en pilot utses att tjänstgöra som befälhavare. Befälhavaren kan bytas under flygningen. Det ska ske efter en på förhand upprättad tjänstgöringslista, så att en befälhavare alltid är i tjänst. Piloten ska ha kunskaper inom området ”luftfartssystemet och flygsäkerhetsstandarder”, i enlighet med kursplanen i Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2008:9) om flygskolor, certifikat, behörigheter och auktorisation för flygplan, Bilaga 1, tillägg 1 till JAR-FCL 1.125 Utbildningskurs för PPL(A). Piloten ska ha genomgått en utbildning på aktuell typ av UAS och ska genomföra en godkänd uppflygning för Transportstyrelsen innan ett tillstånd utfärdas.

8 § För att inneha befattningen som pilot i ett UAS-system enligt kategori 2 krävs en ålder av 18 år.

Tekniska bestämmelser

9 § Luftfartyget ska vara utrustat med ett inbyggt felsäkerhetssystem som på något sätt kan avbryta flygningen.

10 § Om luftfartyget är utrustat för automatisk flygning enligt en programmerad flygrutt, ska det alltid finns en möjlighet att kunna ta över styrningen för att säkerställa att det går att genomföra en undanmanöver.

11 § Det ska finnas en teknisk manual tillgänglig som beskriver uppbyggnaden av luftfartyget, dess styrsystem och övriga system samt det praktiska handhavandet av systemet.

12 § Underhåll ska utföras utifrån checklistor i godkända drift- och underhållshandböcker.

13 § Endast originalreservdelar eller helt likvärdiga produkter får användas vid utbyte av defekta delar.

14 § Operatören ska säkerställa att systemet underhålls enligt tillverkarens anvisningar och att det görs en översyn av systemets skick innan en flygning genomförs. Piloten ska också förvissa sig om att systemet bibehålls intakt under hela flygningen.

15 § Eftersom de operativa begränsningarna som fastställs i tillståndet delvis är beroende av luftfartygets utformning ska luftfartyget om möjligt vara konstruerat på så sätt att den negativa inverkan på personer och egendom minimeras i händelse av kollision eller haveri. Till exempel kan luftfartyget ha en trubbig konstruktion som även absorberar eller distribuerar energin vid en kollision och ha ett skyddat framdrivningssystem.

Flygoperativa bestämmelser

Drift- och underhållshandbok

16 § Företaget ska upprätta en handbok för vägledning av företagets personal. Handboken ska innehålla instruktioner för hur förberedelser, underhåll och flygningar ska utföras. Handboken ska återge den verksamhet som bedrivs och ständigt hållas aktuell. Företaget ansvarar för att handbokens innehåll inte strider mot Transportstyrelsens bestämmelser. Kompletteringar och ändringar ska omgående delges berörd personal och Transportstyrelsen.

17 § Drift- och underhållshandboken ska, förutom vad som föreskrivs i 16 § ovan, innehålla minst följande uppgifter:

1. verksamhetens organisation illustrerad genom ett organisationsschema samt utförliga instruktioner som anger ansvarsförhållanden för flygchef och övrig operativ personal,
2. beskrivning av verksamheten med tillhörande operativa begränsningar,
3. instruktioner och checklistor för förberedelse av flyguppdrag,
4. instruktioner och checklistor för utförande av flyguppdrag,
5. underhållsinstruktioner och tillhörande checklistor,
6. en verksamhetsanpassad riskanalys där alla signifikanta felsituationer är analyserade och omhändertagna med korrigerande åtgärder och instruktioner för onormala lägen.

Operativa begränsningar

18 § De operativa begränsningar som ska följas är beroende av det obemannade luftfartygets utformning, tekniska komplexitet och sätt att ope-

rera. Transportstyrelsen kan mot bakgrund av en förväntad förhöjd säkerhetsrisk införa kompenserande begränsningar för specifika UAS eller med avseende på dess tilltänkta användningsområden.

1. En flygning får inte utföras över folksamlingar, samlingar av djur, i eller över tätbebyggelse eller på annat sätt så att människor, djur eller egendom kan riskera komma till skada i händelse av haverier eller okontrollerade flygningar.

2. Innan en flygning genomförs ska operatören upprätta ett flyg- och säkerhetsområde. Området ska ha ett tillräckligt stort säkerhetsavstånd till människor, djur, och egendom som inte deltar i eller är en del av flygningen, så att ingen eller inget kan komma till skada under flygningen. Säkerhetsavståndet bör som minst vara 50 m, men ska anpassas efter typen av luftfartyg och verksamhetens art.

3. En flygning får inte genomföras på längre avstånd än att luftfartyget i alla situationer är inom synhåll för piloten. Det faktiska avståndet ska anpassas efter typen av luftfartyg och verksamhetens art. Flygningen ska genomföras inom luftfartygets operativa räckvidd. Hänsyn ska tas till topografi och eventuella hinder, atmosfärisk påverkan på radioförbindelse, störning på använd frekvens, väderpåverkan etc.

4. En flygning får inte genomföras på högre höjd än 120 m (400 ft) över marken eller vattnet.

5. Flygning i kontrollerade luftrum, trafikinformationszoner (TIZ) och trafikinformationsområden (TIA) får bara genomföras efter tillstånd av och på de villkor som lämnas från flygtrafikledningen för det aktuella luftrummet.

Planering

19 § Innan en flygning utförs ska den planeras och förberedas med hjälp av en flygkarta, för att säkerställa inom vilken typ av luftrum som flygningen kommer att utföras. Flygningen ska i övrigt planeras med hjälp av annat nödvändigt underlag, t.ex. AIP, AIP Supplement, NOTAM, samt information från t.ex. länsstyrelsen, polismyndigheten eller kommunen så att flygningen kan utföras på ett säkert sätt inom de förutsättningar som tillståndet och driftinstruktionen ger.

20 § Vid planering av en flygning ska en bedömning av väderleken göras. Bedömningen ska grundas på lämpligt underlag i form av prognoser, aktuellt väder eller andra lämpliga uppgifter för att avgöra om den planerade flygningen kan genomföras i enlighet med systemets tekniska och operativa begränsningar.

21 § Flygningen ska planeras så att säkerhetsområdets utbredning rymms inom avsedd terräng och omgivning, med avseende på avstånd till människor, djur och egendom.

22 § Om det finns särskilda frekvenser framtagna för radiokommunikationen i UAS ska dessa användas. I övrigt ska de frekvenser som används

vara godkända av PTS (Post- och telestyrelsen). Om den frekvens som används kan störas ska det aktuella operationsområdet frekvensskannas innan en flygning genomförs.

Flygning

23 § En flygning ska ske i sådant väder att luftfartyget kan manövreras på ett säkert sätt i alla faser och så att piloten kan bibehålla det inom synhåll.

24 § Flygningen ska avbrytas om vädret försämras under flygning så att luftfartygets funktion och manövrering inte kan upprätthållas, eller om de förutsättningar som anges i 23 § inte kan upprätthållas.

25 § Luftfartyget ska väja för all annan luftfart.

26 § Befälhavaren ska säkerställa att uppdraget avbryts om någon utomstående gör intrång i det upprättade säkerhetsområdet. Om ett sådant intrång sker ska upprättade interna procedurer följas.

27 § Vid flygning i mörker ska luftfartyget vara utrustat med kollisionsvarningsljus och navigationsljus, alternativt belysning av luftfartygets ytor, på sådant sätt att luftfartygets attityd och färdriktning tydligt kan uppfattas. Befälhavaren ska ha bevis på genomförd mörkerteori VFR och ha fullgott färgseende i enlighet med Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2008:9) om flygskolor, certifikat, behörigheter och auktorisation för flygplan, bilaga 1 JAR-FCL 1.125.

Rapportering

28 § Den verksamhetsansvarige ansvarar för att följande rapporteras till Transportstyrelsen:

1. haverier eller incidenter som har medfört skada på människor, djur eller egendom på marken och/eller i luften,
2. avvikelser från förutsättningarna i utfärdade tillstånd eller från drifts-instruktioner och som har inneburit risk för skada på berörda enligt punkten 1.

29 § Utförda flygningar ska dokumenteras i en loggbok eller motsvarande. I dokumentationen ska datum, befälhavare, luftfartygsindivid, start- och landningsplats, flygtid, total flygtid, typ av uppdrag samt eventuella avvikelser framgå.

5 kap. Bestämmelser för UAS kategori 3

Flygoperativa bestämmelser

Organisation

1 § En sökande eller en innehavare av tillstånd till UAS-verksamhet ska företrädas av en person som är ansvarig för den totala verksamheten, i det följande benämnd verksamhetsansvarig. Denne ska vara godtagbar av Transportstyrelsen. För att den verksamhetsansvarige ska vara godtagbar måste det på ett tillfredställande sätt framgå i ansökan att denne har förutsättningar för att bedriva den verksamhet som avses, samt har möjlighet att uppfylla dennes ansvarsområden.

2 § Den verksamhetsansvarige är ansvarig för att företagets organisation och dimensionering är anpassad till företagets åtaganden. Den verksamhetsansvarige har det övergripande flygsäkerhetsansvaret, vilket omfattar ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med utfärdade begränsningar och gällande regler.

3 § Den verksamhetsansvarige ska ha två organisatoriskt sidoordnade ansvarsfunktioner under sig: en för den flygoperativa verksamheten, benämnd flygchef, och en för den underhållstekniska verksamheten, benämnd teknisk chef. Flygchefen och den tekniske chefen ska vara godtagbara för Transportstyrelsen. För att dessa ska vara godtagbara måste det på ett tillfredställande sätt framgå i ansökan att dessa har förutsättningar för att bedriva den verksamhet som avses, och att de har möjlighet att uppfylla deras respektive ansvarsområden. De ska ha utbildning och erfarenhet av sådan verksamhet som företaget ska bedriva.

Om flygverksamheten är begränsad kan Transportstyrelsen medge att den verksamhetsansvarige samtidigt får vara flygchef eller teknisk chef eller att tjänsterna flygchef och teknisk chef innehas av samma person.

4 § Flygchefen ansvarar för följande:

1. Ledning och övervakning av företagets flygoperativa verksamhet, samt för att de operativa tillstånd som är nödvändiga för verksamheten finns.

2. Att instruktioner och säkerhetsprocedurer som omfattar samtliga verksamhetsformer som företaget bedriver har upprättats och följs.

3. Bedömning av den kompetens som krävs samt fortlöpande övervakning av den teoretiska och praktiska kompetensen hos den flygoperativa personalen, godkännande av flygoperativ personal som är anställd i verksamheten samt för att genomföra nödvändig utbildning och dokumentation.

4. Från en operativ synpunkt acceptera och fördela flyguppsdrag med hänsyn till den flygoperativa personalens kompetens.

5. Att det finns nödvändigt underlag för den flygoperativa personalens planering och genomförande av flyguppsdrag.

6. Att upprätta nödvändiga informations-, rapporterings- och journalföringssystem som rör den flygoperativa verksamheten.

5 § Den tekniske chefen ansvarar för följande:

1. Ledning och övervakning av flygföretagets egen underhållsverksamhet samt kontraktering och övervakning av flygmaterielunderhåll som utförs av utomstående underhållsinstanser.

2. Att alla funktions-, ansvars- och arbetsinstruktioner som omfattar materielteknik, underhållsproduktion och underhållskontroll som är nödvändiga för underhållspersonalen har upprättats och följs.

3. Bedömning av nödvändig kompetens hos företagets tekniska personal och genomförandet av den utbildning som krävs.

4. Anskaffning och hantering av all flygmateriel och övrig utrustning av betydelse för standarden i flygföretagets egen underhållsverksamhet.

5. Att upprätta de informations-, rapporterings-, dokumentations- och journalföringssystem som krävs i underhållsverksamheten.

6 § Ett tillstånd är giltigt endast under förutsättning att operatören har en utnämnd verksamhetsledare, flygchef och teknisk chef. Om någon av dessa personer lämnar sina respektive tjänster, kan verksamheten inte fortsätta förrän operatören har utsett en ny person och Transportstyrelsen bedömt denne vara godtagbar.

Befälhavare, pilot och övrig operativ personal

7 § Flygchefen ska upprätta och uppdatera ett program för teoretisk och praktisk utbildning av operativ personal för varje UAS-typ eller typversion som företaget använder. Programmet ska säkerställa att varje person får en tillfredsställande utbildning och träning i de flyguppgifter och andra arbetsuppgifter som han eller hon ska utföra.

8 § Rutiner för flygningens utförande och för samarbetet i kontrollstationen ska vara införda i företagets drifhandbok. Rutinerna ska tillämpas vid den praktiska flygutbildningen inom företaget.

9 § De som sköter anordningar för att skjuta ut och hämta tillbaka luftfartygen samt observatörer, klagöringspersonal, uppdragsplanerare och övrig operativ personal som inte deltar i själva flygningarna ska vara utbildade för sina respektive uppgifter. Utbildningen kan tillhandahållas av operatören, tillverkaren eller någon annan som är insatt i verksamheten.

10 § En befälhavare ska vara utsedd för varje flygning. Befälhavaren kan bytas under flygningen. Det ska ske efter en på förhand upprättad tjänstgöringslista, så att en befälhavare alltid är i tjänst.

11 § Utförda flygningar ska dokumenteras i en loggbok eller motsvarande. I dokumentationen ska datum, pilot och befälhavare, luftfartygsindivid, start- och landningsplats, flygtid, total flygtid, typ av uppdrag och flygregler samt eventuella avvikelser framgå. Loggböckerna eller motsvarande ska bevaras under minst 12 månader.

12 § Begränsningar ska fastställas i fråga om flygtid och tjänstgöringsperioder för piloter och befälhavare. Begränsningarna syftar till att piloternas och befälhavarnas viloperioder ska vara tillräckliga och att flygsäkerheten inte äventyras genom trötthet som förorsakas av en flygning eller flera på varandra följande flygningar eller av ackumulerad trötthet från tidigare flygtjänst eller annan tjänst. Begränsningarna ska godkännas av Transportstyrelsen.

Befälhavarens skyldigheter

13 § Befälhavaren är ansvarig för handhavandet av systemet under tiden från och med att den första motorn startas eller att luftfartyget rör sig, fram till dess att den sista motorn stoppats eller luftfartyget har stannat på marken eller vattnet. Befälhavaren är också ansvarig för att upprättade säkerhetsprocedurer följs.

14 § Befälhavaren är ansvarig för att systemet används i enlighet med den handbok som är upprättad för typen, inklusive checklistor och övriga instruktioner.

15 § Befälhavaren ansvarar för att en driftfärdplan upprättas före flygning när en sådan krävs.

16 § Befälhavaren ska meddela flygtrafikledningen att en nödsituation föreligger om bränslet ombord är mindre än slutlig bränslereserv eller om den återstående energimängden i en eldriven UAS är för låg. Befälhavaren ska även meddela om den ordinarie styr- och kontrollfunktionen hos systemet är bruten.

17 § Befälhavaren ansvarar för att uppgifter om flygningen noteras i en loggbok i enlighet med 11 §. Uppkomna fel på systemet ska noteras i loggboken eller motsvarande och rapporteras på föreskrivet sätt efter varje flygning.

Befälhavarens sträck- och flygplatskännedom vid flygning enligt IFR

18 § Flygchefen får utse en befälhavare på en viss sträcka eller en del av en sträcka endast under förutsättning att han eller hon har den kompetens som anges nedan.

19 § Befälhavaren ska ha tillfredsställande kännedom om:

1. den aktuella sträckan samt om de flygplatser eller landningsplatser som ska användas, samt om
 - a) minimiflyghöjderna,
 - b) särskilda meteorologiska förhållanden,
 - c) vädertjänstens, förbindelsetjänstens och flygtrafikledningens hjälpmedel och förfaringssätt, och

d) navigeringshjälpmedlen i anslutning till den sträcka som ska flygas, samt

2. de förfaranden, som ska tillämpas vid flygning över tätbebyggelse och inom områden med omfattande flygtrafik,

3. utformningen av aktuella flygplatser inklusive hinderförhållanden, belysnings- och inflygningshjälpmedel, ankomst-, avgångs-, väntnings- och instrumentinflygningsförfaranden samt fastställda operativa begränsningar.

20 § Om avsikten är att landa luftfartyget på en flygplats, ska befälhavaren förbereda och planera landningen på den avsedda flygplatsen innan flygningen påbörjas. I detta ingår att utifrån flygningens art, luftfartygets storlek och prestanda samt de yttre förhållandena försäkra sig om att start- och landningsplatsen har betryggande och tillräckliga dimensioner, hinderfrihet, ytbeskaffenhet och utrustning.

Kompetenskrav

21 § En pilot ska ha genomgått en utbildning som är godkänd av Transportstyrelsen eller ha genomfört den teoretiska utbildningen för ett trafikflygarcertifikat (CPL) med godkänt resultat. Vid flygning enligt IFR krävs dessutom godkänd IR-behörighet.

22 § En pilot ska ha genomgått utbildning med godkänt resultat på aktuell typ av UAS-system. Utbildningen kan till viss del utföras i simulator.

23 § För att bibehålla sin kompetens ska piloten hålla sig ständigt uppdaterad på aktuellt system.

Medicinska krav

24 § En pilot ska som lägst inneha ett medicinskt intyg klass 3 enligt Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2008:2) om medicinska undersökningar för certifikat och behörighetsbevis samt auktorisationer för flygläkare och flygmedicinskt centrum.

Ålderskrav

25 § För att inneha befattningen som pilot i ett UAS-system enligt kategori 3 krävs en ålder av minst 21 år. En pilot i ett UAS-system kategori 3 får inte vara äldre än 67 år.

Drifthandbok

26 § Företaget ska upprätta en drifthandbok för vägledning av företagets operativa personal. Handboken ska beskriva hur förberedelser och flygning ska utföras. Företaget ansvarar för att drifthandbokens innehåll inte strider

mot Transportstyrelsens bestämmelser. Kompletteringar och ändringar ska omgående delges berörd personal och Transportstyrelsen. Handboken ingår i sin helhet i det material som Transportstyrelsen värderar, dels i samband med tillståndsgivning, dels i samband med den fortlöpande tillsynen.

27 § Drifthandboken ska, förutom vad som föreskrivs i 26 § ovan, innehålla minst följande uppgifter:

1. verksamhetens organisation illustrerad genom ett organisationsschema,
2. ansvarsförhållanden för flygchefen och övrig operativ personal,
3. beskrivning av företagets verksamhet,
4. kopior av företagets tillståndshandlingar och särskilda villkor,
5. administrativa rutiner,
6. internutbildningar inom företaget,
7. övergripande utrustningskrav för UAS,
8. operativa begränsningar inklusive säkerhetsprocedurer och instruktioner avseende varje verksamhetsform som företaget bedriver,
9. instruktioner och checklistor för förberedelse av flygningar, vilka bland annat ska innehålla instruktioner för beräkning av bränsle- eller energimängd och tankning av luftfartyget,
10. normala procedurer, onormala procedurer och nödprocedurer inklusive checklistor,
11. instruktioner för bestämning av minimiflyghöjder vid IFR-flygning,
12. sträckhandbok för IFR-flygning som innehåller upplysningar för varje aktuell sträcka om radiokommunikation, navigeringshjälpmedel, flygtrafikledningstjänst, flygräddningstjänst, flygplatser och inflygningsförfaranden,
13. en verksamhetsanpassad riskanalys där alla signifikanta felsituationer är analyserade och omhändertagna med korrigerande åtgärder och instruktioner för onormala lägen.

Flygförberedelser

Luftvärdighet

28 § Följande luftvärdighetskrav ska vara uppfyllda:

1. En flygning får inte påbörjas förrän befälhavaren har förvässat sig om att systemet är luftvärdigt och att flygningen kan genomföras med hänsyn till det tekniska tillsynsläget och tillsynsintervallet. Detta ska anges i loggboken tillsammans med övriga uppgifter enligt 11 §.
2. Med stöd av gällande lastningsanvisningar ska befälhavaren före varje flygning förvissa sig om att gällande vikt- och balansbegränsningar följs.

Färdplanering

29 § Befälhavaren ska beträffande färdplanering förvissa sig om att de hjälpmedel som är nödvändiga för ett säkert genomförande av flygningen finns tillgängliga innan en flygning påbörjas.

30 § Befälhavaren ska se till att allt operativt underlag är aktuellt och tillämpligt för både planering och genomförande av en flygning. Befälhavaren ska känna till de operativa begränsningarna i de luftrum och på de flygplatser där flygningen avses utföras, samt de väderminima som gäller under flygningen.

31 § Färdplanering i anslutning till flyguppdrag enligt VFR får anpassas efter verksamhetens art och ska beskrivas i företagets drifthandbok. Beskrivningen ska omfatta planering av minsta bränsle- eller energibehov för flygning från platsen för ett uppdrag till avsedd flygplats för landning eller landningsplats inklusive föreskrivna reserver.

32 § Färdplanering vid distansflygning med driftfärdplan enligt 33 - 34 §§ ska beskrivas i företagets drifthandbok.

Driftfärdplan

33 § En driftfärdplan ska utarbetas för alla distansflygningar som är överförings- eller positioneringsflygningar. Driftfärdplanen ska innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 4 i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:47) om kommersiellt bruksflyg med flygplan och ska finnas vid kontrollstationen. Driftfärdplanen ska vara godkänd och undertecknad av befälhavaren och ska bevaras under minst 3 månader.

34 § Driftfärdplanen ska innehålla information som visar att flygningen kommer att företas med en UAS.

Väderförhållanden

35 § Distansflygning enligt VFR får endast påbörjas om aktuella väderrapporter eller en kombination av aktuella väderrapporter och väderprognoser visar att väderförhållandena på sträckan, eller åtminstone på den del av sträckan som ska flygas enligt VFR, vid den aktuella tidpunkten kommer att vara sådana att flygningen kan genomföras enligt dessa regler.

36 § Flygning enligt IFR får endast påbörjas om tillgänglig meteorologisk information visar att väderförhållandena under flygningen kan förväntas vara sådana att begränsningarna i Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:50) om allväderversksamhet för flygplan kan iakttas.

Bränsle- och energitillgång

37 § En flygning får påbörjas endast om luftfartyget medför bränsle eller energi i sådan mängd att flygningen kan genomföras på ett säkert sätt med hänsyn till såväl sträckvindar och övriga meteorologiska förhållanden som

väntade förseningar. Det ska finnas tillräcklig tillgång till bränsle eller energimängd

1. för att genomföra det planerade uppdraget och positioneringsflygningar i samband med uppdraget,
2. för att nå planerade alternativlandningsplatser, och
3. för att täcka den ytterligare förbrukning som kan uppstå genom att förhållanden enligt 38 § nedan inträffar under flygningen.

38 § När bränsle- eller energitillgången fastställs ska hänsyn tas till:

1. väderlek som påverkar bränsle- eller energibehovet,
2. väderprognosernas tillförlitlighet,
3. riskerna för ändringar i driftfärdplanen på grund av flygtrafikledningsförhållanden,
4. riskerna för att det på landningsplatsen och eventuellt planerade alternativlandningsplatser enligt erfarenhet eller tillgängliga rapporter förekommer omständigheter som kan försena landningen, t.ex. hög trafikfrekvens, snö eller is på banorna.

Genomförande av flygningen

39 § Piloten ska ha kontinuerlig kontroll över luftfartyget på så sätt att luftfartygets funktion och status ständigt ska kunna övervakas. Dessutom ska piloten i alla situationer ha möjlighet att utöva kontroll genom att ge kommando till luftfartyget. Varje UAS ska vara utrustat med ett inbyggt felsäkerhetssystem som vid bortfall av normala kommunikations- och/eller styrfunktioner kan avbryta flygningen.

Uppföljning av vädret

40 § Flygning enligt IFR får endast fortsättas mot den avsedda landningsplatsen om den senaste tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena på landningsplatsen vid den beräknade ankomsttiden kommer att vara lika med eller bättre än de operativa begränsningarna för det aktuella inflygningsförfarandet som anges i Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:50) om allvädersverksamhet för flygplan. Om användning av alternativ landningsplats planeras gäller motsvarande även för denna.

41 § Flygning enligt VFR får endast fortsättas mot området för uppdraget eller mot den avsedda landningsplatsen, om den senaste tillgängliga meteorologiska informationen och iakttagelser av vädret under flygningen visar att väderförhållandena på sträckan eller på tillgängliga alternativa sträckor är sådana att luftfartyget kan framföras säkert och enligt visuella flygreglerna i Trafikregler för luftfart, BCL-T (LFS 1990:14). Övergång till flygning enligt IFR får ske om luftfartyget och befälhavaren är kvalificerade för detta och berörd flygtrafikledning har lämnat en IFR-klarering.

Rapportering

42 § Den verksamhetsansvarige ansvarar för att följande rapporteras till Transportstyrelsen:

1. haverier eller incidenter som har medfört skada på människor, djur eller egendom på marken och/eller i luften,
2. avvikelser från förutsättningarna i utfärdade tillstånd eller från driftsinstruktioner och som har inneburit risk för skada på berörda enligt punkten 1.

Utrustningskrav

43 § UAS-systemet ska vara utrustat med de instrument och den utrustning som krävs med avseende på aktuell typ av UAS samt operationsområde. Systemet ska som minst kunna visa information om

1. höjd,
2. hastighet,
3. position/kurs,
4. bränslemängd/batterinivå, och
5. uppkomna fel.

För flygning enligt IFR ska dessutom följande utrustning finnas:

- a) tryckhöjdmätare,
- b) klocka,
- c) attitydinstrument som variometer, svängindikator, horisontgyro och kursgyro eller andra instrument som visar motsvarande information,
- d) utrustning som visar hur det aktuella instrumentlandningssystemet följs och eventuella avvikelser från detta.

44 § Det ska finnas ett skydd för att förhindra obehörig kontroll av systemet. Systemet ska också skyddas mot missledande signaler. Hänsyn ska tas till atmosfäriska störningar och fenomen (t.ex. soleruption) som kan inverka negativt på systemets funktion.

Funktion för avläsning av väderförhållande

45 § Det ska finnas en funktion i systemet som har möjlighet att avläsa aktuella väderförhållanden för att avgöra om VMC eller IMC råder.

Transponderutrustning och system för undvikande av kollision

46 § Luftfartyget ska vara utrustat med en automatisk svarssändare för sekundärradar (transponder) enligt Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:26) om flygburet kollisionsvarningssystem och transponder, om flygning ska ske i områden eller vid flygplatser där sådan utrustning är obligatorisk.

47 § Det ska finnas ett system för att upptäcka andra luftfartyg. Systemet ska vara utformat så att luftfartyget kan upprätthålla ett säkert separationsavstånd och väja i enlighet med trafikregler för luftfart, BCL-T (LFS 1990:14).

48 § Om luftfartyget är utrustat med ett antikollisionsvarningssystem som har samma principiella funktion som övriga typer av antikollisionsvarningssystem (t.ex. ACAS), ska dessa vara kompatibla på så sätt att de förslag på väjningsmanöver (Resolution Advisory) som ges av respektive kollisionsvarningssystem är koordinerade med varandra.

Vid flygning under mörker

49 § Luftfartyg som flygs under mörker ska, utöver den specifika utrustning som krävs för det avsedda verksamhetsområdet, även vara försedda med följande utrustning:

1. navigationsljus enligt vad som föreskrivs i EASA Certification Specifications respektive i BCL-M 2.1 (LFS 1986:23), Konstruktionsbestämmelser Flygmateriel, samt i Trafikregler för luftfart, BCL-T (LFS 1990:14),

2. ett system enligt 47 § som även kan detektera lanternor och dess färger. Detta gäller i de fall systemet enligt 47 § enbart kan upptäcka andra luftfartyg optiskt.

Vid flygning under isbildningsförhållanden

50 § Luftfartyg som flygs under väderförhållanden när isbildning har rapporterats eller kan befaras uppstå ska vara försedda med skydd mot isbildning. Dessa luftfartyg ska enligt flyghandboken vara särskilt godkända för flygning under isbildningsförhållanden.

51 § Flygningar enligt 50 § ovan får endast ske efter att piloten har genomgått en relevant utbildning som är godkänd av tillverkaren eller operatören.

Vid flygning i vissa luftrumsområden

52 § Luftfartyg som ska framföras i luftrumsområden där det finns krav på flygning med reducerat vertikalt separationsminimum, ska uppfylla kraven i Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:25) om flygning med reducerat vertikalt separationsminimum (RVSM).

53 § Luftfartyg som ska framföras i luftrumsområden där det finns krav på grundläggande områdesnavigering (B-RNAV), ska uppfylla kraven i, BCL-D 1.21 (LFS 1998:8) områdesnavigering (RNAV).

Kommunikation och navigeringsutrustning

54 § Om det finns särskilda frekvenser framtagna som är avsedda för radiokommunikationen i systemet ska dessa användas. I övrigt ska de frekvenser som används vara godkända av PTS (Post- och telestyrelsen).

55 § Systemet ska vara utrustat med en navigeringsutrustning som kan visa luftfartygets position. Den utrustning som används ska vara godkänd av Transportstyrelsen för dess specifika användningsområde.

56 § Navigeringsutrustningen ska visa information som är baserad på aktuellt kartunderlag och som är kompatibelt och kommunicerbart med flygtrafikledningen.

Kommunikation med flygtrafikledning

57 § Luftfartyg som flygs i luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse ska upprätthålla oavbruten passning på föreskriven radiofrekvens och ska, när så krävs, upprätta dubbelriktad radioförbindelse med berörd flygtrafikledning.

Undantag kan medges av berörd flygtrafikledning

1. för flygplatstrafik vid kontrollerad flygplats, och
2. för enstaka flygningar in i eller ut ur en kontrollzon.

58 § Vid det första anropet till den berörda flygtrafikledningen ska ordet "obemannad" alternativt "unmanned" uppges för att säkerställa att flygtrafikledningen är medveten om att det rör sig om en flygning med en UAS.

59 § En UAS ska genom dess pilot i övrigt kunna uppfylla instruktioner eller förfrågningar ställda från flygtrafikledningen inom samma tidsram som gäller för en pilot i ett bemannat luftfartyg.

60 § Piloten ska ha en fristående kommunikationsutrustning som reserv till den ordinarie utrustningen för att kunna kontakta den berörda flygtrafikledningen.

Operativa procedurer vid verksamhet på godkänd flygplats

61 § Verksamhet med UAS på godkända flygplatser ska utföras i enlighet med flygplatsens verksamhetsmanualer där det ska finnas procedurer för hur verksamhet med UAS kan utföras på säkert sätt tillsammans med annan luftfart.

62 § Om inte taxning kan göras enligt flygplatsens normala regler och procedurer ska taxning utföras med hjälp av markpersonal som ska ha direktkontakt med flygtrafikledningen och piloten.

Luftvärdighetscertifiering

63 § När ett nytt system utvecklas ska en ansökan om projektgodkännande göras enligt BCL-M 1.6 (LFS 1979:2) Typ- och modifieringsgodkännande av flygmateriel.

64 § Ansökan om flygutprovningstillstånd görs enligt BCL-M 1.6 (LFS 1979:2) Typ- och modifieringsgodkännande av flygmateriel.

65 § I brist på befintlig konstruktionsnorm för en viss typ av UAS ska en konstruktionsnorm som används för motsvarande bemannat luftfartyg anpassas till UAS och användas enligt BCL-M 2.1 (LFS 1986:23) Konstruktionsbestämmelser flygmateriel. Den föreslagna konstruktionsnormen ska godkännas av Transportstyrelsen.

66 § Organisationer som avser utföra tillverkning av UAS ska inneha tillstånd enligt BCL-M 3.1 (LFS 2000:46) Tillverkning av flygmateriel.

Underhållstekniska bestämmelser

Allmänt

67 § Företaget som bedriver verksamhet med UAS ska ha tillgång till en underhållsorganisation av den omfattning som krävs för att de system som används i verksamheten ska kunna hållas i ett luftvärdigt och systemvärdigt skick.

68 § Omfattningen av den underhållstekniska verksamheten inom det egna företaget får variera med hänsyn till de avtal som har tecknats med utomstående underhållsföretag eller flygtekniker. Huvudmannaskapet för underhållet av en UAS-typ som används i flygverksamheten får dock inte delas, utan ska i sin helhet ligga antingen hos flygföretaget eller hos en utomstående underhållsinstans.

Underhållstekniska ansvarsfunktioner

69 § Krav på underhållstekniska ansvarsfunktioner inom företaget fastställs efter en bedömning i varje särskilt fall av flygverksamhetens och flygmaterielens art och omfattning, samt efter en bedömning av förekommande avtal med utomstående underhållsföretag eller flygtekniker.

Samtliga ansvarsfunktioner som krävs kan innehas av en teknisk chef som är anställd i företaget eller en teknisk chef som är knuten till företaget genom avtal, vid behov med stöd av utomstående underhållsföretag eller flygtekniker.

Samtliga ansvarsfunktioner som krävs kan också innehas av ett utomstående underhållsföretag som är kvalificerat och anpassat för uppgiften och som genom avtal har ett tekniskt och administrativt totalansvar för den

underhållstekniska verksamheten. Den som är ansvarig inom underhållsföretaget ska namnges.

70 § Om en anställd person innehar ansvarsfunktionen som teknisk chef i ett företag enligt andra stycket i 69 § ovan, får ett avtal träffas med utomstående underhållsföretag om löpande underhållstekniskt stöd.

71 § Om en utomstående enskild person eller ett underhållsföretag innehar ansvarsfunktionen som teknisk chef i företaget enligt andra och tredje stycket i 69 § ovan, ska ett skriftligt avtal finnas upprättat mellan parterna.

72 § När ansvarsfunktionen som teknisk chef i ett företag innehas av ett utomstående underhållsföretag, ansvarar den verksamhetsansvarige för att

1. till alla delar följa de procedurer som underhållsföretaget anger i avtalet,

2. helt överlåta ledningen av det underhållsarbete som utförs av företagets egen personal till ledningen i det ansvariga underhållsföretaget,

3. inte anlita något annat underhållsföretag eller någon annan person för att utföra underhåll eller modifiering av flygmaterielen, utan att detta först har godkänts av den tekniske chefen,

4. tillämpa det rapporteringssystem beträffande flygmaterielens utnyttjande och inträffade störningar som det ansvariga underhållsföretaget har anvisat, och

5. omgående delge det ansvariga underhållsföretaget all relevant information rörande flygmaterielen som flygföretaget får i egenskap av ägare eller innehavare av materielen.

Behörighet

73 § Företagets underhållsorganisation, ett underhållsföretag eller flyg- eller systemtekniker som är knutna till företaget genom avtal enligt andra stycket 69 §, ska ha behörighet att utföra underhåll på de luftfartyg och delkomponenter som används i företaget och behörighet att ha det tekniska och administrativa totalansvaret för den underhållstekniska verksamheten.

74 § Typen av behörighet enligt 73 § ovan ska anges i de särskilda villkor som bifogas till företagets tillstånd.

75 § Transportstyrelsen kan efter en prövning utvidga behörigheten hos ett företags underhållsorganisation till att omfatta följande:

1. Tillverkning av vissa specificerade utbyteskomponenter (t.ex. roderlinor, slangar och rör för hydrauliska och pneumatiska system) som behövs för pågående arbete.

2. Periodiskt underhåll av flygmateriel av samma typ och modell som används eller har använts i egen luftfartsverksamhet, men som inte tillhör företaget.

Underleverantörer

76 § Ett företags underhållsorganisation har rätt att anlita följande slag av underleverantörer för legoarbeten, utan att det krävs ett särskilt medgivande:

1. Tillverkare av den flygmateriel som legoarbetet avser och som har auktoriserats av Transportstyrelsen, samt underleverantörer som har anvisats av sådana tillverkare.

2. Flygverkstäder som har godkänts av Transportstyrelsen eller auktoriserade underhållsorganisationer inom flygföretag som har auktoriserats av Transportstyrelsen för det aktuella legoarbetet.

3. Andra verkstäder än de under punkt 2 ovan, under förutsättning att en egen särskild kontrollfunktion kan åta sig kontrollansvaret för underleverantörens arbete.

77 § I de fall då underleverantörer i form av utomstående auktoriserade flygverkstäder eller underhållsorganisationer anlitas som en integrerad del av ett företags underhållsorganisation för att utföra kvalificerat underhållsarbete ska det finnas ett tekniskt avtal upprättat. Avtalet ska vara godkänt av Transportstyrelsen. I avtalet ska åtagandets omfattning och de villkor för detta som båda parter ska iaktta specificeras.

78 § Vid anskaffning av utbyteskomponenter, reservdelar, standardmateriel och råmaterial ansvarar företaget för ursprung och kondition samt för att dessa uppfyller kraven i BCL-M 3.2 (LFS 1984:4) Underhåll och modifiering av flygmateriel.

79 § För material- och materielprovning och kontroll av mätutrustning får endast statliga provningsinstitutioner, statligt auktoriserade provningsinstitutioner eller privata provningsinstitutioner som är allmänt erkända på marknaden anlitas som underleverantörer.

Särskilda standard- och underhållskrav

80 § Utöver de allmänna standard- och underhållskrav som finns i BCL-M 3.2 (LFS 1984:4) Underhåll och modifiering av flygmateriel, ska 81-99 §§ nedan vara uppfyllda.

Teknisk personal

81 § Den tekniska chefen ansvarar för att all personal i den underhållstekniska verksamheten har nödvändig kompetens för sina respektive arbetsuppgifter och för att antalet personer i olika arbetsledande, direkt produktiva och kontrollerande funktioner är tillräckligt.

Den tekniska chefen har samma ansvar om arbetet utförs på någon annan plats än på den egna verkstaden, om arbetet sker inom ramen för den egna underhållsverksamheten och av egen personal.

Delegeringar av ansvar till underställda funktionschefer ska följa företagets instruktioner.

82 § Företagets tillgång till flyg- och systemtekniker ska vara tillräcklig för att tillgodose behovet av ansvarig tillsynspersonal vid ordinarie baseringsort och, i förekommande fall, vid en annan baseringsort.

83 § Den tekniska chefen och i förekommande fall ansvariga funktionschefer ska ge den tekniska personalen information, instruktioner och utbildning beträffande ansvarsförhållanden, arbetsobjekt, arbetsunderlag, arbetsmetoder och hjälpmedel i den omfattning som krävs för ett tillförlitligt arbetsresultat. Den tekniska chefen eller de ansvariga funktionscheferna ska ansvara för att givna instruktioner följs.

Lokaler och utrustning

84 § Vid företagets ordinarie baseringsort, såväl vid den egna underhållsverkstaden som vid en utomstående flygverkstad, ska det finnas ändamålsenliga lokaler för underhållsarbeten på de typer av luftfartyg och delkomponenter som används i verksamheten. Lokalerna ska vara sådana att underhåll av flygmaterielen kan utföras på ett tillfredsställande sätt. Det förutsätter att det finns tillgång till kontors- och verkstadslokaler med bland annat godtagbar uppvärmning, arbetsbelysning och renlighet. Det förutsätter även att det finns tillgång till nödvändig verktygs-, process-, provnings- och kontrollutrustning och till nödvändiga energikällor och annan utrustning av allmän verkstadskaraktär.

85 § Om den egna underhållsverksamheten omfattar specialverkstäder ska dessa uppfylla de krav som anges i BCL-M 3.3 (LFS 2000:47) Flygverkstad.

86 § Ett flygföretag ska förfoga över nödvändiga och ändamålsenliga förrådslokaler för ersättningsmateriel. Lokalerna ska ge möjlighet till förvaring i lämplig temperatur och fuktighet samt ge nödvändigt skydd mot damm och andra ämnen som kan innebära en skadlig påverkan. Materiel som lagras i avvaktan på underhållsåtgärder ska kunna förvaras åtskild från materiel som har godkänts efter slutförd underhåll.

Arbetsunderlag

87 § För varje typ av UAS som används i verksamheten ska det finnas ett arbetsunderlag för underhållsverksamheten. Arbetsunderlaget ska antingen vara sammanställt i en särskild underhållshandbok (UHB) med innehålls- och ändringsförteckning samt fördelningslista, eller vara infört som ett särskilt avsnitt i en verkstadshandbok (VHB) enligt 110 – 114 §§ nedan.

88 § Arbetsunderlaget för underhållsverksamheten ska ha minst följande innehåll:

1. En översiktlig beskrivning av typen med aktuell utrustning.
2. En specifikation av krav för typbundet underhåll som består av dagliga, periodiska och speciella tillsyner, översyner av luftfartyg, motorer, propellrar, rotorerna och övriga delsystem och komponenter samt intervall och gång- och lagringstider för dessa.
3. En förteckning över de procedurer som ska tillämpas i det typbundna underhållet, inklusive information om procedurernas ursprung, som t.ex. materieltillverkarens underhållsprocedurer med specifika reparationsförfaranden, andra brukares underhållsprocedurer och underhållsprocedurer som har utarbetats efter egna erfarenheter.

I UHB eller i det särskilda avsnittet i VHB ska det dessutom finnas specificerade tillsynslistor för olika typer av tillsyn.

Arbetsmetoder

89 § Procedurer ska finnas i den omfattning som krävs för allmänna standardiserade produktionsmetoder som t.ex. nitning, limning, värmebehandling och ytbehandling samt för arbetsmetoder vid tillverkning.

90 § Vid svetsning, hårdlödning och mjuklödning av flygmateriel gäller föreskrifterna i BCL-M 3.3 (LFS 2000:47) Flygverkstad beträffande arbetsmetoder och kompetens.

91 § Företaget ska ha procedurer för förrådshållning av nödvändig utbytes- och förbrukningsmateriel och för råmateriel av flygkvalitet för de aktuella UAS-typernas drift och underhåll.

Procedurerna ska ange skyddsåtgärder för lagring och transport, märkning, allmänna lagringstidsbegränsningar och planerad reservdelförsörjning samt hur flygmateriel och övrig materiel ska särskiljas.

92 § Procedurer ska finnas i den omfattning som krävs för provtagning under drift för att följa upp materiel- och systemstatus.

93 § Allt underhållsarbete, med undantag för daglig tillsyn eller motsvarande, ska i möjlig omfattning utföras vid företagets ordinarie underhållsbas. Det ska finnas procedurer för att verkställa och redovisa kompletterande åtgärder om det har varit nödvändigt att utföra kvalificerat underhållsarbete under andra förhållanden. Oavsett var underhållsarbetet utförs ska den tekniske chefen se till att det finns förutsättningar för att genomföra arbetet, med avseende på

1. utbildad personal,
2. arbetsunderlag,
3. verktyg och utrustning,
4. lämpliga lokaler, och
5. reserv- och utbytesmateriel.

94 § Procedurer ska finnas för uppföljning och revidering av nödvändiga luftfartygshandlingar enligt BCL-M 1.1 (LFS 1978:5) Luftvärdighets-, miljövärdighets- och dokumentationskrav.

Tillsynsbehörighet för personal i verksamheten

95 § Företaget får låta en anställd med rätt behörighet utföra viss tillsyn av systemet i stället för den föreskrivna dagliga tillsynen (eller motsvarande) som ska utföras av en flygtekniker eller systemtekniker. Omfattningen av en sådan tillsyn ska vara reglerad i särskilda tillsynslistor. Tillsynen får utföras på annan ort än den ordinarie underhållsbasen. Vid baseringsorten får tillsynen utföras endast under den tid då den behöriga flygteknikern/systemteknikern inte är i tjänst.

96 § Den tekniske chefen ska fastställa det antal tillsyner som en behörig anställd får utföra i en följd under en viss tidsperiod och redovisa detta i UHB eller i särskilt avsnitt i VHB eller i motsvarande instruktioner.

97 § Bevis om tillsynsbehörighet ska vara utställt av företagets tekniske chef. Denne är ansvarig för att upprätta och tillämpa utbildningsplaner och examineringsformer samt nödvändiga instruktioner och tillsynslistor med angivna befogenheter. Instruktionerna och tillsynslistorna ska finnas för aktuell typ av UAS i gällande arbetsunderlag för underhållsverksamheten (se 87 och 88 §§ ovan). Tillsynslistorna ska vara tillgängliga för personalen under flygning. Utbildningsplanen ska även innehålla regler för den fortbildning som krävs.

98 § Ett bevis om tillsynsbehörighet ska innehålla uppgifter om företagets namn, den behöriges namn och certifikatnummer, giltighet beträffande UAS-typ och typ av tillsyn samt giltighetstid. Ett bevis kan utställas individuellt eller kollektivt. Om ett bevis utställs kollektivt ska eventuella individuella befogenheter anges. Av beviset ska det även framgå att det är utställt av den tekniske chefen och att det endast gäller när innehavaren tjänstgör som anställd i företaget.

99 § Den tekniska chefen ska upprätta en aktuell förteckning över utställda behörighetsbevis där berörda personers namn och certifikatnummer anges.

Kontrollsystem

100 § Företaget ska tillämpa ett kontrollsystem vid underhåll av UAS som är anpassat till verksamhetens typ och omfattning. Detta system kan i sin mest utbyggda form utgöras av produktionskontroll och kvalitetskontroll.

Produktionskontroll

101 § Produktionskontrollen ska omfatta all provning och kontroll som anges i VHB, samt i förekommande fall funktionskontrollflygning.

102 § Tillsynsarbete som inte utförs av certifierade flygtekniker eller av behöriga anställda enligt 95 - 99 §§ ovan, eller av någon annan behörig person enligt 111 § punkt 11 nedan, ska genomföras enligt den produktionskontroll som ska vara beskriven i VHB.

103 § Översynsarbeten ska vara föremål för i VHB beskriven produktionskontroll och därmed förbunden provning.

104 § Reparations- och modifieringsarbete samt förekommande detaljtillverkning ska vara föremål för den produktionskontroll som anges i varje särskilt fall.

Kvalitetskontroll

105 § I VHB ska det beskrivas hur en systematisk granskning ska genomföras, i syfte att upprätthålla en godtagbar underhållsstandard. Den systematiska granskningen ska omfatta följande:

1. kvalifikationskraven för underhållsteknisk personal,
2. standarden hos verkstadslokaler och verkstadsutrustning,
3. att arbets- och kontrollunderlag är fullständigt och tillämbart,
4. att arbetsmetoder och arbetsprocesser är ändamålsenliga,
5. standarden i underhållsarbetet inom underhållsverkstäder och vid utestationer,
6. flygmateriel och råmaterial för luftfartyg och delsystem från underleverantör,
7. standarden i förrådshållning och transport av materiel,
8. att de mätdon som används i produktions- och kontrollverksamheten är tillförlitliga, och
9. tillämpningen av systemet för kontinuerlig funktionssäkerhetsövervakning av materielkomponenter.

Kontrollanvisningar

106 § Nödvändiga anvisningar för kontrollverksamheten enligt 100 § ovan ska i huvudsak bestå av:

1. omfattning och förfaranden för kontroller i anslutning till produktionsavdelningens tybundna underhållsarbete,
2. omfattning och förfaranden för kontroller vid kvalitetskontrollens granskningsverksamhet,
3. förfaranden för kontroller vid mottagande av råmaterial och materiel från underleverantörer och utomstående flygverkstäder,

4. kontroll av förråd, inklusive den förvarade materielens identifiering, uppläggning, konservering och lagringstider,
5. redogörelser för tillämpade speciella kontrollmetoder och kontroll av speciella arbeten samt nödvändig utrustning för detta,
6. rutiner vid funktionskontrollflygningar, och
7. periodisk kontroll och märkning av mätdon och provningsutrustning som används i kontrollverksamhet och underhållsarbete, samt av motsvarande utrustning som används i produktionen.

Teknisk redovisning

107 § Företaget ska redovisa materielens tekniska status och utfört underhållsarbete antingen genom ett särskilt system för teknisk bokföring eller genom tekniska journaler.

108 § Ett system för teknisk bokföring ska säkerställa dels att personalen är underrättad om systemets underhålls- och funktionsstatus före start, dels att personalen efter avslutad flygning lämnar en skriftlig rapport om anmärkningar och felfunktioner under flygning.

109 § Ett system för teknisk bokföring ska i huvudsak omfatta:

1. fastställda rapportformulär för redovisning av systemets och dess delkomponenters tekniska status i fråga om bl.a. gångtider, kalendertider, utfört underhåll och införda modifieringar,
2. nödvändiga instruktioner för underhålls- och kontrollansvarig personal för anteckning i rapportformulär (se även 95-99 §§ ovan), och
3. procedurer för rapportbehandling.

Verkstadshandbok (VHB)

110 § Företaget ska upprätta en verkstadshandbok eller motsvarande instruktioner. Innehållet ska vara styrande för underhållsverksamheten och hållas aktuellt så att det överensstämmer med verksamheten och gällande bestämmelser. Handboken ska beskriva den kvalitetsstyrning som tillämpas i företaget, enligt Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:19) om kvalitetsstyrning av flygsäkerhetsarbete i bruksflygverksamhet.

Handboken eller instruktionerna ska vara systematiskt uppställda och vara försedda med innehålls- och ändringsförteckningar samt en fördelningslista.

111 § Verkstadshandboken ska anpassas till företagets organisation för att säkerställa en tillförlitlig styrning av den underhållstekniska verksamheten. Den kan upprättas enligt följande:

1. Underhållsorganisationens omfattning och fördelning av underhållsarbetet på egen underhållsteknisk verksamhet och namngivna utomstående

underhållsinstanser samt den tekniska ansvarsfördelningen i avtal med dessa.

2. Organisationen av egen underhållsteknisk verksamhet illustrerad genom ett organisationsschema med namngiven funktionsansvarig personal enligt 69-72 §§ ovan. Organisationsbeskrivningen ska klargöra sambandet mellan företagets tekniska och operativa funktioner samt företagsledningen.

3. Instruktion för teknisk chef och för övriga ansvarsfunktioner enligt 5 §, 69 - 72 §§ och 80 – 83 §§ ovan.

4. Instruktioner för att anlita underleverantörer som inte är bundna av avtal enligt 76 - 79 §§ ovan.

5. Ägda eller förhyrda markområden med byggnader och övriga anläggningar för den egna underhållstekniska verksamheten enligt 84 – 86 §§ ovan visade på planskisser med angiven skala. Skisserna ska visa lokaler för uppställning av luftfartyg, övriga verkstadslokaler med väsentlig fast utrustning samt förråds- och kontorslokaler.

6. Instruktioner för att införskaffa och tillhandahålla nödvändiga publikationer och bestämmelser.

7. Specifikationer för gällande underhållsprocedurer för varje UAS-typ som används i verksamheten eller hänvisningar till för angiven UAS-typ gällande särskild UHB enligt 87 – 88 §§ ovan.

8. Referensförteckning för gällande anvisningar angående allmänna arbetsmetoder och instruktioner för arbetsmetoder enligt 89 – 99 §§ ovan.

9. I förekommande fall beskrivning av de kontrollsystem som används och en förteckning över gällande kontrollanvisningar enligt 100 – 106 §§ ovan.

10. Instruktioner för redovisning av underhållsarbeten i enlighet med föreskrifterna i BCL-M 3.2, Underhåll och modifiering av flygmateriel, och i förekommande fall redovisning av system för teknisk bokföring enligt 107 – 109 §§ ovan.

11. Förteckning över personal som har behörighet att underteckna handlingar som visar på slutfört underhållsarbete och/eller slutförd kontroll av detta. Av förteckningen ska vederbörandes behörighetsområde, identitet, kontrollstämpelnummer eller motsvarande (signatur) framgå. Förteckningen ska även omfatta personal med speciell kompetens, t.ex. svetsning och lödning (se BCL-M 3.3, Flygverkstad, Bilaga 3).

12. Riktlinjer för internutbildning av teknisk personal.

13. I förekommande fall, förteckning över särskilda underhållstekniska rutininstruktioner samt instruktioner för samordning av underhållsteknisk och flygoperativ verksamhet.

112 § Då företagets underhållstekniska organisation baseras på avtal mellan företaget och en utomstående underhållsinstans (se andra och tredje stycket 69 §), ska företagets verkstadsinstruktioner innehålla vad som krävs för att klargöra innebörden av avtalet för den egna personalen, samt de övriga procedurer som företaget och underhållsinstansen gemensamt anser vara nödvändiga för att upprätthålla funktionen som teknisk chef.

113 § Då ansvarsfunktionen för den underhållstekniska verksamheten är av en annan form än vad som avses i 112 § ovan och vid upplåtelse av luftfartyg, är det möjligt att upprätta verkstadsinstruktioner istället för en verkstadshandbok. Verkstadsinstruktionerna ska innehålla de delar i 111 § som krävs för att styra den underhållstekniska verksamheten på ett tillförlitligt sätt.

114 § När Transportstyrelsen ska utfärda ett första tillstånd ingår verkstadshandboken eller verkstadsinstruktionerna i beslutsunderlaget. Därefter ska företaget anmäla förändringar av väsentlig betydelse i verksamheten. Handboken eller instruktionerna, inklusive ändringar, ska då bifogas till anmälan.

6 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

-
1. Denna författning träder i kraft den 1 december 2009.
 2. Tillstånd för verksamhet med UAS som tidigare meddelats av Transportstyrelsen eller dess föregångare gäller fortfarande.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Erik Bergdahl
(Luftfartsavdelningen)

Bilaga 1 Instruktioner för ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 1A och 1B

Vid ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 1A och 1B ska den sökande skicka in nedanstående information.

- Operatörens namn och företagsnamn, person- eller organisationsnummer, fullständig adress, telefonnummer, samt eventuell e-postadress.
- Pilotens namn och en beskrivning av pilotens erfarenhet av att flyga med den aktuella typen av UAS.
- En kopia på försäkringsbeviset ska bifogas. Om det inte är möjligt, kan det skickas in efter att tillståndet har utfärdats. Då krävs dock en bekräftelse från Transportstyrelsen att beviset har mottagits och godkänts innan verksamheten får påbörjas.
- UAS-luftfartygets typ, fabrikat, vikt, dimensioner, hastighet, framdrivningssystem och styrsystem.
- Ett foto eller en sprängskiss på luftfartyget ska bifogas ansökan.
- Om ansökan gäller kategori 1B ska även luftfartygets felsäkerhetssystem beskrivas.
- För att tillstånd ska kunna ges för kategori 1B där den beräknade kinetiska energin överstiger 1000 J, ska ansökan i detta fall kompletteras med en beskrivning och motivering för på vilket sätt luftfartygets konstruktion bidrar till att minska den negativa inverkan på personer och egendom i händelse av kollision.

Det tillståndsnummer som luftfartyget ska vara märkt med lämnas i samband med utgivningen av tillståndet.

Ansökningsblankett och information om ansökan finns på Transportstyrelsens webbplats. Ansökan ska skickas till Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, 601 73 Norrköping.

TSFS 2009:88

Bilaga 1

Bilaga 2 Instruktioner för ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 2

Vid ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 2 ska den sökande sända in information enligt nedan.

Ansökan består av två delar:

1. allmänna uppgifter, och
2. en drift- och underhållshandbok.

1. De allmänna uppgifterna ska bestå av följande:

- Den sökandes namn eller firma, postadress, telefonnummer och e-postadress.
- Person- eller organisationsnummer och bolagsbevis, beroende på typ av organisation.
- Beskrivning av den organisation och ledning som avses för den tilltänkta verksamheten samt meritförteckning för den verksamhetsansvarige, flygchefen, den tekniska chefen och piloten.
- Beskrivning över den verksamhet som avses.
- Beskrivning av UAS. Detta innefattar uppgifter om typ av luftfartyg (benämning/tillverkare), dimensioner och övriga tekniska specifikationer, typ av styrsystem samt hur i övrigt 4 kap. 9 – 15 §§ i dessa föreskrifter uppfylls.
- En kopia på försäkringsbeviset ska bifogas. Om det inte är möjligt, kan det skickas in efter att tillståndet har utfärdats. Då krävs dock en bekräftelse från Transportstyrelsen att beviset har mottagits och godkänts innan verksamheten får påbörjas.

2. Drifts- och underhållshandboken ska innehålla uppgifter enligt 4 kap. 16 – 17 §§ i dessa föreskrifter. Den ska i övrigt innehålla en beskrivning om hur 4 kap. 18 – 29 §§ i dessa föreskrifter uppfylls inom den aktuella organisationen.

Det tillståndsnummer som luftfartyget ska vara märkt med lämnas i samband med utgivningen av tillståndet.

Ansökningsblankett och information om ansökan finns på Transportstyrelsens webbplats. Ansökan ska skickas till Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, 601 73 Norrköping.

TSFS 2009:88

Bilaga 2

Bilaga 3 Instruktioner för ansökan om tillstånd för verksamhet med UAS kategori 3

Ansökan består av tre delar:

1. allmänna uppgifter
2. flygoperativ organisation
3. underhållsteknisk organisation

Ansökan ska omfatta följande uppgifter och handlingar:

Del 1.

- Den sökandes namn eller firma, postadress, telefonnummer, samt e-postadress.
- Den organisation och ledning som avses för den planerade verksamheten samt meritförteckning för den verksamhetsansvarige, flygchefen och den tekniske chefen.
- Den avsedda verksamhetens art och omfattning samt avsedda typer av UAS och antal
- Den avsedda verksamhetens baseringsort och tillgång till lokaler för administrativ, flygoperativ och underhållsteknisk verksamhet.

Del 2.

- Förslag till drifthandbok enligt 5 kap 26-27.
- Flygoperativa personalens antal.
- Registreringsbeteckningar för de UAS som avses användas i verksamheten.
- Täckande försäkringar eller annan säkerhet för de typer av UAS som används.

Del 3.

- Verkstadshandbok (VHB) eller motsvarande instruktioner.
- Antal flyg- och systemtekniker i verksamheten.
- Avtal (i förekommande fall) med utomstående person eller underhållsföretag enligt 5 kap 101-104 §§.
- Tekniska avtal (i förekommande fall) med underleverantörer enligt 5 kap 106 §.

Om sökanden är en enskild person, ska personbevis och registreringsbevis bifogas till ansökan.

Om sökanden är ett aktiebolag, ska registreringsbevis och avskrift av bolagsordning bifogas till ansökan.

Om sökanden är ett handelsbolag, ska utdrag ur handelsregister och personbevis för bolagsmännen bifogas till ansökan.

Personbevis får inte vara äldre än 6 månader. Registreringsbevis och registerutdrag ska utvisa förhållandena vid ansökningstillfället.

Ansökan om tillstånd till verksamhet med UAS kategori 3 ska skickas till Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, 601 73 Norrköping.

Bilaga 4 Instruktioner för ansökan om förnyat tillstånd för verksamhet med UAS

I ansökan ska det framgå att operatören avser fortsätta med tidigare godkänd verksamhet och få tillståndet förnyat. Namn och företagsnamn, person- eller organisationsnummer, fullständig adress, telefonnummer och e-postadress ska uppges. Till ansökan ska det bifogas en driftrapport som beskriver det gångna årets verksamhet. Loggboken kan tjäna som underlag för driftsrapporten. Ur driftsrapporten bör det framgå total flygtid för varje luftfartygsindivid och pilot, typ av uppdrag samt eventuella driftsstörningar och avvikelser inklusive korrigerande åtgärder.

En ansökan om förnyat tillstånd till verksamhet med UAS ska skickas till Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, 601 73 Norrköping.