

# NYA EU-REGLER

FÖR DIG SOM FLYGER



© Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Bemannings- och behörighetsenheten

Månad År            Februari 2013  
Version 1.0

## **Nya EU-regler för dig som flyger införs i Sverige från den 8 april 2013**

Nya EU-regler kring flygande personal trädde i kraft den 8 april 2012 och börjar tillämpas i Sverige med start den 8 april 2013. Reglerna omfattar bland annat pilotcertifiering, medicinska krav, kvalificering av kabinbesättningar samt krav på myndigheter och organisationer. Nyheterna är framför allt nya certifikat, nya krav och benämningar på utbildningsorganisationer samt nya medicinska krav. Dessutom införs en ny luftfartygsklass: komplexa enpilotsluftfartyg med höga prestanda (Single Pilot High Performance Complex Aircraft, SPHPCA).

Vi har här sammanställt huvuddragen i de nya reglerna, tidplanen för införande i Sverige samt status för införandet. Senast uppdaterade informationen om de nya reglerna hittar du på [www.transportstyrelsen.se/eucertifikat2012](http://www.transportstyrelsen.se/eucertifikat2012).

**EU-reglerna ska vara genomförda senast april 2018.  
Införandet görs stegvis, nyckeldatum är den 8 april varje år.**

## Innehåll

<b>SÅ SER EU-REGELVERKET UT.....</b>	<b>5</b>
<b>NYA CERTIFIKATBETECKNINGAR .....</b>	<b>8</b>
<b>CERTIFIKATUTFÄRDANDE STATER .....</b>	<b>9</b>
<b>PILOTER.....</b>	<b>10</b>
Del FCL-certifikat utfärdas från den 8 april 2013 .....	11
Vad gäller om jag har ett JAR-certifikat i dag? .....	12
Vad gäller om jag har ett certifikat i dag som inte är ett JAR-certifikat, eller som är ett begränsat JAR-certifikat? .....	12
Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) = flygcertifikat för lätta luftfartyg .....	13
Andra behörigheter som utfärdas från den 8 april 2015 .....	13
Vad gäller för pilotcertifikat från länder utanför EU? .....	14
Tidplan för övergång till EU-regler .....	15
<b>KABINBESÄTTNINGSINTYG .....</b>	<b>16</b>
<b>INSTRUKTÖRER.....</b>	<b>17</b>
Förändrade befogenheter .....	17
Nya instruktörsbehörigheter .....	18
<b>KONTROLLANTER .....</b>	<b>19</b>
Förändrade befogenheter .....	19
Ytterligare förändringar för kontrollanter .....	19
<b>MEDICINSKA KRAV .....</b>	<b>21</b>
Allmänt .....	21
Medicinska nyheter för piloter .....	21
Medicinska nyheter för kabinbesättning.....	22
<b>LÄKARE .....</b>	<b>23</b>
Flygläkare.....	23
Specialister i allmänmedicin.....	23
Företagsläkare .....	23
<b>OPERATÖRER .....</b>	<b>24</b>
<b>UTBILDARE.....</b>	<b>25</b>
Allmänt .....	25
Registrerade flygskolor (RF) .....	25
FTO och TRTO .....	25
Utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).....	26
Piloter under utbildning .....	26
Överföring av skolor till EASA.....	27

## Så ser EU-regelverket ut

Under ett antal år har arbete pågått med att ensa regelverken för flygbranschen i EU och några länder till i Europa. Det nya EU-regelverket, som beskrivs här, bygger på grundförordningen (Basic Regulation, BR), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

Regelverket omfattar inte bara certifiering av personal utan även auktorisation av underhålls-, tillverknings- och utbildningsorganisationer, med flera. Detta informationsblad vänder sig dock framförallt till flygande personal i form av piloter och kabinbesättningar – och då i första hand sådana med svenska certifikat/behörigheter. Viss information om flygskolor, certifikat utfärdade i annat land, med mera, finns med.

EU-kommissionen har bemyndigande att, med stöd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), utfärda lämpliga tillämpningsföreskrifter (Implementing Rules (IR)) i form av EU-förordningar inom olika områden inom luftfarten. De förordningar som behandlas här är:

- Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011
- Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 (ändringsförordning till (EU) nr 1178/2011)

Dessa förordningar, med bilagor, gäller från och med den 8 april 2012, men medlemsstaterna har möjlighet att genomföra en senare tillämpning för att få en successiv övergång till det nya regelverket. Senast den 8 april 2018 ska alla delar vara genomförda inom hela EU.

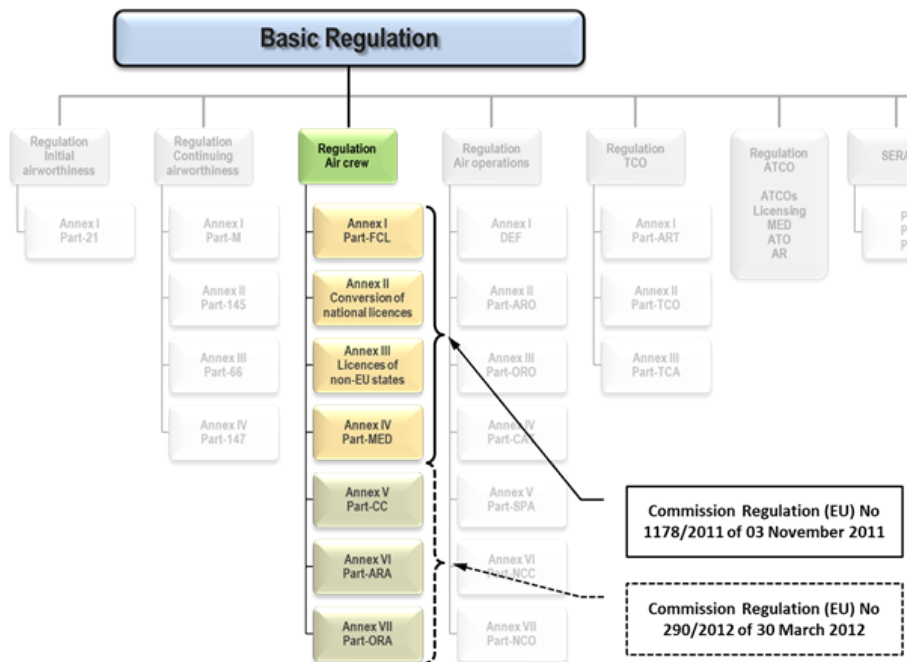
Sverige har beslutat att tillämpa reglerna successivt, med början den 8 april 2013. Vi har även satt upp delmål för perioden fram till den 8 april 2018, som ska vara fullbordade senast den 8 april varje år. Övergångsregler kommer att finnas under perioden (se detaljer längre fram).

De aktuella EU-förordningarna är publicerade i EU:s officiella tidning (EUT) och finns tillgängliga på alla officiella språk som används inom medlemsstaterna på EASA:s webbplats, [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu).

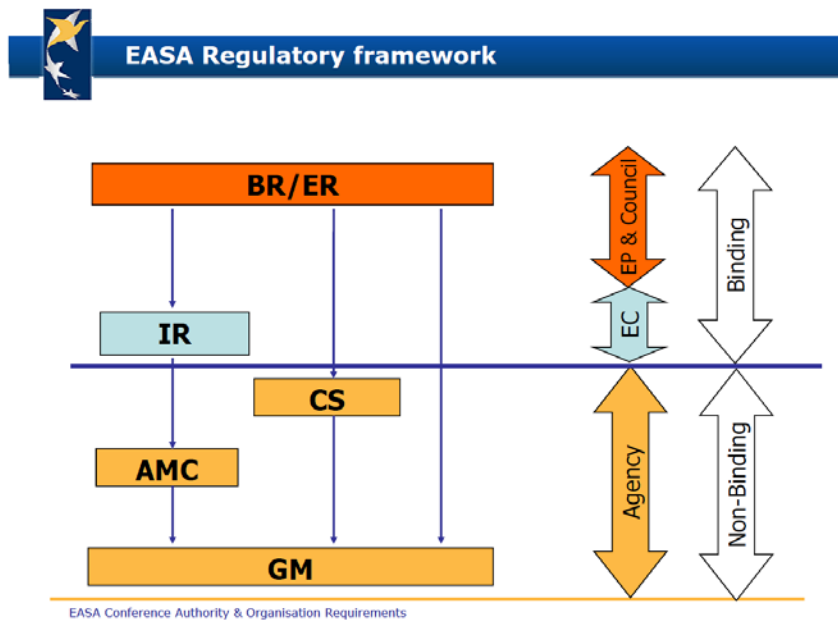
**Den största nyheten är införandet av  
Light Aircraft Pilot Licence (LAPL).  
Införs senast från och med den 8 april 2015.**

Förordningarna har följande bilagor (på engelska annex):

- Bilaga I Del FCL (pilotcertifiering);
- Bilaga II Villkor för konvertering av existerande nationella certifikat och behörigheter för flygplan och helikoptrar;
- Bilaga III Villkor för godtagande av certifikat som har utfärdats av ett tredjeland eller på ett tredjelands vägnar;
- Bilaga IV Del MED (medicinska krav);
- Bilaga V Del CC (kvalificering av kabinbesättningar som deltar i kommersiell trafik);
- Bilaga VI Del ARA (krav på myndigheter);
- Bilaga VII Del ORA (krav på organisationer).



Översikt bild över de nya förordningarna med bilagor.



Översiktsbild över EASA:s regelområde. BR = Basic Rules; ER = Essential Rules; IR = Implementing Rules; EC= European Commission; EP = European Parliament.

Det nya regelverket innebär i vissa fall betydande förändringar i många länder – i flera fall lättnader, men också strängare krav.

## Nya certifikatbeteckningar

De olika typerna av flygcertifikat existerar parallellt under övergångsperioden.

Typ av flygcertifikat	Nuvarande beteckning	Beteckning enligt Del FCL
Trafikflygarcertifikat (flygplan)	ATPL(A)	ATPL(A)
Flerpilotscertifikat	MPL	MPL
Trafikflygarcertifikat (flygplan)	CPL(A)	CPL(A)
Privatflygarcertifikat (flygplan)	PPL(A)	PPL(A)
Flygcertifikat för lätta luftfartyg (flygplan)	–	LAPL(A)
Segelflygarcertifikat	S	SPL
Flygcertifikat för lätta luftfartyg (segelflyg)	–	LAPL(S)
Certifikat för ultralätta luftfartyg	UL <sup>*</sup>	–
Certifikat för flygmaskinist	MF <sup>*</sup>	–
Trafikflygarcertifikat (helikopter)	ATPL(H)	ATPL(H)
Trafikflygarcertifikat (helikopter)	CPL(H)	CPL(H)
Privatflygarcertifikat (helikopter)	PPL(H)	PPL(H)
Flygcertifikat för lätta luftfartyg (helikopter)	–	LAPL(H)
Ballongflygarcertifikat	FB	BPL
Flygcertifikat för lätta luftfartyg (ballong)	–	LAPL(B)

*\*Certifikat för ultralätta flygplan och för flygmaskinist kommer att finnas kvar som svenska, nationella certifikat.*



## Certifikatutfärdande stater

Certifikat ska utfärdas av en behörig myndighet som också måste förvara pilotens flygmedicinska handlingar. Detta kallas pilotens certifikatutfärdande stat. I Sverige är Transportstyrelsen certifikatutfärdande stat.

Den certifikatutfärdande staten behöver inte nödvändigtvis vara det land där det senaste medicinska intyget är utfärdat. Enligt Del MED kan en pilot få en flygmedicinsk bedömning av vilken certifierad flygläkare som helst inom EU. Flygläkaren ska skicka en kopia av undersökningsprotokollet, den flygmedicinska bedömningen och intyget till den certifikatutfärdande staten.

Oavsett var en pilot utbildar sig för ett nytt certifikat eller en ny behörighet, får piloten endast ansöka hos sin certifikatutfärdande stat om certifikatet eller behörigheten. Andra stater får inte acceptera ansökan.

En pilot som vill byta certifikatutfärdande stat måste föra över sina flygmedicinska handlingar till den staten, alternativt få en ny första bedömning av den nya staten, och måste få alla sina certifikat utfärdade på nytt av den nya staten.

När en pilot ska genomgå ett flygprov (skill test), en kompetenskontroll (proficiency check, PC) eller en kompetensbedömning, måste kontrollanten antingen ha samma certifikatutfärdande stat som den sökande, eller i förväg ha anmält sin avsikt att genomföra provet/kontrollen till den certifikatutfärdande staten samt ha fått godkännande och vara registrerad hos berörd myndighet. (Läs mer under rubriken Kontrollanter.)

**Du som ansöker om certifikat eller behörighet,  
kontrollera i förväg att du ansöker till rätt stat  
och att kontrollanten antingen är certifierad av samma stat  
eller har fått information från den staten.**

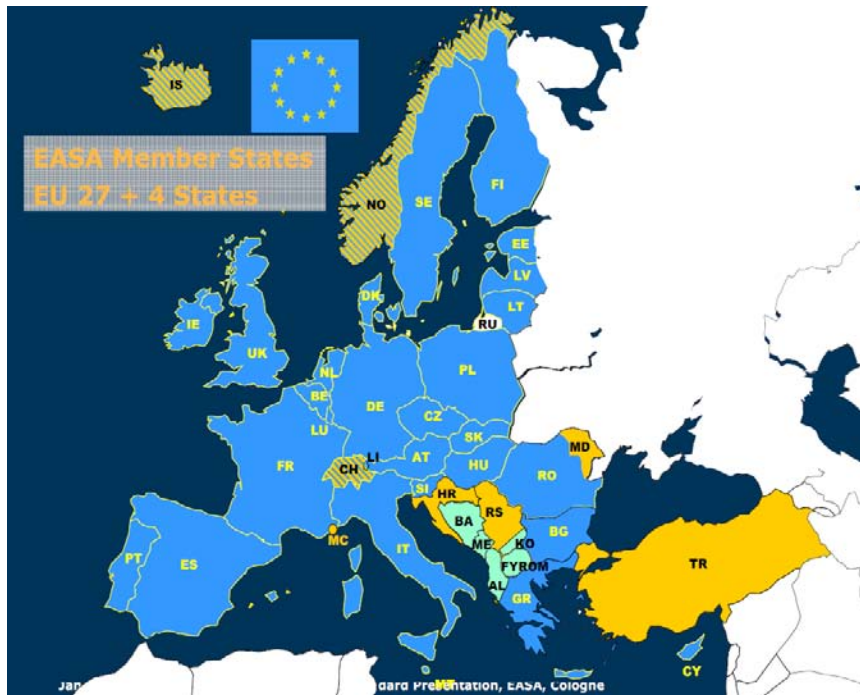


Bild över vilka länder som omfattas av de nya förordningarna, det vill säga medlemmar i EU (blå färg) samt Norge, Island, Schweiz och Liechtenstein (streckade).

## Piloter

Efter övergångsperiodernas slut måste alla piloter som flyger så kallade EASA-luftfartyg ha ett Del FCL-certifikat. De flesta luftfartygen i Europa, oavsett tillverkningsstat eller registreringsstat, är EASA-luftfartyg. Undantagna från grundförordningen och dess tillämpningsförfordningar är luftfartyg som används i statsluftfart och till exempel följande luftfartyg som räknas upp i bilaga II till grundförordningen, så kallade bilaga II-luftfartyg:

- Ultralätta flygplan
- Lätta gyroplan
- Amatörbyggda luftfartyg
- Före detta militära luftfartyg
- Historiska luftfartyg som inte har något flygtillstånd av EASA.

Det kommer att bli möjligt i några reglerade fall att flyga kommersiellt med bilaga II-luftfartyg. Kraven framgår av grundförordningen.

Transportstyrelsens inriktning är att det ska vara möjligt att flyga svenskregistrerade bilaga II-luftfartyg med Del FCL-certifikat.

Nationella bestämmelser kommer att gälla för flygning med bilaga II-luftfartyg. Dessa kommer i största möjliga mån att stämma överens med EU-reglerna.

**Det kommer att finnas skillnader  
mellan olika länder i EU.**

**Gå in på Transportstyrelsens webbplats, där ser  
du vad som gäller för alla med svenska certifikat,  
behörigheter och tillstånd.**

### **Del FCL-certifikat utfärdas från den 8 april 2013**

Transportstyrelsen kommer att börja utfärda nya Del FCL-certifikat från och med den 8 april 2013. Dessa certifikat har obegränsad giltighetstid.

Det nya flygcertifikatet kommer att få ett annat utseende än dagens motsvarande certifikat. Medicinska begränsningar kommer inte att anges på certifikatet utan endast på det medicinska intyget.

**Endast de behörigheter som gäller  
när det nya certifikatet trycks  
kommer med på certifikatet.**

När ett certifikat byts ut till ett Del FCL-certifikat (från och med den 8 april 2013) på grund av ändring, konvertering, förlängning eller förnyelse, kommer certifikatet endast att visa de behörigheter som är gällande när certifikatet trycks, i enlighet med reglerna i Del ARA. För att återfå behörigheter vars giltighetstid har löpt ut måste du ansöka hos Transportstyrelsen om att få dem införda igen på certifikatet när förnyelsekraven är uppfyllda.

### **Vad gäller om jag har ett JAR-certifikat i dag?**

Existerande JAR-certifikat anses vara utfärdade enligt Del FCL. Själva certifikatet måste däremot ersättas innan giltighetstiden löper ut. Om du ansöker om förlängning, förnyelse eller ändring av ditt JAR-certifikat efter den 8 april 2013 kommer alltså ett Del FCL-certifikat att utfärdas. Om du har ett JAR-certifikat ska du själv, utan påminnelse, skicka in ansökan om förnyelse.

**Det finns några gamla  
A-, B- och D-certifikat som fortfarande gäller.**

### **Vad gäller om jag har ett certifikat i dag som inte är ett JAR-certifikat, eller som är ett begränsat JAR-certifikat?**

Svenska flygplans- och helikoptercertifikat som inte är JAR-certifikat, samt JAR-certifikat som är begränsade till svenskregistrerade luftfartyg eller svenskt luftrum, kan konverteras direkt till Del FCL-certifikat utan att först behöva konverteras till JAR-certifikat.

För svenska A-, B- och D-certifikat för flygplan eller helikopter kan denna konvertering ske på villkor som liknar dem som tillämpats för konvertering av svenska certifikat till JAR-certifikat. Kraven framgår av kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011, bilaga II, ”Villkor för konvertering av existerande nationella certifikat och behörigheter för flygplan och helikoptrar”.

Även JAR-certifikat som är begränsade till svenskregistrerade luftfartyg eller helikoptrar kan konverteras till Del FCL-certifikat enligt samma bilaga.

**Med ett LAPL får du flyga i hela Europa med de vanligaste allmänflygplanen. Maxvikten kommer att vara 2000 kg och antalet personer ombord max 4.**

### **Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) = flygcertifikat för lätta luftfartyg**

LAPL är ett nytt certifikat som kommer att gälla för flygning inom Europa med luftfartyg som är registrerade inom EU och som omfattas av befogenheterna i certifikatet. **Observera att det kommer att finnas LAPL inte bara för flygplan utan även för helikoptrar, ballonger och segelflygplan.** Dessutom blir det inte nödvändigt att ha ett medicinskt intyg klass 1 eller klass 2, utan ett särskilt medicinskt intyg för LAPL införs. Ett sådant intyg ska utfärdas av flygläkare eller av Transportstyrelsen, men läkarundersökningar för att förlänga eller förnya ett sådant medicinskt intyg kan också göras av vissa specialister i allmänmedicin som har godkänts av Transportstyrelsen. Läs mer under rubriken ”Medicinska nyheter”.

Utbildning till ett LAPL kommer bara att kunna göras vid en ATO, alltså en flygskola godkänd enligt Del FCL

Det kommer också vara möjligt att byta ut sitt PPL, CPL eller ATPL till ett LAPL.

LAPL ska kunna utfärdas i Sverige senast från och med den 8 april 2015.

### **Andra behörigheter som utfärdas från den 8 april 2015**

Behörigheter för avancerad flygning, bogsering, bergsflygning och provflygning kommer att utfärdas från och med den 8 april 2015. Förutsättningen för utfärdande är att konverteringskraven är uppfyllda, alternativt att godkända utbildningar finns tillgängliga och har fullgjorts.

Bergsflygning är en ny behörighet.

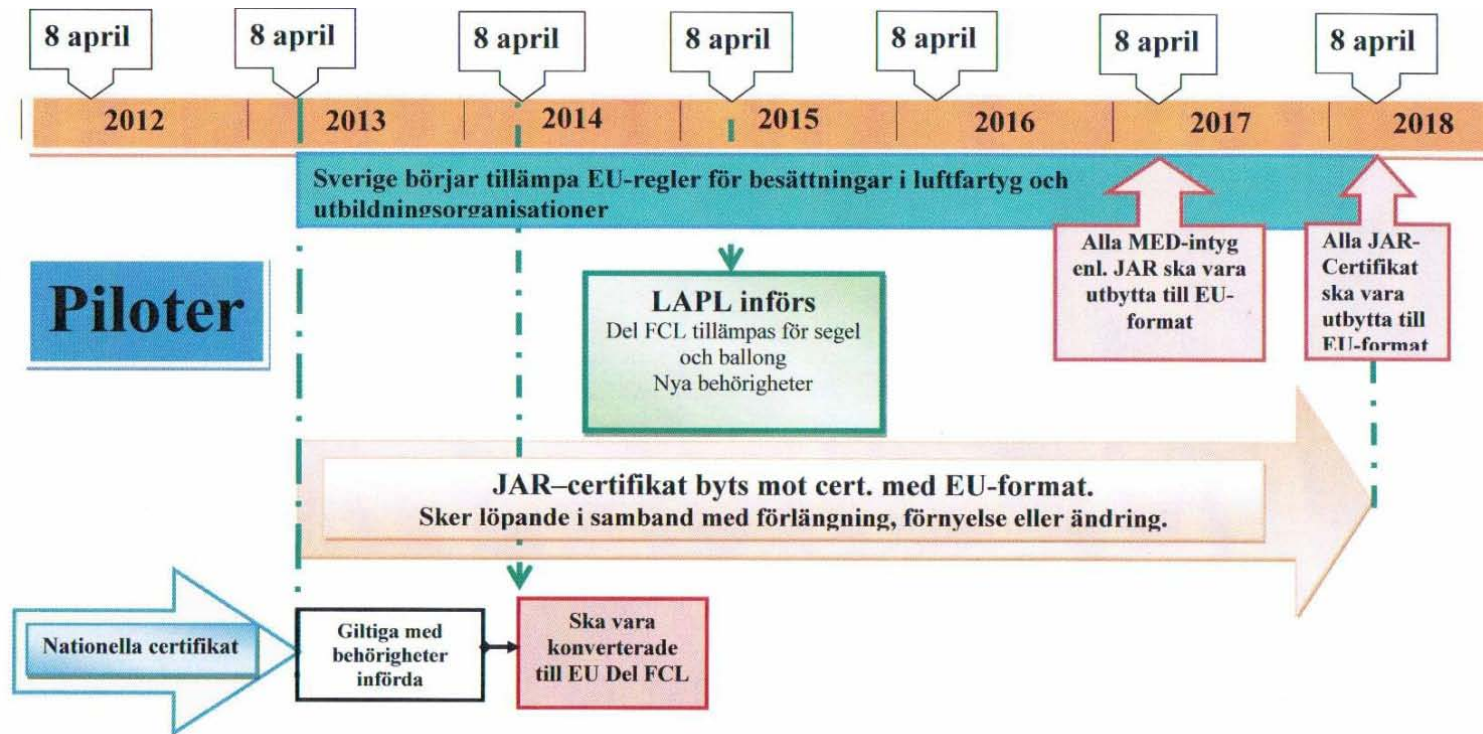
**Vad som räknas som ”berg” för den nya behörigheten ”bergsflyg” specificeras av respektive medlemsstat.**

**Certifikat från länder utanför EU,  
till exempel USA, kan användas efter validering.  
En validering gäller högst ett år.**

**Vad gäller för pilotcertifikat från länder utanför EU?**

Från den 8 april 2013 ändras reglerna om konvertering och validering av pilotcertifikat från länder utanför EU. Validering och konvertering av certifikat som omfattas av EU-reglerna sker då utifrån EU-regelverket, inte som tidigare utifrån JAR-bestämmelser eller nationellt regelverk.

### Tidplan för övergång till EU-regler



Tidplan för införandet av nya EU-regler. Tidplanen visar vad som gäller för piloter.

## Kabinbesättningsintyg

Från och med den 8 april 2013 börjar nya regler för kabinbesättningsintyg och de medicinska kraven för kabinbesättningsmedlemmar att gälla. De nya reglerna i Del CC tillämpas successivt. I likhet med pilotcertifikaten kommer kabinbesättningsintygen att ha obegränsad giltighetstid. Intyg som har utfärdats, eller utfärdas före den 8 april 2013 enligt EU-OPS anses vara utfärdade enligt Del CC.

Senast den 8 april 2017 ska de intyg som har utfärdats enligt EU-OPS ersättas med kabinbesättningsintyg i det särskilda format som är fastställt i Del ARA.

En kabinbesättningsmedlem som inte uppfyller alla tillämpliga krav på utbildning, kontroll och aktuell erfarenhet enligt EU-OPS, måste genomgå en kompletterande utbildning och kontroll innan intyget kan anses vara utfärdat enligt Del CC. En kabinbesättningsmedlem som inte har tjänstgjort i kommersiell trafik med flygplan på mer än fem år ska genomgå grundutbildning och examination enligt Del CC. Nya kabinbesättningsintyg får endast utfärdas till sökande som har godkänts efter genomgången grundutbildning i enlighet med Del CC.

De nya kabinbesättningsintygen och hanteringen av dem skiljer sig från intygen som är utfärdade enligt EU-OPS. Enligt Del CC ska en kabinbesättningsmedlem som deltar i eller avser delta i kommersiell trafik med luftfartyg, bland annat ansöka om ett kabinbesättningsintyg. Ansökan ska riktas till en organisation som har Transportstyrelsens godkännande att utfärda intygen (vilka dessa är kommer att framgå av en förteckning på Transportstyrelsens webbplats).

Mer information om regler för kabinbesättning och kabinbesättningsintyg publiceras på [www.transportstyrelsen.se/eucertifikat2012](http://www.transportstyrelsen.se/eucertifikat2012).



## Instruktörer

### Förändrade befogenheter

En ny flygplanskategori införs för komplexa enpilotsflygplan med hög prestanda, SPHPCA (Single-Pilot High Performance Complex Aeroplanes).

För att anses som ett komplext motordrivet luftfartyg ska det vara:

1. ett flygplan
  - a. vars största certifierade startmassa överstiger 5700 kg, eller
  - b. som är certifierat för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nitton, eller
  - c. som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
  - d. som är försett med en eller flera turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor, eller
2. en helikopter som är certifierad
  - a. för en största startmassa som överstiger 3 175 kg, eller
  - b. för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nio, eller
  - c. för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
3. ett tiltrotorluftfartyg

Flygplan med höga prestanda (HPA) är flygplan som är HPA-märkt i EASA typ- och klasslista.

I och med det förändras befogenheterna hos de instruktörer som utbildar piloter.

Enligt JAR-FCL har

- typinstruktörer (TRI) befogenhet när det gäller typbehörigheter för helikoptrar och flerpilotsflygplan
- klassinstruktörer (CRI) befogenhet för flygplan inom en klassbehörighet, men även för typbehörigheter för enpilotsflygplan.

Enligt Del FCL kommer

- klassinstruktörer inte att utbilda i klassbehörigheter och typbehörigheter för den nya flygplanskategorin SPHPCA. Sådan utbildning ska genomföras av typinstruktör TRI för enpilotsflygplan TRI (SpA), trots att flygplanen är enpilotsflygplan.

### **Nya instruktörsbehörigheter**

TVå nya instruktörsbehörigheter kommer också att införas från och med den 8 april 2015:

- instruktör för provflygare ("flight test instructor")
- instruktör för bergsbehörighet ("mountain instructor").

**Om din typ-, klass, eller IR-behörighet har gått ut, behöver du efter den 8 april 2013 gå till en flygskola för att återuppta den.**

## Kontrollanter

### Förändrade befogenheter

Den nya flygplanskategorin för komplexa enpilotsflygplan med hög prestanda (SPHPCA) innebär också förändrade befogenheter hos de kontrollanter som examinerar piloter.

Enligt JAR-FCL har:

- typkontrollanter (TRE) befogenhet när det gäller typbehörigheter för helikoptrar och flerpilotsflygplan
- klasskontrollanter (CRE) befogenhet för flygplan inom en klassbehörighet, men även för typbehörigheter för enpilotsflygplan.

Enligt Del FCL kommer

- klasskontrollanter inte att kunna arbeta med klassbehörigheter och typbehörigheter för den nya flygplanskategorin SPHPCA. Sådan kontroll ska genomföras av typkontrollant TRE(A) med erfarenhetskrav på enpilotsflygplan, trots att flygplanen är enpilotsflygplan.

**De nya EU-reglerna innebär en del förändringar för kontrollanter. Speciellt berörs kontroller av piloter som har certifikat utfärdade av annan stat.**

### Ytterligare förändringar för kontrollanter

När det gäller kompetenskontroll för förnyelse eller förlängning av instrumentbehörighet (IR-PC) får den enligt JAR-FCL göras av en klasskontrollant med IR-behörighet. Enligt Del FCL måste klasskontrollanten efter den 8 april 2013 även uppfylla kraven för IR-kontrollant (IRE-behörighet) och också krav på IRI-behörighet för att få göra IR-PC.

För kontrollanter som utövar befogenheter utanför sin certifikatutfärdande stat, eller utför prov med sökande som har certifikat som är utfärdat i annan stat, gäller följande:

- Kontrollanter utan svenskt behörighetsbevis som vill utöva sina befogenheter vid prov med svenska certifikatinnehavare, måste anmäla det till Transportstyrelsen innan de inleder sitt arbete. Detta krävs enligt Del FCL och kravet är gemensamt för alla EU-medlemsstater.
- En kontrollant måste få en genomgång av vissa krav och förfaranden av den certifikatutfärdande staten för en sökande. Föranmälan krävs alltså inte om kontrollantens och den sökandes certifikat är utfärdade av samma behöriga myndighet i en EU-medlemsstat.

## Medicinska krav

### Allmänt

Nya medicinska intyg för piloter och medicinska rapporter för kabinbesättningsmedlemmar enligt Del MED kommer att utfärdas från och med den 8 april 2013 till den som ansöker om ett första intyg/rapport eller förlängning av ett existerande intyg/godkännande. Medicinska intyg enligt JAR-FCL och medicinska godkännanden enligt EU-OPS som har utfärdats eller utfärdas före den 8 april 2013 anses vara utfärdade enligt Del MED.

De JAR-godkända flygmedicinska centrum som finns i Sverige anses uppfylla kraven i Del ORA och kan fortsätta att utföra undersökningar som tidigare. Från och med den 8 april 2014 ska dock de nya kraven i Del ORA på bland annat ledningssystem vara uppfyllda.

### Medicinska nyheter för piloter

Från och med den 8 april 2013 kommer innehavare av medicinskt intyg klass 1 eller klass 2 enligt JAR att kunna förlänga eller förnya dessa hos en flygläkare för att erhålla ett medicinskt intyg enligt Del MED.

Vid **första** utfärdandet av medicinskt intyg klass 1 måste den sökande uppsöka ett flygmedicinskt centrum. Det första utfärdandet av medicinskt intyg klass 2 får göras av flygläkare eller flygmedicinskt centrum.

Även det medicinska intyget för LAPL introduceras den 8 april 2013. Från detta datum kan flygmedicinska undersökningar för LAPL utföras av flygläkare eller specialister i allmänmedicin som godkänts av Transportstyrelsen (lista över dessa kommer att finnas på Transportstyrelsens webbplats).

OBS: Vid **första** utfärdandet av medicinskt intyg för LAPL måste den sökande uppsöka en flygläkare.

För den som inte uppfyller kraven för ett medicinskt intyg klass 2 är Transportstyrelsens inriktning att ett medicinskt intyg för LAPL kan vara tillräckligt för kvarvarande nationellt begränsade certifikat under en övergångsperiod. Övergångsperioden gäller till dess att LAPL införts, dock längst till den 8 april 2014 för PPL och längst till den 8 april 2015 för segelflyg och ballongflyg. För ultralätta luftfartyg är Transportstyrelsens inriktning att längst de medicinska kraven för LAPL ska vara uppfyllda.

### **Medicinska nyheter för kabinbesättning**

Från och med den 8 april 2013 kommer innehavare av medicinskt godkännande för kabinpersonal enligt EU-OPS att kunna förlänga eller förnya dessa hos en flygläkare eller vissa företagsläkare för att erhålla en medicinsk rapport för kabinbesättning enligt Del MED.

## Läkare

### Flygläkare

Flygläkare som är godkända enligt JAR kommer att få ett certifikat för flygläkare (AME) enligt Del ARA. Certifikatet ger dem rätt att utföra undersökningar och utfärda medicinska intyg enligt Del MED. Ett villkor för certifikatet är att flygläkaren deltar i en utbildning som organiseras av Transportstyrelsen. Undersökningsprotokoll och flygmedicinska bedömningar ska skickas elektroniskt till Transportstyrelsen.

### Specialister i allmänmedicin

En specialist i allmänmedicin som vill utföra undersökningar för medicinska intyg för LAPL ska anmäla detta till Transportstyrelsen. Läkaren anmäler sig en gång och det måste ske innan den första undersökningen utförs.

Läkaren måste samtycka till att hans eller hennes kontaktuppgifter publiceras. De flygmedicinska bedömningarna ska skickas elektroniskt till Transportstyrelsen.

**Företagsläkare kommer att kunna göra undersökningar av kabinbesättningar, under vissa förutsättningar.**

### Företagsläkare

En företagsläkare som vill utföra undersökningar av kabinbesättningar ska anmäla detta till Transportstyrelsen. Läkaren anmäler sig en gång och det måste ske innan den första undersökningen utförs.

Företagsläkaren ska kunna visa att han/hon har sådana kunskaper i flygmedicin som är relevanta för kabinbesättningens operativa miljö.

Undersökningsprotokoll och flygmedicinska bedömningar som är gjorda av godkända företagsläkare i Sverige ska skickas elektroniskt till Transportstyrelsen.

**Alla operatörer kommer att påverkas av såväl de nya kraven på piloter som de ändrade reglerna för kabinbesättningar.**

## **Operatörer**

EU-förordningarna kommer att påverka operatörer eftersom det kommer att bli ändringar i reglerna om repetitionsutbildning och förlängning eller förnyelse av behörigheter.

Vissa operatörer kan också ha piloter som har svenska nationella certifikat som kräver konvertering före den 8 april 2014.

Operatörerna kommer även att påverkas av EU-förordningarna när det gäller kabinbesättningar. Det gäller främst hanteringen och införandet av de nya kabinbesättningsintygen.



## Alla flygskolor (RF, FTO och TRTO) ska bli ATO.

### Utbildare

#### Allmänt

EASA inför ett nytt, samlande begrepp för flygskolor, godkänd utbildningsorganisation (Approved Training Organisation, ATO). Detta påverkar samtliga nuvarande utbildningsorganisationer oavsett storlek.

**FTO/TRTO måste uppfylla kraven i Del ORA på bland annat ledningssystem senast den 8 april 2014. För RF gäller den 8 april 2015.**

#### Registrerade flygskolor (RF)

Från och med den 8 april 2015 får de flygskolor som endast utbildar till privatflygarcertifikat, ballongflygarcertifikat eller segelflygarcertifikat inte längre utbilda för dessa certifikat. Det gäller alltså i första hand de registrerade flygskolorna (RF). För att få utbilda piloter måste de tidigare RF uppfylla kraven i Del FCL och Del ORA, det vill säga uppfylla kraven för att bli ATO.

Senast den 8 april 2015 ska RF uppfylla de nya kraven och vara godkänd enligt EU-reglerna. Ansökningar behöver sändas till Transportstyrelsen i god tid innan skolan behöver ha sitt godkännande för att verksamheten ska kunna fortsätta att bedrivas.

#### FTO och TRTO

De flygskolor (FTO) och flygskolor för typutbildning (TRTO) som sedan tidigare är godkända att utbilda till JAR-certifikat med behörigheter och typbehörigheter får även efter den 8 april 2013 tillhandahålla utbildning för Del FCL-certifikat. Det kommer efter 8 april 2013 att utfärdas ett Del FCL-certifikat för de elever som kommer att examineras.

Från och med 8 april 2014 måste FTO och TRTO vara en ATO. En ansökan om att få starta en ATO ska skickas till Transportstyrelsen i god tid innan 8 april 2014.

Utbildningar påbörjade före den 8 april 2013 måste vara slutförda med flygprov innan 8 april 2016.

## Vissa förändringar kring ansvar för FSTD sker den 8 april 2013.

### **Utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD)**

EASA ansvarar sedan 8 april 2012 för godkännande och tillsyn av alla FSTD som finns utanför EU och som ansöker om kvalificering för att kunna användas för utbildning till Del FCL-behörigheter. EASA har överlåtit tillsynsuppgifterna till nationella behöriga myndigheter via avtal, däribland till Sverige. Godkännandeansvaret och utfärdande av QC för dessa FSTD har dock alltid EASA.

För FSTD i Sverige (Skandinavien genom samarbete med Danmark och Norge) innebär det att Transportstyrelsen från och med den 8 april 2013 kommer att utfärda kvalificeringscertifikat QC, för FSTD enligt Del ARA och CS-FSTD. Äldre FSTD kommer att fortsätta att kvalificeras enligt de regler som gällde när FSTD evaluerades första gången. Existerande certifikat kommer att bytas ut vid första evalueringen efter den 8 april 2013. De nya certifikaten har inget sista giltighetsdatum men deras giltighet säkerställs genom årliga kontroller.

Formella användargodkännanden (User Approvals) kommer inte längre att krävas. Godkännande av en FSTD för utbildning för Del FCL-certifikat och behörigheter kommer att ingå i ett godkännande av en utbildningsorganisation (ATO) med tillhörande kurser.

### **Piloter under utbildning**

Piloter som påbörjat utbildning/tilläggsutbildning till ett JAR-certifikat före den 8 april 2013 kan tillgodoräkna sig denna utbildning för ett motsvarande certifikat enligt Del FCL, förutsatt att utbildning och prov slutförs senast den 8 april 2016.

## **Överföring av skolor till EASA**

Enligt Del ORA ska utbildningsorganisationer (ATO) vara godkända och kontrolleras av den behöriga myndigheten i det land där organisationen har sin huvudsakliga verksamhetsort. Detta innebär att ansvaret för skolor som för närvarande är registrerade eller godkända av Transportstyrelsen och är under Transportstyrelsens tillsyn, går till

- EASA, om skolans huvudsakliga verksamhetsort finns utanför EU
- den berörda behöriga myndigheten där skolan finns, om skolan finns någon annanstans inom EU
- Transportstyrelsen, om skolans huvudsakliga verksamhetsort finns i Sverige.

## Läs mer på

[www.transportstyrelsen.se/eucertifikat2012](http://www.transportstyrelsen.se/eucertifikat2012)

Hittar du inte svaret på dina frågor där kan du fylla i ett formulär som skickas automatiskt till Transportstyrelsens certifikathandläggare.



[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)  
0771-503 503