



AIM/Aeronautical Information Management  
Ellebjergervej 50  
DK-2450 Copenhagen SV  
Denmark  
TEL: +45 36 18 60 00, FAX: +45 36 18 60 22  
E-mail: ais@slv.dk, Internet: www.slv.dk

30 SEP 2010

## AIC B 37/10. Erhvervs-mæssig ambulanceflyvning og sygetransport, EMS (Emergency Medical Service), omhandlende luftfartsselskaber der opererer under EU-OPS 1.

Med udgangspunkt i BL 5-1, 5-1A, 5-18, 5-61, EU-OPS 1 samt AIC B 67/2002, AIC B 36/2002, AIC B 64/2009 og ICAO TI (ICAO Technical Instruction for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, ICAO DOC 9284-AN/905), vil SLV hermed henlede opmærksomheden på følgende:

- Generelt om bestemmelserne for Erhvervs-mæssig ambulanceflyvning og sygetransport.
- Krav om godkendelse til Erhvervs-mæssig ambulanceflyvning og sygetransport.
- Ansøgning om Erhvervs-mæssig ambulanceflyvning og sygetransport.

Denne AIC er også en vejledning til selskaber, der allerede har en EMS godkendelse.

Denne AIC er gældende fra d.d. og indtil der sker ændringer i bestemmelserne.

### Generelt om bestemmelserne EMS.

Ambulanceflyvning og sygetransport er defineret i BL 5-1 og 5-1A, og vil i det efterfølgende blive benævnt Emergency Medical Service (EMS).

### Ambulanceflyvning (BL5-1A):

Flyvning udført med det formål

1. at udføre transport af alvorligt syge eller kvæstede personer samt disses pårørende og medicinsk personale til faciliteter, som er livsvigtige for behandling af de alvorligt syge eller kvæstede personer,
2. at udføre transport af medicinsk personale til det sted, hvor deres bistand er livsvigtig, og/eller
3. at udføre transport af livsvigtige medicinske forsyninger, såsom udstyr, blod, organer og medikamenter.

### Sygetransport (BL5-1):

Transport af patient, som ikke kan benytte et almindeligt passagersæde, og hvor der ikke kræves særlig behandling/overvågning under flyvningen.

Overordnet er det for AOC selskaber EU-OPS, der er gældende. Bl.a. pga. den begrænsede detaljeringsgrad i EU-OPS, har vi i Danmark BL 5-1 og 5-1A, som omhandler Erhvervs-mæssige ambulanceflyvninger og sygetransporter. EMS flyvninger skal udføres og godkendes i h. t. disse regler.

BL 5-1 skaber i pkt. 5.7 grundlag for at omgå reglerne for en normal flyvning. Det er ikke SLVs opfattelse, at denne omgåelse af reglerne bør finde sted, uden at der er tale om en - for flyvesikkerheden - emergency.

Derfor er det vigtigt at understrege, at *alle EMS flyvninger skal udføres i henhold til EU-OPS for så vidt angår flyve- og hviletidsregler (subpart Q), og udføres som normale flyvninger med de begrænsninger der findes i EU-OPS.*

### Krav om godkendelse til Erhvervs-mæssig ambulanceflyvning og sygetransport.

#### Hvornår skal man have godkendelse til EMS?

Som det fremgår af BL 5-1, pkt. 4.1 og 4.3 skal AOC selskaber, som udfører EMS optage nødvendige instrukser i driftshåndbogen (Operations Manual (OM)) Dette betyder implicit, at luftfartsselskaber, der udfører ambulanceflyvning og/eller sygetransport, skal have EMS godkendelse på OS.

Ansøgning om Erhvervs-mæssig ambulanceflyvning og sygetransport.

#### Hvad skal en ansøgning indeholde?

Nedenstående check-liste kan benyttes som udgangspunkt og grundlag.

Ansøgning om tilladelse til at udfører EMS flyvninger, sendes som elektronisk post til pågældende Luftfartsinspektør.

Ansøgning samt udkast til OM og relevante dokumenter sendes som en pakke for at minimere behandlingstiden.

Vær opmærksom på, at der ved EMS flyvning kan være specielle forhold vedrørende Security og Dangerous Goods, hvorfor en koordination og afklaring med nedenstående kontaktpersoner er nødvendig på disse områder.

Ansøgeren skal desuden være opmærksom på overholdelse af almindelige regler for løst udstyr, så som fastholdelse af udstyret, hindrings fri adgang til nødudgange osv.

Installation af udstyr, som fastgøres eller forbindes til flyets systemer skal godkendes.

Installationen kan ske via en godkendt grænseflade (f.eks. et standardiseret kraftudtag), som indgår i luftfartøjets godkendte konfiguration, eller installationen kan ske som en specielt tilpasset installation for pågældende type luftfartøj.

Hvis godkendelse af installationen ikke foreligger som en del af godkendelsen af udstyret eller som en specifik godkendelse for den pågældende type, skal godkendelsen ske i henhold til reglerne i EASA Part 21 for så vidt angår konstruktion (design) og i henhold til EASA Part M for så vidt angår selve udførelsen af installationen.

I tvivlstilfælde kan der rettes henvendelse til kontoret for Luftfartøjs-certificering/TL.

Ved installation af udstyr skal ansøgeren være opmærksom på, at MMEL og en eventuel TC/STC kan have indvirkning på indhold af MEL. En revideret MEL skal godkendes af Operativ afdeling/TOO i SLV. Opmærksomheden henledes på AIC B 64/2009 pkt. 9.

#### Kontakt personer i SLV:

- Operationer (herunder OM): Respektive luftfartsinspektør/TOO
- Godkendelse af udstyr: Luftfartøjs-certificering/TL
- MEL: Kontoret for Operative tilladelser/TOO
- Dangerous Goods: Security/LS
- Security: Security/LS

## Ansøgning.

### Ansøgning generelt

Behandlingstiden for en ansøgning skal påregnes 30 arbejdsdage, jf. OPS 1.185(d), med mindre der støder komplikationer til, eller der kræves yderligere dokumentation.

Behandling af en ansøgning vil blive pålagt et behandlingsgebyr jf. BL 9-10.

Ved spørgsmål ret venligst henvendelse til respektive kontaktpersoner, som beskrevet ovenfor.

### Ansøgningen skal indeholde:

Firma og AOC nummer:                      Navn/AOC  
                                                          Adresse  
                                                          Post nummer  
                                                          By

Dato for forventet opstart af EMS:    dd-mm-yy

### Dokumenter der skal vedlægges ansøgningen:

- Revision til OM-A
- Revision til OM-D
- Revision til MEL
- Godkendelse af udstyr til brug ved EMS flyvninger
- Dokumentation for at EU-OPS 1, subpart R og S er dækkende for EMS flyvninger

Følgende "check-liste" vil blive brugt som grundlag for EMS godkendelse:

#### 1. BL 5-1:

- Fremgår grundlag og NPH FOs rammer i forhold til pkt. 5.7. i OM-A? Findes der en risiko analyse model i denne henseende (se pkt. 5)?

*5.7 Gældende bestemmelser kan tilsidesættes, hvis dette er nødvendigt for udførelsen af ambulanceflyvning. I så tilfælde og i tilfælde, hvor der er krævet særbehandling af lufttrafik tjenesten (ATS), skal luftfartsforetagendet inden 8 dage efter hændelsen fremsende rapport herom til Statens Luftfartsvæsen.*

#### 2. BL 5-1A:

- Er punkt 5.8 beskrevet i OM-A?  
*5.8 En ambulanceflyvning anses for afsluttet, når det primære formål med flyvningen er opfyldt. Efterfølgende færgeflyvning kan ikke udføres efter reglerne i denne BL.*

#### 3. BL 5-18:

- Er punkt 5.6 beskrevet i OM-A?  
*5.6 Ambulanceflyvning, jf. Subpart Q, OPS 1.1105, pkt. 1.1*  
*5.6.1 Ved fastsættelse af den maksimale daglige FDP gælder bestemmelserne i Subpart Q, OPS 1.1105, bortset fra pkt. 1.1.*  
*5.6.1.1 Under aktiv ambulanceflyvning kan den maksimale daglige FDP forlænges med 2 timer.*

#### 4. BL 5-61:

- Er punkt 13 beskrevet i OM-A?

### 13. Passager- og godsbeholdning

*13.1 I det omfang, der udføres personbefordring samt befordring af gods, bagage, dog undtaget håndbagage, og ballast, i det følgende kaldet gods, med danske luftfartøjer, skal dette ske i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 13.2 - 13.5 og bilag 1 til denne BL.*

*13.2 Luftfartøjets ejer/bruger skal sikre, at luftfartøjet er indrettet og forsynet med udstyr og instruktioner i overensstemmelse med bilag 1 til denne BL.*

*13.3 Luftfartøjschefen skal sikre, at det aktuelle antal personer ombord ikke overstiger, hvad der er bestemt i bilag 1 til denne BL, samt at anvendelsen af sikkerhedsbælter, rygning og passagerernes indtagelse af alkoholholdige drikkevarer under flyvningen sker i overensstemmelse med bilag 1 til denne BL.*

*13.4 Luftfartøjschefen skal sikre, at gods anbringes og surres således, at det ikke ved forskydning kan ændre luftfartøjets tyngde-passagerer eller forårsage skade på passagerer eller dele af luftfartøjet.*

*13.5 Luftfartøjets ejer og/eller bruger skal sikre, at der for flyvemaskiner med en maksimal tilladt startmasse (MTOM) på over 5.700 kg findes instruktion for anbringelse af gods i lastrum og i passagerkabine. Af instruktionen skal det fremgå, at bestemmelser om maksimal vægt og maksimal gulvbelastning skal overholdes, og det skal angives, hvilke typer net og surringsanordninger der skal anvendes. Instruktionen skal indeholde brugsanvisning for anvendelse af net og surringsanordninger. Brudstyrken for de faste og de løse dele, der indgår i det udstyr, som bruges til surring af gods, såsom beslag, kroge, liner, net og lignende, skal fremgå af instruktionen.*

- Er der instruktioner ombord der dækker udstyr til brug ved EMS flyvninger (bilag 1 til BL 5-61 pkt. 4.1)?

### 4. Sikkerhedsinstruktion

*4.1 Luftfartøjschefen skal sikre, at alle ombordværende har modtaget instruktion i de for en nødsituation nødvendige handlinger. Herunder bl.a., at besætningsmedlemmer og passagerer - gennem mundtlig instruktion eller andet - er gjort bekendt med placering og brug af:*

- a. sikkerhedsbælter, og i fornødent omfang,*
- b. nødudgange,*
- c. redningsveste*
- d. iltanlæg,*
- e. andet nødudstyr til rådighed til individuel brug, inklusiv passagerernes "emergency briefing cards", samt*
- f. håndbagage og elektroniske apparater, herunder mobiltelefoner.*

*4.2 Luftfartøjschefen skal sikre, at alle ombordværende er bekendt med placering og generel brug af væsentligt ombordværende nødudstyr til kollektiv brug.*

- Er der udarbejdet sikkerhedsinstruktion og/eller procedure til briefing af medical crew og andre personer ombord - herunder for emergency evacuation ved flyvning med stretchers?

### 5. OM-A:

- Det bør fremgå, at alle EMS flyvninger skal planlægges og udføres som normale flyvninger i henhold til EU-OPS.
- Der bør være en risiko analyse til grund ved EMS flyvninger bl.a. dækkende unormale forhold vedrørende

1. Fuel.
2. Vejr.
3. Teknik.
4. FTL.
5. ATM.
6. Andet.

- Definition på EMS flight.
- Crew selection, crew experience, crew composition.
- Refueling med passagerer/"livsvigtige forsyninger" om bord.
- Vægt og balance.

### 6. OM-D:

- Træningsprogram for piloter/crew, der skal flyve EMS. Programmet skal som minimum dække:
  1. Brug af udstyr (teori og hands on).
  2. Grundig gennemgang af muligt farligt gods ombord i kabinen.
  3. Uddannelse i risk management (decision making, jf. BL 5-1 pkt. 5.7 og BL 5-18 pkt. 5.6)

4. Kendskab til bestemmelser der omhandler EMS.
  5. Evt. besøg af læge, der kan fortælle om lægens rolle ved en EMS flyvning.
- Træning af jord/administrative personale:
    1. Kendskab til operationelle forhold i forbindelse med EMS.
    2. Kendskab til de begrænsninger, der kunne være ved salg af EMS flyvninger.
  - Interval for recurrent træning for crew.
- 7. Check-lister og udstyr i flyet:**
- Liste med det udstyr der indgår som standard udstyr ved EMS flyvninger.
  - Check-lister til brug for udstyr der skal fastspændes/monteres i kabinen.
  - Sikkerhedsinstruktioner/emergency evacuation card.
  - Minimum Equipment List ved EMS flyvninger.

Når ovenstående check liste er dokumenteret og implementeret - samt der ikke er kommet andre områder til, som ikke er dækket af check-listen - vil SLV foretage en inspektion inden EMS godkendelse udstedes.

Et check fra SLV vil som minimum indeholde:

- Check at træning er gennemført.
- Check at nødvendigt udstyr er til stede og i ønsket stand.
- Check at nødvendige tjeklister/logs/afmærkninger etc. er til stede.
- Fysisk check af fly og procedure.
- Verificere at TL har godkendt tekniske installationer.
- Verificere at MEL er godkendt.
- Verificere at LS har godkendt Dangerous Goods og Security.

(TO)