

Tillämpningsbestämmelse

Kapitel 5. Flygtjänst





Tillämpningsbestämmelser för militär luftfart

Kapitel 5. Flygtjänst

1 Mars 2022

(FFS 2019:10)

Förord

Dessa tillämpningsbestämmelser innehåller bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material. Tillämpningsbestämmelserna är avsedda som ett stöd för hur alla aktörer i det militära luftfartssystemet ska och kan göra för att uppfylla de bestämmelser som återfinns i FFS 2019:10.

Uppdelningen av bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material identifieras på följande sätt:

Bestämmelser

§ Bestämmelserna är en direkt avskrift av gällande FFS (Försvarsmaktens föreskrifter) krav i denna stil.

Godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser

Ett godtagbart sätt att uppfylla en bestämmelse beskriver ett sätt, men inte det enda sättet, genom vilket en bestämmelse kan uppfyllas. Det rekommenderas att det godtagbara sättet att uppfylla bestämmelser används. Om alternativa godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser föreslås vilar bevisbördan på den sökande. Sådana alternativ ska godkännas av chefen för FLYGI innan de tillämpas.

Alla bestämmelser följs inte av ett godtagbart sätt att uppfylla bestämmelser.

Ett godtagbart sätt att uppfylla en bestämmelse skrivs i ruta med denna stil.

Vägledande material

Vägledande material är utvecklat för att ge ytterligare förklaring för att underlätta tillämpningen av bestämmelsen och/eller förklara det godtagbara sättet att uppfylla bestämmelsen.

Alla bestämmelser eller godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser följs inte av ett vägledande material.

Vägledande material återges i ruta med denna stil.

Innehållsförteckning

5	kap. Flygtjänst	7
5.1	Flygchefens ansvar	7
Bilagor		
1	Till TB Flygtjänst	23

5 kap. Flygtjänst

1 § Flygning i det militära luftfartssystemet får endast ske efter beslut om flygning av behörig beslutsfattare.

En uppgift från högre chef får inte ses som ett beslut om flygning utan den uppgiften ska av behörig beslutsfattare omsättas till ett beslut om flygning.

2 § Personal inom flygtjänsten som upptäcker brister i flygtjänsten som kan leda till ej tolerabla flygsäkerhetsrisker ska vidta adekvata åtgärder i syfte att undvika olyckor och tillbud till följd av bristerna.

Med denna paragraf avses i första hand faktorer som varit okända eller tillkommit efter att ett beslut om flygning fattats. Som exempel kan vara faktorer som brister i utrustning, checklistor eller situationer som ej kunnat förutses.

5.1 Flygchefens ansvar

3 § Den som är flygchef ansvarar för funktionsledningen av flygtjänsten.

Flygchefen har befogenhet att beordra en flygning. Befogenheten får delegeras till den flygchefen bestämmer.

5.3.1 Om flygchefen väljer att delegera beslut om flygning ska detta framgå i styrande dokument (FOM) vilka individer som äger rätt att besluta om en flygning och vilka mandat som följer med delegeringen.

5.3.2 Planering, genomförande och uppföljning av flygtjänsten ska grunda sig på riskbaserade beslut.

5.3.3 Flygchefen ska beskriva förfarandet med riskanalyser inom flygtjänsten och när krav på en dokumenterad riskanalys föreligger.

5.3.4 Varje flygning skall föregås av en riskanalys.

Funktionsledning beskrivs i *Kapitel 4. Lednings och beslutsprocesser* 2§.

Begreppet flygtjänstledning som nyttjas idag inom flygtjänsten handlar om att hantera både huret och vadet.

I paragrafen ovan står det "beordra en flygning", med detta avses "beslut om flygning" enligt 5 kap 1§. Detta kommer att ändras i en kommande FFS utgåva men förtydligas härmed i denna TB.

Flygchefen eller den som fått befogenheten delegerad till sig av flygchefen, har rätt att besluta om en flygning. Även om beslutet delegeras får de som erhåller delegeringen inte gå utanför de ramar och gränser som flygchefen beslutat om i styrande dokument. För Försvarsmakten ska det vara den som är divisionschef som normalt är den som beslutar en flygning.

Ett beslut om flygning bör minst omfatta

- målsättning och syfte med flygningen
- luftfartyg
- flygningens omfattning i tid och rum (luftrum, samordning med annan flygverksamhet, behov av ledning mm)
- val av besättning (personligt flygtrim, status, flygningens svårighetsgrad)
- hur flygningen ska genomföras (flygprocedurer, begränsningar, personliga tillägg, flygsäkerhetsgränser mm)
- Rapportering och dokumentation
- Riskanalys
- Fortsatt luftvärdighet (MEL, behov av klargöring mm)

Med riskbaserade beslut menas att riskanalyser alltid föreligger beslut och agerande inom flygtjänsten. Dessa riskanalyser skall vara anpassade för verksamhetens omfattning och svårighetsgrad samt av vem, var och när i verksamheten dessa genomförs.

4 § Funktionsledningen av flygtjänsten ska dokumenteras.

Dokumentationen ska hållas uppdaterad och beslutas av flygchefen efter godkännande från FSI.

Mindre ändringar får beslutas av flygchefen utan godkännande från FSI, förutsatt att det skett under ett av FSI godkänt förfarande.

5.4.1 Flygchefens styrande dokument (FOM) med tillhörande dokumentation ska minst innehålla beskrivningar och förfaranden så att det täcker in en verksamhetsutövares tänkta flygtjänst.

FOM ska delas in i följande fyra delar:

- del A – Gemensamma och flygslagsvisa styrningar
- del B - Luftfartygsspecifika styrningar
- del C - Områdes-, flygvägs-, flygplats-, och flygbasinstruktioner
- del D - Utbildning.

5.4.2 Utbildningen ska beskrivas av flygchefen för personal i besättning, för flygtjänstledande personal och för övrig personal som har en uppgift ombord eller på annat sätt påverkar flygsäkerheten och ska minst innehålla:

- Mål med utbildningen och för vilka den omfattar
- Förkunskapskrav och behörighet att påbörja utbildning
- Syllabus
- Hur utbildningen genomförs
- Krav på utbildningsnivå för utbildare som genomför utbildningen (gäller ej flygtjänstledningsutbildning)
- Flygsäkerhetsaspekter (gäller ej flygtjänstledningsutbildning)
- Hur utbildningen dokumenteras och följs upp

- Vem som har behörighet att examinera

Om utbildningen ej uppnår fastställda utbildningsmål ska flygchefen ha ett system för uppföljning, dokumentation och rapportering av uppkomna brister.

5.4.3 Flygchefens styrande dokument (FOM, AOM och MEL), jämte större ändringar av densamma, ska godkännas av FSI innan den kan beslutas av flygchefen.

5.4.4 En verksamhetsutövare som bedriver flygutprovning ska beskriva gränssnitt mellan flygtjänst och konstruktionsorganisationen.

Ett av FSI godkänt förfarande för att hantera mindre ändringar kan vara att FLYGI fortlöpande får ta del av alla kommande ändringar innan flygchefen beslutar dem. Med mindre ändringar avses till exempel korrektur, namn på personal som av flygchefen är utpekade, administrativa rutiner, det vill säga ändringar som inte påverkar flygsäkerheten.

UTFORMNING AV FOM

Flygchefens styrande dokument, FOM, ska minst innehålla beskrivningar av förfaranden så att det täcker in en verksamhetsutövares tänkta flygtjänst. I tillämpliga fall ska styrningarna utformas så att det framgår av vem och vid vilka tillfällen som avsteg får fattas och vad avsteget omfattar.

FOM kan kompletteras med uppgifter från eller hänvisningar till andra styrande dokument som exempelvis författningar med tillhörande tillämpningsbestämmelser rörande militär luftfart, flygplansmanualer, annan fastställd utbildningsdokumentation, andra fastställda regleringar (ex. MIL AIP) eller SäkR.

Nedan framgår exempel på innehåll och struktur för en FOM vilken är lämplig att följa då det underlättar för personal som flyger hos olika verksamhetsutövare att FOM är utformad med samma struktur.

FOM A

I FOM A beskrivs generella förutsättningar, direktiv och instruktioner för flygtjänsten.

- **ADMINISTRATION OCH STYRNING AV FOM**

- Introduktion
- Rättnings tjänst

- **ORGANISATION OCH ANSVARFÖRHÅLLANDEN**

- Organisationsstruktur, lydadsförhållanden och rapporteringsvägar.
- Förteckning över utpekade befattningshavare för ledning av flygtjänsten
- Tilldelade uppgifter, ansvar och befogenheter för ledningen av flygtjänsten
- Uppgifter, ansvar och befogenheter för respektive besättningskategori.

• LEDNING OCH ÖVERVAKNING

Ledning av flygtjänsten avseende

- Övergripande planläggning och ledning av flygoperationell verksamhet
- Orderkedjan vid flygning
 - Beslut om flygning
 - Flygordergivning
 - OFFG
- Flygverksamhet för utveckling och prov
- Information som skall behållas på marken
- System för utfärdande och tillämpning av kompletterande flygoperationella direktiv och underlag samt flygsäkerhetsinformation

Övervakning av flygtjänsten avseende

- Hanterande av behörighetsbevis och kvalifikationer
- Kompetensen hos all personal inom flygtjänsten
- Styrning, analys och förvaring av dokument, flyghandlingar, tillkommande information och data
- Haveriförebyggande flygsäkerhetsprogram/åtgärder

• KVALITETSSYSTEM

- Kvalitetspolicy, kvalitetssystem och den kvalitetsövervakning som upprättats.

• BESÄTTNINGS- OCH FÖRBANDSSAMMANSÄTTNING

- Besättningskategorier och/eller roller
- Principer för besättningssammansättning
- Principer för förbands- och uppdragssammansättning
- Procedurer vid inkapacitet eller befarad inkapacitet under flygning

• KVALIFIKATIONSKRAV

Kraven på personal ska omfatta erfarenhet, kvalifikationer och utbildning.

- Personal inom ledningen av flygtjänsten
- Besättningsmedlemmar
- Personal för utbildning, träning, prov och övervakning av flygtjänsten
- Övrig personal som påverkar flygtjänsten/flygsäkerheten
- Krav på vidmakthållande av flygtrim och flygoperationella procedurer

• BESÄTTNINGMEDLEMMARS HÄLSOTILLSTÅND

- Besättningsmedlemmars hälsotillstånd
- Medicinska undersökningar

- **TJÄNSTGÖRINGSTID VID FLYGTJÄNST OCH UNDER FLYGNING**
 - Arbetstidsbegränsningar vid flygtjänst och under flygning samt tid för erforderlig vila
 - Arbetstidsbegränsningar vid olika beredskapsgrader
- **FLYGOPERATIONELLA PROCEDURER**
 - Flygning grunder – VFR och IFR (grundläggande beskrivning/procedur av flygtjänsten som grund för underliggande specifika procedurer). Denna bör omfatta följande områden i tillämpliga fall
 - Kriterier för att avgöra flygplatsers och flygbasers användbarhet
 - Metoder för att bestämma operativa minima för flygplatser och flygbaser
 - Presentation och tillämpning av operativa minima för flygplatser och flygbaser, för sträckflygning samt för enstaka start och landning med helikopter
 - flygräddningstjänst i det område luftfartygen kommer att operera i
 - Tolkning av meteorologisk information
 - Bestämning av medförd mängd av drivmedel, olja och vätskor
 - Bestämning av vikt och tyngdpunkt
 - ATS färdplan
 - Driftfärdplan
 - Loggbok för luftfartyg
 - Förteckning över dokument, blanketter och övrig information som skall medföras vid flygning
 - minneslistor och standardfraseologi
 - Överlevnads, nöd- och specialutrustning inklusive syrgas
 - Flygning med ljud- och överljudsfart
 - Flygning i hög vindhastighet
 - Flygning över hav
 - Flygning i närhet till främmande territorium
 - NVD-flygning
 - Havsövervakning
 - Autorotationsövning med helikopter
 - Instruktioner för marktjänst
 - Påfyllning av drivmedel
 - Säkerhetsbestämmelser för hantering av luftfartyg, passagerare, medföljande personer och last
 - Flygning med passagerare
 - Förfarande vid förbud att stiga ombord
 - Avisning på marken
 - Förberedelser på plattan före motorstart

- Användning av navigeringsutrustning
- Höjdmätarinställning
- Användning av höjdvarningssystem
- Användning av markkollisionsvarningssystem (GPWS)
- Användning av TCAS/ACAS
- Uppföljning av drivmedel under flygning
- Brandbekämpning
- Änd- och rotorvirvlar bakom luftfartyg
- Besättningens platser ombord
- Användning av säkerhetsbälten för besättning och passagerare
- Tillträde till flightdeck eller förarkabin
- Användning av tomma besättningssäten
- Säkerhetsbestämmelser i förar- och passagerarkabin
- Information till passagerare
- Användning av radio-, radar- och andra sändare
- Lösa magnetiska objekt ombord
- Användning av elektronisk utrustning ombord
- Användning av minimiutrustnings- och konfigurationsavvikelselista(or)
- Krav på syrgas och tryckkabin

- Flyg- och ljudbandspelare; förvaring, uppspelning och användning av inspelning

Därefter följer specifika procedurer

- Lågflygning
- Förbandsflygning
- Flygträning och simulatorflygning
- Luftstrid
- Kontrollflygning
- Avancerad flygning
- Uppvisnings- och förevisningsflygning (FFS 2019:10 Kap 5, bilaga 1)
- Nedgång över vatten
- Firning
- Transport
- Etc.

Följande kronologisk understruktur bör följas för respektive specifik procedur ovan för att likrikta beskrivningarn

Planläggning

övergripande metodbeskrivning och bestämmelser
besättning - uppgifter, ansvar och kvalifikationskrav

Genomförande

procedurbestämmelser
nödprocedurer

Besättningssamarbete

callouts

Miljöpåverkan

väder/mörker
värme/kyla
snö/sand

Flygsäkerhet

Restriktioner

• TRANSPORTFLYGNING

Generella bestämmelser för

- Flygning med passagerare
- Flygning med gods
- Flygning med farligt gods
- Tullklarering

• LUFTFARTSSKYDD

- Säkerhetsskyddtjänst

• ÅTGÄRDER VID OLYCKOR OCH DRIFTSTÖRNINGAR

- Åtgärder vid olyckor inom egen verksamhetsutövare

- Befälhavarens åtgärder vid observerad eller befarad olycka eller nödanrop
- Rapporterings- och avvikelssystem
- Direktanmälan
- Utredningar

- **FLYGTRAFIKBESTÄMMELSER**

- Omhändertagande av bestämmelser i FFS 2020:4 Trafikregler för militär luftfart med tillhörande tillämpningsbestämmelser.

FOM B

FOM B omfattar typbundna beskrivningar och ska finnas för respektive luftfartygstyp. I tillämpliga fall kan FOM B innehålla hänvisningar till godkända styrningar (eller liknande) från tillverkare, FLYGI eller CT. Egna typbundna tillägg till sådana styrningar anges i ett inledande kapitel. Därefter anges i tillämpliga fall typbundna tillägg till procedurer beskrivna i FOM A.

- **ALLMÄNT OCH MÅTTSYSTEM**

- Gällande dokumentation (AOM etc.)
- Måttsystem
- Gränsvärden
 - typcertifieringsstatus (identifiering av tillämpligt militärt typcertifikat eller typaccepteringsbevis),
 - konfiguration(er) för passagerarsäten för luftfartygstypen inklusive visuell presentation av kabinlayout,
 - information om tillåtna konfigurationer och kombinationer av integrerade system, uppdragsberoende installerade system, uppdragsberoende hängda, avskjutningsbara och bogserbara produkter, typrelaterad personbunden flygsäkerhetsutrustning och programvaruprodukter för grunddata och uppdragsdata med lagringsmedier,
 - olika typer av godkända operationer (t.ex. VFR/IFR, CAT II/III, RNP typ, flygning under kända isbildningsförhållanden, etc.),
 - massa och tyngdpunkt,
 - fartbegränsningar,
 - flygenvelopp(er),
 - vindbegränsningar, inklusive flygning på rullbanor med beläggning av vatten, slask, snö eller is,
 - prestandabegränsningar för tillämpliga konfigurationer,
 - lutning på rullbanan,
 - gränsvärden på rullbanor med beläggning av vatten, slask, snö eller is,
 - beläggning på luftfartygets skrov samt
 - systembegränsningar.

- Tekniska restriktioner
 - Temporära (tekniska) begränsningar baserade på godkända data från innehavaren av typunderlaget.
- Felhanterings- och nödinstruktion
 - Instruktioner och uppgifter ålagda besättningen i händelse av felfunktion och nöd, tillhörande minneslistor, system för användning av minneslistor och ett uttalande om nödvändigheten av samordningsprocedurer mellan flygbesättning och uppdragsbesättning när detta är tillämpligt.
- Prestanda
 - Prestandaunderlag måste finnas i ett format som kan utnyttjas utan svårighet.
 - Prestandaunderlag som tillgodoser behovet av data för att uppfylla de prestandakrav som föreskrivs.
 - Kompletterande data som täcker flygning under isbildningsförhållanden. Varje certifierad prestanda knutet till en tillåten konfiguration eller avvikande konfiguration såsom antiskid obrukbar, måste finnas med.
 - Tillkommande prestandaunderlag, relaterade till olika felhanterings- och nödinstruktioner.
- Lastning
 - Instruktioner och anordningar för lastning och säkring av last inuti eller utanpå luftfartyget.
- Minimiutrustningslista (endast om MMEL finns)
 - Minimiutrustningslistan (MEL), som tar hänsyn till olika versioner och varianter som förekommer och till olika typer av operation och operationsområden. MEL måste omfatta navigeringsutrustning och ta hänsyn till olika krav på navigeringsnoggrannhet för aktuell flygväg och operationsområde.
- Nöd- och överlevnadsutrustning inklusive syrgas
 - En förteckning över den överlevnadsutrustning som måste finnas ombord för det område eller flygväg som skall flygas.
 - Instruktioner för kontroll av utrustningens funktionella tillgänglighet före start.
 - Instruktioner som visar placering, tillgänglighet och bruk av nöd- och överlevnadsutrustning och tillhörande checklistor.
 - Instruktion för att fastställa behovet av erforderlig syrgas och att denna kvantitet är tillgänglig.
- Nödevakueringsprocedurer
 - Instruktioner för att förbereda en nödevakuering eller nödutsprång, inklusive besättningskoordinering och tilldelning av nödpositioner, när så är tillämpligt.
 - Instruktioner för nödevakuering.
- **FLYGOPERATIONELLA PROCEDURER**
 - Typspecifika tillägg till Flygning Grunder beskriven i FOM A

- Typspecifika tillägg till Specifika procedur beskrivna i FOM A

FOM C

I FOM C ska nödvändig information och instruktioner avseende flygoperationellt underlag återfinnas som inte redan finns publicerad i MIL AIP, AIP SWEDEN, NOTAM eller andra redan fastställda publikationer.

- **FLYGOPERATIONELLT UNDERLAG**

- godkända kartor och konfigurationshantering
- hantering av elektroniska läsplattor för säkerställande av korrekt godkänd information
- godkända programvaror till planeringsstationer
- grunddataförsörjning för kartor, applikationer och programvaror
- tillgången till flyginformation och meteorologisk tjänst,

- **FLYGPLATSER OCH LANDNINGSPLATSER**

- operationella minima för avgångs-, destinations- och alternativa flygplatser eller flygbaser samt särskilda begränsningar för flygplatser och flygbaser (prestandabegränsningar och operationella procedurer, etc.).
- bandata och hjälpmedel på flygplatser,
- procedurer och operationella minima för helikopterlandningsplatser
- kategoriindelning av flygplatser och flygbaser med hänsyn till kompetenskrav för besättningen

- **KOMUNIKATION OCH NAVHJÄLPMEDEL**

- kommunikationsanläggningar och navigeringshjälpmedel
- procedurer för COM/NAV för område och längs flygväg samt för väntläge
- egna anropssignaler
- procedurer vid kommunikationsavbrott

- **ÖVNINGS-, MÅL- OCH BULLEROMRÅDEN**

- övningsområden
- målområden/målplatser
- bullerområden och bullerminskande procedurer

FOM D

I FOM D beskrivs hur utbildningen omhändertas och struktureras för både personal i besättning, för flygtjänstledande personal och för övrig personal som har en uppgift ombord eller på annat sätt påverkar flygsäkerheten

- **ALLMÄNT**

- Ansvar och fastställande av utbildning
- Struktur över utbildningssystemet
 - Flygutbildning

- Flygtjänstledningsutbildning
- Övrig utbildning för flygtjänst
- **DOKUMENTATION**
 - Utformning av utbildningsdokumentation (se 5.4.2 ovan)
 - Översikt över gällande utbildningsdokumentation
- **UPPFÖLJNING**
 - Beskrivning av vilka utbildnings-, tränings- och kvalificeringsdokument som skall bevaras, hur dessa skall bevaras samt dokumentens arkiveringstid
 - Regler som skall tillämpas i händelse av att personalen ej uppnår eller vidmakthåller etablerade utbildningsnivåer
 - Uppföljning, dokumentation och rapportering av ej uppnådda utbildningsmål

5 § Flygchefen ska ha ett system för att följa upp och tillämpa samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI.

6 § Flygchefen ska:

1. etablera flygsäkerhetsmål för flygtjänsten som överensstämmer med andra flygsäkerhetspåverkande tjänster,
2. etablera förfaranden för uppföljning av etablerade flygsäkerhetsmål,

Punkterna 1 och 2 kommer strykas och omformuleras i kommande utgåva av FFS. Styrningar hur flygsäkerhetsarbetet ska bedrivas kommer från 4 kap.

3. säkerställa förfaranden och ansvarsförhållanden för att utöva ledning, verksamhet och uppföljning av flygtjänsten, med hänsyn till flygsäkerheten,

5.6.1 Verksamhetsutövaren ska ha en organisation som medger att Flygchefen kan säkerställa funktionsledning, övervakning och uppföljning av flygtjänsten.

Organisationen kan bestå av flygtjänstledande befattningar med olika mandat för att leda flygtjänsten veckovis eller dygnsvis. En programledare som övervakar och stödjer flygtjänstledningen med den minutoperativa uppföljningen av flygtjänsten ska finnas. En flygsäkerhetsofficer bör finnas nära flygtjänsten för att stödja den eller de som har befogenheten att beordra en flygning. Syftet med stödet är att flygtjänsten bedrivs inom en tolerabel risknivå.

4. begränsa verksamheten och anmäla förhållandet till högre chef om obalans föreligger mellan uppgifter och resurser,

Ansvaret för att verksamheten innehåller resursbalans åligger ledningen hos verksamhetsutövaren men flygchefen ska direkt, eller med hjälp av förfaranden i ledningssystemet, kontrollera resursbalansen och rapportera till ledningen när obalans råder och vid behov begränsa verksamheten.

5. säkerställa förfaranden för dokumentation och analys av varje avvikelse från etablerade styrdokument och att korrigerande åtgärder genomförs,

Med detta avses avvikelser från flygchefens styrande dokument. Till exempel att personal frångår rutiner i samband med flygning. Avsikten är att förbättra de förfaranden som finns beskrivna och att de är ändamålsenliga. En uppföljning av korrigerande åtgärder ska också ske för att se att de fått avsedd effekt. Om inte måste andra åtgärder vidtas.

6. utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter avseende flygtjänsten, och
7. säkerställa tillgång till, och användning av, godkända data vid genomförande av flygtjänst.

Med godkända data avses flygchefens styrdokument för flygtjänsten, användarsinstruktioner utgivna av chef för fortsatt luftvärdighet och övriga funktionsstyrningar beslutade av verksamhetsutövaren.

7 § Flygchefen ansvarar för att det finns förfaranden som säkerställer att:

1. personal i flygtjänst har tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter de ska utföra,
2. uppföljning av att sådan personal har godkänd medicinsk status,
3. personalen har korrekt utrustning för de uppgifter de ska utföra, och
4. gränssnitt mellan luftfartyg, besättning och passagerare är klarlagda.

Som exempel på gränssnitt som flygchefen bör beskriva är var en befälhavares ansvar mot en fallskärmshoppare eller passagerare som hänger i ett rep omfattar och även var en befälhavares ansvar slutar. Gränssnittet bör även beskrivas mot utrustning eller materiel som kan monteras eller medföras på ett luftfartyg. De olika rollerna i en besättning med tillhörande ansvar bör beskrivas.

8 § Vid flygtjänst ska flygchefen tillse att:

1. mottagande av befälhavares rapportering efter flygning sker och i förekommande fall att initiering av avvikelshantering sker,
2. anmälan enligt 4 kap. 19 § initieras i förekommande fall, och
3. utvärdering av flygningen sker.

Uppgifterna i 1-3 får delegeras till den eller de som flygchefen bestämmer.

Delegeringen bör i normalfallet ske till en divisionschef.

Befälhavarens ansvar

9 § I 5 kap. luftfartslagen (2010:500) finns bestämmelser om befälhavarens ansvar och befogenheter.

Utöver vad som följer av de bestämmelserna ska en befälhavare:

1. förvissa sig om att luftfartyget är luftvärdigt, och att kontroll före flygning är genomförd,

Även om befälhavaren ska förvissa sig om att luftfartyget är luftvärdigt och utrustat på avsett sätt har flygchefen eller den som fått

delegerat att besluta om flygning även ett ansvar att korrekt information finns tillgänglig vid beslutet om flygning. Den som beslutar om flygningen måste delge eventuella avvikelser om luftfartygets status. Se FFS kap 1 angående tolerabel risk.

För luftfartyg som är under utprovning i en konstruktionsorganisation anses det luftvärdigt när det omfattas av ett militärt flygtillstånd enligt 6 kap.

2. *ansvara för att det egna luftfartyget handhas på ett säkert sätt samt för de ombordvarandes säkerhet inom ramen för befogenheter och begränsningar angivna i beslut om flygning,*
3. *säkerställa att passagerarna har informerats om placeringen av nödutgångar samt placeringen och användningen av aktuell säkerhets- och nödutröstning,*
4. *säkerställa att alla fastställda förfaranden och checklistor följs, och*
5. *godta eller inte godta ett luftfartyg med felfunktioner som, i förekommande fall, tillåts i enlighet med listan över konfigurationsavvikelser (Configuration Deviation List - CDL) eller enligt minimiutrustningslistan (Minimum Equipment List - MEL).*

Med punkten 5 där befälhavaren inte godtar ett luftfartyg med felfunktioner avses i första hand faktorer som varit okända eller tillkommit efter att ett beslut om flygning fattats. MEL endast i de fall det finns en MMEL för luftfartyget.

I Luftfartslagen 2010:500 5 kap. 1-6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

Luftfartygs befälhavare

1 § Ett luftfartyg ska ha en befälhavare när det används vid luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om befälhavare.

Luftfartygs besättning

2 § Ett luftfartygs ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ska se till att luftfartyget är bemannat på föreskrivet sätt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om ett luftfartygs besättning.

Befälhavarens myndighet

3 § Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Om det behövs får han eller hon bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt ska arbeta med annat än det som deras anställning avser. Passagerarna ska rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

Befälhavaren får sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det.

Förberedande och genomförande av flygning

4 § Befälhavaren ska övervaka att luftfartyget är luftvärdigt. Han eller hon ska se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare ska befälhavaren se till att flygningen förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har när det gäller luftvärdigheten samma skyldighet att göra anmälan som ägaren har enligt 3 kap. 1 § första stycket.

Upprätthållande av ordning

5 § Om någon genom sitt uppträdande ombord utgör en omedelbar fara för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran.

För att genomföra dessa åtgärder får befälhavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Befälhavaren bör i första hand försöka tala den som skapat faran till rätta genom upplysningar och uppmaningar. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips ska den lindrigaste form brukas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Medlemmar av besättningen ska lämna befälhavaren den hjälp han eller hon behöver. Passagerare får efter uppmaning av befälhavaren lämna sådan hjälp. Om en åtgärd med hänsyn till faran måste vidtas omedelbart, får besättningsmedlemmar och passagerare själva genomföra den utan uppmaning av befälhavaren.

Besättningsmedlemmar och passagerare som lämnar hjälp eller annars vidtar åtgärd enligt fjärde stycket har samma rätt som befälhavaren att bruka våld.

6 § Om något svårare brott begås ombord, ska befälhavaren om möjligt vidta de åtgärder som behövs för utredningen och som inte kan uppskjutas.

Befälhavaren ska om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får omhänderta honom eller henne för att hindra det.

I sådant fall gäller bestämmelserna i 5 §. Gärningsmannen får inte vara omhändertagen längre än till dess han eller hon kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han eller hon ska till den myndighet som avses i andra stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

8 § Om det inträffar en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg som medför att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att luftfartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med luftfartyget får betydande skada, ska befälhavaren rapportera det inträffade. Han eller hon ska också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget eller markorganisationen.

Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det ska

1. fullgöra de skyldigheter som anges i första stycket, om befälhavaren inte kan fullgöra sin skyldighet, och

2. rapportera om ett luftfartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att rapporteringsskyldigheten ska gälla också för medlemmar av besättningen eller för andra som utfört arbete som har samband med berörd flygning.

Regeringen får meddela föreskrifter om att rapportering av olyckor och tillbud som är av betydelse för luftfartens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i första och andra styckena.

Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.

9 § Den får inte tjänstgöra ombord som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

I Luftfartslagen 2010:500 13 kap. 2 och 3 §§, 4 § första stycket 9 och 10 samt 10 § om vissa straffbestämmelser.

2 § Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgifterna uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för flygfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

3 § Är ett brott som avses i 2 § att anse som grovt döms för grovt flygfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om gärningsmannen

1. har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,

10. som passagerare inte åttlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

10 § Har någon i fall som avses i 5 kap. 5 § brukat större våld än i varje fall är medgivet, ska han eller hon ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han eller hon svårligen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

10 § I lagen (1990:712) om undersökning av olyckor finns bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor och förbud att rubba egendom vid olyckor och tillbud.

Befälhavaren ansvarar för att färd- och ljudregistrator inte görs obrukbar, stängs av eller raderas under flygning eller att information som registreras på annat sätt inte raderas efter flygning.

Om det inträffar ett haveri eller tillbud när särskilda förhållanden råder, som innebär att registrerad information riskerar att spridas till obehöriga får befälhavaren, eller annan, göra färd- och ljudregistrator obrukbar och radera informationen.

Vilka de särskilda förhållandena är bör vara kända av den som fattat beslut om flygning och framgå vid beslutet.

Bilaga 1 Till TB Flygtjänst

Allmänt

Denna reglering gäller för flyguppvisning och förevisning som arrangeras av en verksamhetsutövare inom det militära luftfartsystemet. Vid en sådan flyguppvisning eller förevisning ska civila och utländska militära aktörer som deltar följa respektive civila och nationella styrningarna. Den som utses till uppvisningsledare ska förvissa sig att dessa styrningar följs.

När militära förmågor deltar i civila flyguppvisningar med civil uppvisningsledare ska även den civila regleringen följas. Deltar flera militära förmågor i samma civila flyguppvisning bör ett militärt samordningsansvar fördelas för de militära inslagen.

När fallskärmshoppning ingår som en del i flyguppvisningen eller förevisning ska Fallskärmschefens styrningar följas.

Dessa styrningar ska tillämpas vid anordnande av och deltagande i flyguppvisningar och förevisningar.

Tillstånd

Om uppvisningen innehåller uppvisningsmoment som inte är reglerade i dessa styrningar ska Flygchefen (CF) ansöka om yttrande från Militära Flyginspektionen (FLYGI).

Kompetenskrav på deltagande pilot

För flygning med militära luftfartyg gäller att piloten ska vara godkänd av CF¹ för att delta i flyguppvisning eller förevisningsflygning.

Övrigt för flyguppvisning och förevisning

CF1 beslutar om hur träning av besättning ska genomföras. I beslutet ska det framgå vem som fastställer ett uppvisningsprogram och vem som ansvarar för utbildningen. Beslutet att fastställa ett uppvisningsprogram fråntar inte uppvisningsledarens ansvar att godkänna detta vid respektive flyguppvisning.

CF ska även i FOM beskriva omständigheter som berör destinations- och alternativflygplats.

1. CF får delegera beslutet. Delegationen bör beskrivas i FOM.

Flygchefens ansvar

CF ska utse en person till uppvisningsledare. Vilka personer/befattningar som kan utses till uppvisningsledare ska framgå i FOM.

Uppvisningsledarens ansvar

Uppvisningsledare ansvarar för:

- planering av flyguppvisning
- att godkänna respektive uppvisningsprogram
- erforderliga samråd och tillstånd
- erforderlig samordning av förekommande flygverksamhet, att kontrollerat luftrum eller restriktionsområde upprättas vid behov
- att uppvisningsområde upprättas vid behov och att därvid avspärningar för åskådare anordnas och bevakas
- att uppvisningsmanöverområde upprättas vid behov
- att i flyguppvisning deltagande civila eller militära utländska piloter innehar erforderliga tillstånd för flyguppvisning
- att deltagande personal och funktionärer erhållit och rätt förstått gällande föreskrifter och villkor
- ansvarar för att uppvisningsmoment, eller hela uppvisningen, avbryts om fara uppstår för liv eller egendom eller om flygsäkerhetskraven inte uppfylls
- att polismyndighet orienteras om flyguppvisning, förevisning och förövning som kan komma att beröra bullerkänsligt område, och för att allmänheten då så bedöms lämpligt via massmedia orienteras om förestående flygverksamhet.

Uppvisningsledare utser vid behov biträdande uppvisningsledare.

Uppvisnings- och uppvisningsmanöverområde

Uppvisningsområde med uppvisningsmanöverområde ska upprättas vid flyguppvisning med avancerad flygning, samt vid annan uppvisning eller förevisning då så bedöms lämpligt.

Uppvisningsmanöverområde får inte ligga närmare område för åskådare än 300 m. Härvid avses även exempelvis parkeringsplats för åskådare samt område avsett för förflyttning till och från denna. CF² får besluta att uppvisningsflygning får ske med lätt propellerflygplan

och helikopter intill 50 m från område för åskådare.

2. CF får delegera beslutet. Delegationen bör beskrivas i FOM.

Uppvisning

Start och landning

Vid start i samband med flyguppvisning får tillgänglig banlängd reduceras till beräknad startrullsträcka med tillägg av 200 m om gynnsamma utrullningsförhållanden föreligger. Om utrullningshinder finns bör det vara rest. Vid start och landning i samband med flyguppvisning får parallellavståndet till område för åskådare inte understiga 100 m.

Flyghöjder

Flygning över tätbebyggelse (sambällen, kända spontana publikområden, affärscentra, civila flygstationer och liknande) får i samband med flyguppvisning bara ske undantagsvis och på lägst 1000 ft. Härvid beaktas särskilt risken för bullerstörningar.

Vid flyguppvisning i uppvisningsområde är lägsta flyghöjd 150 ft. Flygning på rakbana (max 20° bankning) får genomföras på lägst 100 ft i uppvisningsmanöverområde.

Ingen del av en avancerad manöver får underskrida 300 ft.

Vid uppvisning utanför uppvisningsområde eller då sådant inte är upprättat är lägsta flyghöjd 1000 ft. Uppvisning med avancerad flygning får inte genomföras utanför uppvisningsmanöverområde. Angivna höjder avser lägsta höjd över (eller minsta avstånd till) hinder.

Säkerhetsavstånd till åskådare

Flygning får inte genomföras närmare område för åskådare än 300 m. Vid utländskt arrangerad flyguppvisning får arrangörens bestämmelser tillämpas, avståndet till åskådare får härvid inte understiga 230 m.

Vid flygning med fart > 300 KIAS i riktning mot område för åskådare är närmaste avstånd 500 m. Flygbanor bör läggas upp utan manövrer i riktning mot område för åskådare.

Förevisningsflygning

Allmänt

Genomförande av förevisning beslutas CF³. Förevisningsflygning får ej innehålla avancerade manövrer.

Start och landning

Vid start och landning i samband med förevisning får parallellavståndet till område för åskådare inte understiga 100 m.

3. CF får delegera beslutet. Delegationen bör beskrivas i FOM.

Flyghöjder

Flygning över tätbebyggelse (samhällen, kända spontana publikområden, affärscentra, civila flygstationer och liknande) får i samband med förevisning bara ske undantagsvis och på lägst 1000 ft. Härvid beaktas särskilt risken för bullerstörningar.

Vid förevisning i uppvisningsområde är lägsta flyghöjd 150 ft. Vid förevisning utanför uppvisningsområde eller då sådant inte är upprättat är lägsta flyghöjd 1000 ft.

Säkerhetsavstånd till åskådare

Flygning får inte genomföras närmare område för åskådare än 300 m. Vid flygning med fart över 300 KIAS i riktning mot område för åskådare är närmaste avstånd 500 m. Flygbanor bör läggas upp utan manövrer i riktning mot område för åskådare.

Flygning i större formation än 4-grupp

Flygning i formering i större formation än 4-grupp genomförs normalt som öppen formering. CF⁴ får besluta om flygning i sluten formering.

Vid flygning under moln med marksikt skall molnbasen vara minst 2000 ft och sikten minst 8 km. Särskild uppmärksamhet skall ägnas:

- planering och genomförande av samling efter start och uppdelning för landning
- åtgärder vid flygplanfel och väderförsämring

4. CF får delegera beslutet. Delegationen bör beskrivas i FOM

Denna tillämpningsbestämmelse beskriver bestämmelser gällande verksamhetsutövare som bedriver flygtjänst i det svenska militära luftfartssystemet.

Denna tillämpningsbestämmelse är en konsoliderad utgåva med bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelserna och vägledande material.



MILITÄRA FLYGINSPEKTIONEN