

Försvarets föreskrifter om militär luftfart;

beslutade den 20 december 2019.

Försvarets föreskrifter med stöd av 14 kap. 2, 3, 5, 10, 11, 12, 14, 18, 20, 23 och 24 §§ luftfartsförordningen (2010:770) följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna författning innehåller föreskrifter för verksamhet inom den svenska militära luftfarten och det militära luftfartssystemet.

Författningen består av 16 kapitel och 3 bilagor med följande innehåll.

- 1 kap. Inledande bestämmelser
- 2 kap. Registrering, nationalitet och märkning
- 3 kap. Tillstånd och godkännande för verksamhetsutövare och personal
- 4 kap. Lednings- och beslutsprocesser
- 5 kap. Flygtjänst
- 6 kap. Luftvärdighet
- 7 kap. Flygstridsledningstjänst
- 8 kap. Flygplatstjänst
- 9 kap. Fjärrmanövrerat luftfartygssystem
- 10 kap. Fallskärmtjänst
- 11 kap. Sambands- och informationssystemtjänst
- 12 kap. Bestämmelser om fysiologiska förutsättningar och medicinska krav

-
- 13 kap. Tillsyn
 - 14 kap. Militära flyginspektionen
 - 15 kap. Övrigt
 - 16 kap. Undantag

Bilaga Rubrik

- 1 Begreppsförklaringar
- 2 Verksamhetsområden inom militär luftfart
- 3 Signaler från kontrolltorn till personal på marken

2 § Med militär luftfart avses i denna författning detsamma som anges i 14 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I bilaga 1 till denna författning definieras övriga begrepp och förkortningar som används i denna författning.

3 § Av 14 kap. 1 § luftfartslagen framgår att det militära luftfartssystemet består av system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum.

De tre systemen definieras i denna författning på följande sätt.

1. System för flygdrift: verksamhetsutövare inklusive personal, flygmaterielsystem och övriga luftfartsprodukter.

2. System för flygplatser och flygbaser: verksamhetsutövare inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler, luftfartsrelaterade anordningar och utrustning ombord på sjögående fartyg och andra installationer.

3. System för luftrum: det luftrum som tillgodoser behovet för luftfartygs manövrering, verksamhetsutövare inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler.

4 § Försvarsmakten ska bedriva militär luftfart utifrån en tolerabel risk som kan variera beroende på aktuella förhållanden och uppgifter.

Överbefälhavaren, eller den överbefälhavaren bestämmer, avgör vad som är tolerabel risk.

5 § Verksamhet i det militära luftfartssystemet delas in i verksamhetsområden. Verksamhetsområdena framgår av bilaga 2.

6 § I Försvarsmaktens reglementen och handböcker för militär luftfart finns närmare bestämmelser om tillämpningen av denna författning.

För luftvärdighet finns särskilda bestämmelser i SE-EMAR.

2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

Det militära luftfartygsregistret

1 § Det ska finnas ett register för militära luftfartyg (det militära luftfartygsregistret).

FLYGI ska föra det militära luftfartygsregistret.

2 § Militära luftfartyg i det militära luftfartssystemet ska registreras med unik registreringsbeteckning i det militära luftfartygsregistret.

3 § Det militära luftfartygsregistret ska för varje registrerat militärt luftfartyg innehålla uppgifter om registreringsbeteckning samt dag för registrering och avregistrering.

Vilka andra uppgifter som ska föras i det militära luftfartygsregistret beslutas av FLYGI.

4 § Registreringsbeteckningen för ett militärt luftfartyg i det militära luftfartygsregistret är en grupp tecken, som består av bokstäver eller siffror eller bokstäver och siffror i kombination.

5 § Ett luftfartyg som är registrerat i ett annat register får inte registreras i det militära luftfartygsregistret, om det inte avregistreras i det andra registret dessförinnan.

6 § En ansökan om registrering i det militära luftfartygsregistret ska göras av ägaren eller brukaren av luftfartyget.

Vilka uppgifter sökanden ska lämna i samband med ansökan beslutas av FLYGI.

Nationalitet

7 § Ett luftfartyg som registerats i det militära luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

8 § FSI utfärdar bevis om registreringen (nationalitets- och registreringsbevis).

Avregistrering

9 § Ett luftfartyg ska avregistreras om:

1. ägaren eller brukaren skriftligen begär det,
2. det har förolyckats eller förstörts,
3. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader, eller
4. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring inte längre ska vara registrerat som ett militärt luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett militärt luftfartyg.

Ägaren eller brukaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2-4 medför att ett militärt luftfartyg ska avregistreras.

10 § När ett militärt luftfartyg avregistreras, ska nationalitets- och registreringsbeviset lämnas tillbaka till FLYGI.

Märkning

11 § Ett militärt luftfartyg som är infört i det militära luftfartygsregistret ska vara märkt med svensk nationalitets- och registreringsbeteckning.

Nationalitetsbeteckningen ska utgöras av lilla riksvapnet med tre öppna kronor ordnade två över en omgivna av en ring.

Om det råder särskilda omständigheter får FSI besluta att visst militärt luftfartyg inte behöver vara märkt enligt första stycket.

12 § Luftfartyg som inte är registrerat i det militära luftfartygsregistret men utför militär uppgift på uppdrag av Försvarmakten får märkas med nationalitetsbeteckning enligt 11 §.

Sådana luftfartyg är inte militära luftfartyg enligt denna författning.

3 kap. Tillstånd och godkännande för verksamhetsutövare och personal

Statliga verksamhetsutövare

1 § En statlig myndighet som bedriver militär luftfart inom ett eller flera verksamhetsområden ska ha ett godkännande av FSI.

2 § En statlig myndighet som bedriver militär luftfart ska anmäla till FLYGI inom vilket eller vilka verksamhetsområden myndigheten avser bedriva verksamhet och på vilket sätt sökanden uppfyller tillämpliga krav enligt denna författning.

Av anmälan ska också framgå utsedda befattningshavare som ansvarar för:

1. funktionsledningen inom respektive verksamhetsområde,
2. övervakningen av ledningssystemet, och
3. i förekommande fall ledning av flygsäkerhetsledningssystemet.

Närmare bestämmelser om befattningshavarna finns i kapitel 4.

Annan än statlig verksamhetsutövare

3 § Av 14 kap 3 § luftfartslagen (2010:500) framgår att annan än staten ska ha tillstånd för att bedriva verksamhet i det militära luftfartssystemet.

Ett sådant tillstånd meddelas enligt 14 kap. 11 § luftfartsförordningen (2010:770) av Försvarmakten.

4 § En ansökan om tillstånd att bedriva verksamhet i det militära luftfartssystemet (verksamhetstillstånd) ska göras hos FLYGI.

Av en ansökan ska framgå inom vilket eller vilka verksamhetsområden sökanden vill bedriva verksamhet och på vilket sätt sökanden uppfyller tillämpliga krav enligt denna författning.

Av ansökan ska också framgå verksamhetsansvarig chef samt utsedda befattningshavare som ansvarar för:

1. funktionsledningen inom respektive verksamhet,
2. övervakning av ledningssystemet, och
3. i förekommande fall ledning av flygsäkerhetsledningssystemet.

5 § Sökande som vill åberopa ett tillstånd eller motsvarande utfärdat av annan luftfartsmyndighet kan begära att det görs en likvärdighetsbedömning mot denna författning.

En ansökan om en likvärdighetsbedömning ska göras hos FLYGI.

Förutsättningar för att bevilja tillstånd för annan än statlig verksamhetsutövare

6 § För att FSI ska bevilja tillstånd att bedriva verksamhet i det militära luftfartssystemet ska Försvarmakten ha ett behov av den verksamhet som sökanden avser att bedriva.

7 § FSI får bevilja tillstånd att bedriva verksamhet i det militära luftfartssystemet, baserat på annan luftfartsmyndighets tillstånd eller motsvarande, om det efter en likvärdighetsbedömning kan konstateras att kraven i denna författning uppfylls.

FSI får avseende begränsade tjänster eller enstaka produkter, bevilja tillstånd att bedriva verksamhet i det militära luftfartssystemet, baserat på annan

erkänd standard, om det efter en likvärdighetsbedömning kan konstateras att erforderliga krav i denna författning uppfylls.

Ändringar i tillstånd och godkända verksamhetsområden

8 § Den som vill ändra ett tillstånd eller ett godkänt verksamhetsområde ska ansöka om det hos FLYGI.

Av en sådan ansökan ska framgå inom vilket eller vilka verksamhetsområden som ändring avses att göras och hur sökanden fortfarande uppfyller tillämpliga krav enligt denna författning.

Verksamhet av tillfällig karaktär

9 § Försvarsmakten får bedriva tillfällig verksamhet utanför ordinarie ledningsorganisation efter godkännande från FSI.

Ansökan om sådant godkännande görs hos FLYGI.

Meddelande om tillstånd och godkännande

10 § Ett verksamhetstillstånd och ett beslut om godkänt verksamhetsområde meddelas i ett militärt luftfartsdokument som utfärdas av FSI.

Tillståndens varaktighet

11 § Ett verksamhetstillstånd för verksamhetsutövare utanför staten förblir giltigt intill:

1. det återlämnas av innehavaren,
2. återkallas av FSI, eller
3. ett specificerat giltighetsdatum infaller.

Återkallande och begränsning av tillstånd

12 § I 14 kap. 4 § luftfartslagen (2010:500) finns bestämmelser om återkallande och begränsningar av tillstånd inom det militära luftfartssystemet.

Godkännande av personal

13 § Av 6 kap. 19 § av luftfartslagen (2010:500) följer att flygtekniker i det militära luftfartssystemet ska ha certifikat.

14 § FSI, eller den som FSI bestämmer, beslutar om sådana certifikat som avses i 13 §.

Ett certifikat utfärdas endast om sökanden uppfyller de krav som chefen för FLYGI beslutar.

Ansökan om certifikat ska lämnas på en för ändamålet fastställd blankett.

15 § Verksamhetsutövaren svarar för att innehavaren av ett certifikat håller sig underrättad om de förändringar och tillägg till gällande föreskrifter för militär luftfart som har betydelse för den tjänst som certifikatet berättigar till.

16 § Ett certifikat kan återkallas. Förutsättningar för återkallande av certifikat regleras i SE-EMAR.

Beslut om återkallelse fattas av FSI eller den FSI bestämmer.

4 kap. Lednings- och beslutsprocesser

Uppgifts- och ansvarsfördelning

1 § En verksamhetsutövare i det militära luftfartssystemet ska:

1. fördela uppgifter, ansvar, befogenheter och resurser inom egen organisation,

2. vid behov upprätta avtal med andra verksamhetsutövare beträffande luftfartsrelaterade tjänster och luftfartsprodukter,

3. tillse att godkänd, ändamålsenlig och funktionsduglig utrustning finns och att personalen har den kompetens som krävs för respektive tjänst, samt

4. tillse att långsiktiga krav på resurser och kompetens balanseras mot verksamhetens uppgifter.

En verksamhetsutövare ska dokumentera på vilket sätt kraven enligt punkterna 1 och 4 uppfylls.

2 § En verksamhetsutövare ska utse en eller flera personer med ansvar för funktionsledningen inom respektive verksamhetsområde.

Inom respektive verksamhetsområde ska följande chefer utses:

1. en flygchef för flygtjänsten,

2. inom luftvärdighet:

a. en konstruktionschef för konstruktion.

b. en tillverkningschef för tillverkning,

c. en chef för ledning av fortsatt luftvärdighet,

d. en flygunderhållschef för flygunderhållstjänsten,

e. en utbildningschef för utbildning av personal för luftfartygsunderhåll,

3. en strilchef för flygstridsledningstjänsten,

4. en flygplatschef för flygplatstjänsten,

5. en fallskärmschef och en teknisk chef för fallskärmstjänsten,

6. en SIS-chef för sambands- och informationssystemtjänsten.

7. en flygöverläkare för den flygmedicinska tjänsten.

3 § Utsedda personer enligt 2 § ska ha lämplig kompetens och ges förutsättningar för att kunna bedriva funktionsledningen.

4 § Personer utsedda enligt 2 § ska accepteras av FSI.

Verksamhetsutövaren ska visa för FSI hur kontinuiteten säkerställs för utsedda personer.

Ledningssystem

5 § Verksamhetsutövaren ska upprätta, införa och upprätthålla ett ledningssystem som omfattar:

1. tydliga regler beträffande ansvar och befogenheter i verksamheten,
2. en intern oberoende övervakning som kontrollerar att gällande regler och förfaranden följs,
3. i förekommande fall ett flygsäkerhetsledningssystem för hantering av flygsäkerhetsrisker, och
4. ett rapporteringssystem för händelser som påverkar eller skulle kunna påverka flygsäkerheten.

Ledningssystemet ska dokumenteras och innehålla beskrivningar av alla nödvändiga förfaranden i verksamheten.

6 § Ledningssystemet ska vara anpassat till verksamhetsutövarens storlek och verksamhetens karaktär och komplexitet, med beaktande av faror och därmed förbundna risker som denna verksamhet medför.

7 § En företrädare för ledningen hos verksamhetsutövaren ska utses för att ansvara för att leda övervakningen av att gällande regler och förfaranden följs.

En sådan företrädare ska accepteras av FSI.

8 § En verksamhetsutövare ska systematiskt förbättra de ledningsprocesser som krävs för att hantera verksamhetens inriktning, planering, resursstyrning, genomförande, uppföljning, utvärdering, övervakning och flygsäkerhetsledning.

9 § Beslut som påverkar flygsäkerheten ska vara spårbara.

Flygsäkerhetsledningssystem

10 § En verksamhetsutövare ska ha ett dokumenterat flygsäkerhetsledningssystem.

11 § Flygsäkerhetsledningssystemet ska stödja verksamhetens ledning med övervakning och rapportering av flygsäkerhetsrisker på kort och lång sikt.

Systemet ska verka funktionsöverskridande i de fall en verksamhetsutövare bedriver verksamhet i flera verksamhetsområden inom den militära luftfarten som påverkar varandra.

12 § En verksamhetsutövare ska utse en person som ansvarar för ledning av flygsäkerhetsledningssystemet.

Personen ska ha erforderliga resurser och kompetens för att på ett trovärdigt sätt kunna lösa sina uppgifter.

En sådan person ska accepteras av FSI.

13 § En verksamhetsutövare ska vidta korrigerande respektive förebyggande åtgärder baserat på driftsdata och trender i verksamheten som framkommer från flygsäkerhetsledningssystemet.

Undantag

14 § För verksamhetsutövare som endast bedriver verksamhet inom luftvärdighet gäller inte 10–13 §§.

Information och kommunikation

15 § En verksamhetsutövare ska säkra att aktuell information och andra underlag som påverkar flygsäkerheten är tillgängliga för och kända av berörd personal.

16 § En verksamhetsutövare ska säkerställa att det finns förfaranden för snabb och tillförlitlig spridning av akut flygsäkerhetsinformation.

Förfaranden för ändringar, avvikelser och uppföljning

17 § En verksamhetsutövare ska ha förfaranden för:

1. säkra införanden av organisations- och verksamhetsförändringar,
2. avvikelshantering,
3. korrigerande åtgärder när avvikelser uppstår i verksamheten,
4. rapportering av driftdata och driftstörningar för luftfartsprodukter,
5. systematisk uppföljning av trender som påverkar flygsäkerheten, och
6. förebyggande åtgärder i syfte att förbättra flygsäkerheten.

Avvikelse rapportering

18 § Samtlig personal som är verksam i det militära luftfartsystemet ska rapportera avvikelser från gällande bestämmelser och andra förhållanden som kan utgöra en risk för flygsäkerheten.

Rapportering ska ske enligt det förfarande som verksamhetsutövaren har bestämt.

Händelserapportering och utredningar

19 § En verksamhetsutövare ska efter en inträffad händelse värdera om händelsen har påverkat flygsäkerheten. Om händelsen har påverkat flygsäkerheten ska den utredas och korrigerande åtgärder vidtas.

Utredning krävs alltid vid olyckor som har förorsakat eller skulle ha kunnat resultera i död, skada, ohälsa eller betydande skada på, eller förlust av, utrustning eller egendom.

Direktanmälan

20 § En verksamhetsutövare ska göra en direktanmälan till FLYGI vid:

1. flygolyckor,
2. allvarliga tillbud med luftfartyg,
3. händelser som kan medföra risker eller resultera i osäkert tillstånd för

andra verksamhetsutövare inom den militära luftfarten, och

4. händelser som av annan anledning behöver spridas och komma till FLYGI:s kännedom snabbare än med ordinarie rutiner.

En direktanmälan ska göras snarast men senast inom 72 timmar efter att händelsen upptäckts.

Upphandling och inköp av luftfartsrelaterade tjänster

21 § Vid upphandling och inköp av luftfartsrelaterade tjänster ska verksamhetsutövaren ha förfaranden för att säkerställa erforderliga kvalitetskrav som flygsäkerheten kräver.

5 kap. Flygtjänst

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

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.

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.

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 § 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,
3. säkerställa förfaranden och ansvarsförhållanden för att utöva ledning, verksamhet och uppföljning av flygtjänsten, med hänsyn till flygsäkerheten,
4. begränsa verksamheten och anmäla förhållandet till högre chef om obalans föreligger mellan uppgifter och resurser,
5. säkerställa förfaranden för dokumentation och analys av varje avvikelse från etablerade styrdokument och att korrigerande åtgärder genomförs,
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 den som är chef för ledning av fortsatt luftvärddighet 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.

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. 20 § initieras i förekommande fall, och
 3. utvärdering av flygningen sker.
- Uppgifterna i 1–3 får delegeras till den eller de som flygchefen bestämmer.

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,
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).

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.

6 kap. Luftvärdighet

Allmänt

1 § Ett militärt luftfartyg får endast flygas om det är luftvärdigt.

Ett militärt luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet eller ändrat på ett sådant sätt, samt har sådana flygegenskaper, att den militära flygsäkerhetens krav är uppfyllda.

Det är verksamhetsutövaren som ska visa att ett militärt luftfartyg är luftvärdigt.

Flygvapenchefen, eller den flygvapenchefen bestämmer, får om särskilda omständigheter råder, bestämma att ett militärt luftfartyg som brukas av Försvarsmakten och som inte är luftvärdigt ändå får flygas.

Bevis om luftvärdighet

2 § För ett luftvärdigt militärt luftfartyg ska det finnas ett giltigt bevis om luftvärdighet.

3 § Ett bevis om luftvärdighet utfärdas i form av:

1. ett militärt luftvärdighetsbevis, eller
2. ett begränsat militärt luftvärdighetsbevis.

Bevis om luftvärdighet utfärdas av FSI, eller den FSI bestämmer.

Bevis om luftvärdighet ska registreras i det militära luftfartygsregistret.

Militärt luftvärdighetsbevis och begränsat militärt luftvärdighetsbevis

4 § Ett militärt luftvärdighetsbevis och ett begränsat militärt luftvärdighetsbevis är giltigt om det har skett en granskning som konstaterar att luftfartyget är luftvärdigt.

En granskning av luftvärdigheten ska göras periodiskt. Granskningen ska göras av FSI, eller av FSI godkänd verksamhetsutövare.

Som ett bevis på genomförd granskning ska FSI eller den FSI bestämmer utfärda ett granskningsbevis. Beviset ska ha begränsad giltighetstid.

5 § Ett begränsat militärt luftvärdighetsbevis får utfärdas när ett militärt typcertifikat saknas, om verksamhetsutövaren har visat att luftfartyget överensstämmer med erforderliga luftvärdighetskrav och säkerheten tillgodoses.

Ett begränsat militärt luftvärdighetsbevis kan innehålla villkor och begränsningar.

Militärt flygtillstånd

6 § Ett militärt flygtillstånd får utfärdas när förutsättningar för utfärdande eller upprätthållande av ett militärt luftvärdighetsbevis eller begränsat militärt luftvärdighetsbevis inte föreligger, om verksamhetsutövaren har visat att luftfartyget är säkert för avsedda flygningar även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda.

Ett militärt flygtillstånd ska innehålla villkor och begränsningar.

Det som anges i första stycket gäller också om det behövs för att prova ett luftfartygs egenskaper eller av andra särskilda skäl.

Återkallande och återlämnande av bevis om luftvärdighet eller militärt flygtillstånd

7 § Ett bevis om luftvärdighet eller militärt flygtillstånd ska återkallas om förutsättningarna för utfärdandet av beviset inte längre föreligger.

Beviset eller tillståndet kan återkallas permanent eller tillfälligt. FSI beslutar om återkallande.

8 § Verksamhetsutövaren får återlämna ett bevis om luftvärdighet eller militärt flygtillstånd.

Register över bevis om luftvärdighet och militärt flygtillstånd

9 § FLYGI ska föra register över bevis om luftvärdighet och militärt flygtillstånd.

Militärt typcertifikat för konstruktion

10 § För luftfartyg, motorer och propellrar krävs konstruktionsgodkännande.

Ett konstruktionsgodkännande utfärdas i form av ett militärt typcertifikat.

Sådana militära typcertifikat kan även vara begränsade eller kompletterande.

För konstruktion av motorer och propellrar som har certifierats som en del av ett luftfartygs konstruktion krävs inte något separat militärt typcertifikat.

11 § Verksamhetsutövare som avser att konstruera luftfartyg, motorer och propellrar ska ansöka om militära typcertifikat hos FLYGI.

En ansökan ska innehålla de uppgifter som FLYGI bestämmer.

12 § Beslut om militärt typcertifikat får meddelas när verksamhetsutövaren har visat att produkten överensstämmer med en certifieringsbas och produkten är säker för drift.

En certifieringsbas med tillhörande certifieringsprogram ska vara godkänd av FSI.

Ändring av konstruktioner

13 § Konstruktionsändringar ska godkännas av FSI.

Om FSI har medgivit det får konstruktionsorganisationen skapa konstruktionsändringar utan ytterligare godkännande av FSI.

En ändring av konstruktionen kan föranleda ändring av det utfärdade militära typcertifikatet eller ett kompletterande militärt typcertifikat.

Särskilda certifikat för konstruktion av delar

14 § För konstruktion av delar får särskilda certifikat utfärdas av FSI.

Sådana certifikat får utfärdas när verksamhetsutövaren har visat att konstruktionen överensstämmer med de luftvärdighetskrav som har accepterats av FSI.

Alternativ till militärt typcertifikat

15 § Om det finns ett militärt eller civilt typcertifikat eller motsvarande utfärdat av en annan luftfartsmyndighet än FSI får FSI istället för ett militärt typcertifikat utfärda ett militärt typaccepteringsbevis.

Ett militärt typaccepteringsbevis får endast utfärdas om luftfartyget, motorn eller propellern, efter en likvärdighetsbedömning, bedöms uppfylla den militära flygsäkerhetens krav.

Register

16 § FLYGI ska föra register över utfärdade militära typcertifikat, särskilda certifikat och militära typaccepteringsbevis.

Tillverkning

17 § Tillverkning av luftfartyg, motorer och propellrar, samt delar, ska ske i enlighet med konstruktionsunderlag som överensstämmer med det militära typcertifikatet eller det särskilda certifikatet.

18 § Som ett bevis på att verksamhetsutövaren har följt det militära typcertifikatet eller det särskilda certifikatet vid tillverkningen ska denne utfärda ett tillverkningsintyg.

Ett tillverkningsintyg får även utfärdas av FSI, efter försäkran om överensstämmelse med konstruktionsunderlag från verksamhetsutövaren.

Luftvärdighetsdirektiv

19 § Om osäkert tillstånd föreligger ska FSI utfärda ett militärt luftvärdighetsdirektiv för att reglera hur det osäkra tillståndet ska hanteras så att luftvärdighet uppnås.

20 § Chefen för FLYGI får ange vilka andra luftvärdighetsdirektiv som ska följas.

Kontroll före flygning

21 § Före varje flygning eller sammanhängande serie av flygningar ska kontroll genomföras för att säkerställa att luftfartyget är i skick för den avsedda flygningen. Kontrollen ska dokumenteras.

Underhåll

22 § Ett luftfartyg ska underhållas i enlighet med ett godkänt underhållsprogram.

Ett underhållsprogram ska innehålla underhållsåtgärder, tillhörande instruktioner, och underhållsintervaller. Programmet ska minst innehålla de underhållsåtgärder som konstruktionsorganisationen angivit som obligatoriska.

Underhållsprogram ska godkännas av FSI.

23 § Underhåll av luftfartyg, motorer, propellrar och delar får endast genomföras av en verksamhetsutövare som är godkänd för det.

Efter skriftligt medgivande av FSI får underhåll av delar genomföras av någon som inte är en godkänd verksamhetsutövare.

24 § Genomfört underhåll av luftfartyg, motorer, propellrar och delar ska godkännas av behörig verksamhetsutövare.

Ett godkännande om genomfört underhåll meddelas i ett underhållsintyg.

Personal som utfärdar underhållsintyg för luftfartyg ska inneha lämpligt certifikat.

25 § Innan ett luftfartyg får tas i drift efter genomfört underhåll ska det vara godkänt av en verksamhetsutövare som bedriver ledning av fortsatt luftvärdighet.

Godkännandet ska vara dokumenterat.

Reparationer

26 § Reparationer av luftfartyg, motorer, propellrar och delar ska utföras på det sätt som en konstruktionsorganisation har föreskrivit.

En verksamhetsutövare får om FSI medgivit det, utföra reparationer på andra sätt än vad konstruktionsorganisationen föreskrivit.

Ett medgivande enligt andra stycket ska dokumenteras.

Flygsäkerhetspåverkande markutrustning

27 § Flygsäkerhetspåverkande markutrustning som inte omfattas av militärt typcertifikat får endast anslutas till ett luftfartyg under förutsättning att det inte orsakar skada på luftfartyget.

28 § Underhåll av flygsäkerhetspåverkande markutrustning får utföras av en organisation som är godkänd av den som är ansvarig för ledning av fortsatt luftvärdighet.

7 kap. Flygstridsledningstjänst

Allmänt

1 § Utöver vad som föreskrivs i 3 kap. 1 § om krav på godkännande för utövande av flygstridsledningstjänst får även den som står under direkt kontroll av godkänd verksamhetsutövare bedriva flygstridsledningstjänst.

2 § En verksamhetsutövare som bedriver flygstridsledningstjänst ska ha erforderliga resurser och kompetens för att leda och övervaka flygstridsledningstjänsten.

3 § Det ska finnas kvalitetssäkrade utbildningar utformade efter flygstridsledningstjänstens behov.

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

Strilchefens ansvar

5 § En strilchef ansvarar för funktionsledningen av flygstridsledningstjänsten.

6 § Strilchefen eller den strilchefen bestämmer, utfärdar behörighetsbevis för personal i flygstridsledningstjänst.

7 § En strilchef ska övervaka att balans föreligger mellan uppgifter och resurser inom flygstridsledningstjänsten.

Vid obalans som leder till ej tolerabla flygsäkerhetsrisker ska strilchefen vidta åtgärder enligt 4 §.

8 § En strilchef ansvarar för ett det finns förfaranden som säkerställer att:

1. utbildningen för personal i flygstridsledningstjänst utformas enligt flygstridsledningstjänstens behov,
2. personal i flygstridsledningstjänst har tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter de ska utföra,
3. uppföljning av att personal i flygstridsledningstjänst har godkänd medicinsk status sker,
4. vidtagande av korrigerande åtgärder vid avvikelser från beslutade bestämmelser och rutiner sker, och
5. samverkan sker med verksamhetsutövarens flygsäkerhetsledningssystem och övriga gränssytor som påverkar flygsäkerheten.

Krav på personalen i flygstridsledningstjänsten

9 § Personal i flygstridsledningstjänst ska ha:

1. tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter de ska utföra,
2. godkänd medicinsk status, och
3. giltigt behörighetsbevis.

Dokumenterade och aktuella rutiner

10 § För funktionsledningen av flygstridsledningstjänsten ska det finnas dokumenterade och aktuella rutiner.

Rutinerna och ändringar av rutinerna ska beslutas av ställningschefen efter godkännande av FSI.

Materiel

11 § En verksamhetsutövare som bedriver flygstridsledningstjänst ska säkerställa att de tekniska system och övrig materiel som brukas för flygstridsledningstjänsten är tillförlitliga och har tillräcklig prestanda för en säker verksamhet.

En sådan verksamhetsutövare ska utse en person eller grupp av personer som ska ansvara för att tekniska system och övrig materiel uppfyller kravet i första stycket.

Samverkan med leverantör av flygtrafikledningstjänst

12 § För att upprätthålla en säker flygverksamhet i luftrummet ska flygstridsledningstjänsten samverka med flygtrafikledningstjänsten.

Samverkan ska regleras i avtal eller överenskommelse mellan verksamhetsutövare av flygstridsledningstjänst och berörda leverantörer av flygtrafikledningstjänst.

Sådant avtal eller överenskommelse ska godkännas av FSI.

Funktionella krav

13 § En verksamhetsutövare ska säkerställa att all personal inom flygstridsledningstjänsten använder fastställd terminologi och förstår det språk som används.

14 § Personal som utför flygstridsledning får inte tilldelas eller utföra andra arbetsuppgifter under pågående flygstridsledning.

Bevarande av dokumentation och data

15 § Kommunikation vid flygstridsledning, inklusive samordning med flygtrafikledningstjänsten, ska registreras på uppspelningsbar tidssatt media och kunna göras tillgänglig.

För bevarande och gallring av allmänna handlingar gäller Riksarkivets föreskrifter.

8 kap. Flygplatstjänst

Allmänt

1 § En verksamhetsutövare som bedriver flygplatstjänst ska ha nödvändiga resurser och personal med erforderlig kompetens för att leda, övervaka och genomföra flygplatstjänsten.

2 § En verksamhetsutövare som bedriver flygplatstjänst ska utse en person eller grupp av personer som ska ansvara för den initiala och fortsatta systemvärdigheten av säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning.

3 § En verksamhetsutövare ska se till att den som agerar inom ett flygplatsområde ska följa gällande författningar och iaktta flygplatsens verksamhetshandbok i tillämpliga delar.

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

Flygplatschefens ansvar

5 § En flygplatschef ansvarar för funktionsledningen av flygplatstjänsten.

6 § En flygplatschef ska upprätta en verksamhetshandbok för respektive flygplats. Verksamhetshandboken ska minst omfatta de säkerhetsrelaterade delarna av flygplatsens verksamhet.

Verksamhetshandboken ska vara tillgänglig för den egna personalen, aktörer inom flygplatsen och i förekommande fall externa leverantörer som berörs av verksamhetshandboken.

Flygtrafiktjänst

7 § En verksamhetsutövare ska tillse att det finns flygtrafiktjänst anpassad för flygplatsens aktuella flygverksamhet.

8 § En verksamhetsutövare ska antingen själv, eller genom arrangemang med den eller de som tillhandahåller flygtrafiktjänster, säkerställa att utformning och översyn av flygprocedurer genomförs enligt tillämpliga krav.

Flygplatsdata och rapportering

9 § Flygplatsdata och information om betydande förändringar av en flygplats och dess utformning, tillgänglighet, operativa status eller villkor samt annan information som kan ha betydelse för flygsäkerheten, ska rapporteras till den som ansvarar för publiceringen av MIL AIP, NOTAM och SNOWTAM.

Förändringarna ska rapporteras utan dröjsmål och oavsett om de är tillfälliga eller permanenta.

Det ska framgå av verksamhetshandboken vem som ansvarar för rapporteringen.

Vägledning, kontroll och övervakning av markrörelser

10 § För en flygplats ska det finnas ett system för vägledning, kontroll och övervakning av markrörelser som svarar mot flygplatsens verksamhet.

11 § Endast behöriga personer ska ges tillträde till färdområdet på en flygplats.

12 § När flygtrafiktjänst tillhandahålls får tillträde till banor, taxibanor, FATO, TLOF, hovringsvägar, stråkytor och skyddsområden för kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning endast ske efter klarering av enheten för flygkontrolltjänst vid flygplatsen.

Det ska framgå av verksamhetshandboken för vilka områden som klarering krävs.

Under de tider då flygtrafiktjänst inte tillhandahålls ska det finnas rutiner för tillträde.

Fordon och rörlig utrustning

13 § Fordon ska lämna företräde för utryckningsfordon under utryckning och luftfartyg under rörelse.

Fordon och rörlig utrustning ska manövreras, ställas upp eller parkeras med tillräckliga säkerhetsavstånd till luftfartyg, människor, anläggningar och utrustning.

14 § Fordon och rörlig utrustning som används på manöverområdet ska vara utrustade med gult rundstrålände och blinkande varningsljus.

Varningsljusen ska normalt vara påslagna när fordon och rörlig utrustning befinner sig på manöverområdet.

15 § Fordon och rörlig utrustning på färdområdet ska underhållas så att deras skick inte påverkar säkerheten för luftfartyg negativt.

Kommunikationsutrustning

16 § Fordon och personer som befinner sig på områden där det krävs klarering av flygtrafikledningstjänsten ska vara utrustade med kommunikationsutrustning.

Personal som vistas på manöverområdet ska agera enligt de signaler som framgår av bilaga 3 om det uppstår fel på kommunikationsutrustningen.

Skydd av utrustning och luftrum

17 § En verksamhetsutövare ska se till att det för kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning som är knuten till en flygplats, men som är placerade utanför flygplatsområdet, upprättas områden där obehöriga inte kan ta sig in eller orsaka åverkan på utrustningen.

Områdena eller utrustningen ska övervakas så att inga aktiviteter sker som kan påverka utrustningens prestanda.

18 § En verksamhetsutövare ska säkerställa:

1. att luftrummet inom ett flygplatspåverkansområde är säkert för den planerade flygverksamheten,
2. att hänsyn tas till faror eller potentiella faror på eller nära flygplatsen som kan påverka flygsäkerheten, och
3. att fordon eller rörlig utrustning på vägar inom eller i närheten av flygplatsen inte genomtränger de hinderbegränsande ytorna under pågående flygverksamhet.

19 § Det ska finnas ett system för övervakning, åtgärdande och uppföljning av hinder för en flygplats hinderbegränsande ytor och så att hinder hanteras enligt gällande föreskrifter för utformning av militära flygplatser.

20 § Hinderljus ska vara tända under mörker och i övrigt om det krävs för befälhavarens möjlighet att upptäcka hinder.

Hinderljus får vara släckta även under ovan angivna omständigheter om operativa behov föreligger.

Farliga, störande och missvisande ljus

21 § Det ska finnas ett system för att övervaka, åtgärda och följa upp ljus som finns nära en flygplats och som kan utsätta ett luftfartygs flygbesättning för fara.

22 § I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan finns bestämmelser om att visst ljus som utsätter ett luftfartygs besättning för fara ska avlägsnas, skärmas av eller modifieras för att eliminera källan till faran.

Drivmedel

23 § En verksamhetsutövare ska kontrollera att den som ansvarar för lagring av drivmedel och tankning av luftfartyg har förfaranden som säkerställer att luftfartygen erhåller drivmedel som är rent och har rätt sammansättning.

Hantering av djur

24 § En verksamhetsutövare ska se till att det finns ett system för att minimera risken för kollisioner mellan luftfartyg och djur på flygplatsen.

Flygplatsens visuella hjälpmedel

25 § Det ska finnas ett system för förebyggande och avhjälpande underhåll av en flygplats visuella hjälpmedel.

Systemet ska säkerställa att det genomförs regelbundna kontroller av flygplatsens visuella hjälpmedel med avseende på prestanda, synlighet och relevans.

26 § Ett inflygningsljussystem, ett banljussystem och ett taxibanljussystem får normalt inte användas om:

1. mer än 15 procent av antalet ljusenheter i respektive ljussystem ovan är obrukbara,

2. en väsentlig förändring i systemets ljusbild har uppstått, eller

3. missledande mönster har uppstått.

En ljusenhet betraktas som obrukbar enligt 1 när ljusenhetens ljusstyrka eller ljusspridning understiger 50 procent av armaturens nyvärde.

Ytor på färdområdet

27 § Det ska finnas ett system för förebyggande och avhjälpande underhåll av ytor inom en flygplats färdområde.

Systemet ska säkerställa att regelbundna inspektioner av samtliga områden avsedda för luftfartygsrörelser genomförs och dokumenteras så att:

1. ytor som används av luftfartyg underhålls och hålls fria från alla objekt som kan påverka säkerheten för luftfartyg, och

2. färdområdets ytor underhålls så att Försvarens föreskrifter om utformning och konstruktion av militära flygplatser uppfylls.

28 § Det ska finnas ett system för fälthållning på en flygplats. Systemet ska minst möjliggöra att:

1. nederbörd och annan beläggning på bansystem, plattor och anslutande markytor tas bort, samt att kvarliggande is och snö på anslutande markytor profileras så att det inte uppstår någon fara för luftfartyg,

2. friktionen på banan och, där så är möjligt, andra belagda ytor som används för flygverksamhet, mäts och följs upp,

3. avhjälpande åtgärder vidtas för att upprätthålla den friktion som krävs för belagda ytor, där målet med åtgärderna ska vara att uppnå erforderliga friktionssvärden, och

4. friktionsnivån hos belagda ytor mäts och följs upp i underhållssyfte.

Flygplatsräddningstjänst

29 § På en flygplats ska det finnas ändamålsenlig flygplatsräddningstjänst.

30 § Flygplatsräddningstjänsten vid en flygplats ska ha sådan beredskap att räddningsinsats kan påbörjas inom 90 sekunder efter larm om luftfartsolycka på rullbanor vid normala sikt- och väderförhållanden.

Vid luftfartsolyckor på övriga områden inom flygplatsen ska en räddningsinsats kunna påbörjas inom 120 sekunder.

31 § En verksamhetsutövare ska säkerställa att:

1. ändamålsenliga anläggningar och lämplig utrustning för räddningstjänsten på en flygplats tillhandahålls,
2. lämplig utrustning, släckmedel och tillräckligt med personal finns tillgängliga i tid,
3. personalen som ska utöva räddningstjänst har rätt utbildning och utrustning och är behöriga att arbeta på flygplatsen, och
4. att personalen som ska utöva räddningstjänst följer bestämmelserna som framgår av Arbetsmiljöverkets föreskrifter om rök- och kemdykning samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna.

32 § En verksamhetsutövare ska etablera och tillämpa utbildningsprogram för personal i flygplatsräddningstjänsten.

33 § En verksamhetsutövare ska genomföra kompetenskontroller med lämpliga intervaller för att säkra fortsatt kompetens hos personalen i flygplatsräddningstjänsten.

34 § En verksamhetsutövare ska föra register över kvalifikationer, utbildning och kompetenskontroll för personalen i flygplatsräddningstjänst.

35 § En verksamhetsutövare ska säkerställa att:

1. instruktörer och handledare med lämpliga kvalifikationer och erfarenhet anlitas för att genomföra utbildningsprogrammet, och
2. att det finns lämpliga lokaler och resurser för att genomföra utbildningen.

Nödsituationer

36 § För varje flygplats ska det upprättas en plan för räddningsinsatser.

Planen ska vid behov samordnas med lokalsamhällets plan för nödsituationer.

37 § Planeringen för räddningsinsatser ska stå i proportion till omfattningen på flygverksamheten vid flygplatsen.

9 kap. Fjärrmanövrerat luftfartygssystem

1 § En verksamhetsutövare ska vid flygning med fjärrmanövrerat luftfartygssystem (RPAS) säkerställa:

1. separation till annan luftfart, och
2. att dubbelriktad kommunikation mellan befälhavare och flygtrafiklednings- eller flygstridsledningstjänsten upprätthålls.

2 § För verksamhet med ett RPAS gäller denna författning utöver 1 § endast i den omfattning som FSI beslutar.

10 kap. Fallskärmstjänst

Allmänt

1 § En verksamhetsutövare som bedriver fallskärmstjänst ska ha erforderliga resurser och kompetens för att leda och övervaka tjänsten.

2 § Det ska finnas kvalitetssäkrade utbildningar utformade efter fallskärms-tjänstens behov.

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

Fallskärmschefens ansvar

4 § En fallskärmschef ansvarar för funktionsledningen av fallskärmstjänsten och har befogenhet att beordra fallskärmsfällning.

Fallskärmschefen får delegera befogenheten att beordra fallskärmsfällning till den fallskärmschefen bestämmer.

5 § Funktionsledningen av fallskärmstjänsten ska dokumenteras.

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

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

6 § En fallskärmschef ska övervaka att balans föreligger mellan uppgifter och resurser inom fallskärmstjänsten.

Vid obalans som leder till ej tolerabla flygsäkerhetsrisker ska fallskärmschefen vidta åtgärder enligt 3 §.

7 § En fallskärmschef ansvarar för att det finns förfaranden som säkerställer att:

1. utbildningen för personal i fallskärmstjänst utformas enligt tjänstens behov,
2. personal i fallskärmstjänst har tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter de ska utföra,

3. uppföljning av att personal i fallskärmstjänst har godkänd medicinsk status sker,
4. vidtagande av korrigerande åtgärder vid avvikelser från beslutade bestämmelser och förfaranden sker,
5. samverkan sker med verksamhetsutövarens flygsäkerhetsledningssystem och övriga gränssytor som påverkar flygsäkerheten,
6. det etableras säkerhetsmål för fallskärmstjänsten och att dessa följs upp,
7. kollision i luftrummet undviks mellan fallskärmshoppare,
8. korrekt utrustning och materiel placeras rätt på personalen eller i luftfartyget,
9. gränssnitt mellan luftfartyg, besättning och passagerare är klarlagda,
10. att fallskärmspersonalen och luftfartygets besättning har lämnats samma styrningar avseende uppgifts- och ansvarsfördelning ombord, säkerheten i luftrummet där hopparen eller lasten ska färdas utanför luftfartyget samt om säkerheten på marken i fällningsområdet, och
11. avlysning och övervakning av fällningsområdet sker i samband med fällning.

Vid en militär insats får fallskärmschefen medge avsteg från kraven i 11.

Hantering av fallskärmsmateriel

8 § Inom fallskärmstjänsten ska det finnas en teknisk chef som ska säkerställa att fallskärmssystem som brukas för fallskärmstjänst är säkert för tänkt användning.

9 § En teknisk chef ska:

1. ha förfaranden för uppföljning avseende drift och underhåll av fallskärmssystemen,
2. fastställa godkända data för reparationer, underhåll samt användarinstruktioner med utgångspunkt från fallskärmstillverkarens instruktioner, och

3. ha förfaranden för kontroll av att erforderliga kvalitetskrav upprätthålls av tillverkare av fallskärmsmateriel och utförare av underhåll för den materiel som används inom tjänsten.

Förfaranden enligt 1 och 3 ska dokumenteras och godkännas av FSI.

10 § Den tekniske chefen får besluta om användningsförbud på materiel som denne inte bedömer som säker för tänkt användning.

Fallskärmsfällare utanför det militära luftfartssystemet

11 § En verksamhetsutövare som anlitar någon utanför det militära luftfartssystemet för fallskärmsfällning ska säkerställa att den som anlitas har förmåga att genomföra fallskärmsfällning åt någon inom det militära luftfartssystemet på ett säkert sätt.

Till grund för bedömningen om den som anlitas har sådan förmåga ska verksamhetsutövaren fastställa vilka kriterier som påverkar säkerheten.

Kriterierna ska godkännas av FSI.

11 kap. Sambands- och informationssystemtjänst

Allmänt

1 § En verksamhetsutövare som bedriver SIS-tjänst ska ha erforderliga resurser och kompetens för att leda och övervaka SIS-tjänsten.

2 § Det ska finnas kvalitetssäkrade utbildningar utformade efter SIS-tjänstens behov.

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

SIS-chefens ansvar

4 § SIS-chefen ansvarar för funktionsledningen av SIS-tjänsten.

5 § En SIS-chef ansvarar för ett det finns förfaranden som säkerställer att:

1. utbildningen för personal i SIS-tjänst utformas enligt tjänstens behov,
2. personal i SIS-tjänst har tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter de ska utföra,
3. vidtagande av korrigerande åtgärder vid avvikelser från beslutade bestämmelser och rutiner sker, och
4. samverkan sker med verksamhetsutövarens flygsäkerhetsledningssystem och övriga gränssytor som påverkar flygsäkerheten.

6 § För funktionsledningen av SIS-tjänsten ska det finnas dokumenterade och aktuella rutiner.

Rutinerna och ändringar av rutinerna ska beslutas av SIS-chefen efter godkännande av FSI.

Krav på personalen i SIS-tjänsten

7 § Personal i SIS-tjänst ska ha tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter personalen ska utföra.

Utbildning i SIS-tjänst

8 § Den som utbildar personal inom SIS-tjänsten ska fastställa utbildningsplaner och leverera utbildning som motsvarar de krav på kompetens som SIS-tjänsten kräver.

Materiel

9 § En verksamhetsutövare som bedriver SIS-tjänst ska säkerställa att de tekniska system och övrig materiel som brukas för tjänsten är tillförlitliga och har tillräcklig prestanda för en säker verksamhet.

Samverkan med leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygstridsledningstjänst

10 § För att upprätthålla en säker flygverksamhet i luftrummet ska SIS-tjänsten samverka med flygtrafikledningstjänsten och flygstridsledningstjänsten.

Samverkan ska vid behov regleras i avtal eller överenskommelse mellan verksamhetsutövare av SIS-tjänst och berörda leverantörer av flygtrafikledningstjänst.

Sådant avtal eller överenskommelse ska godkännas av FSI.

Samverkan med underleverantör

11 § Verksamhetsutövaren ska upprätta avtal med leverantörer som utför verksamhet inom SIS-tjänsten. Sådana avtal ska innehålla förfaranden och metoder för en säker verksamhet.

Avtalen ska vid anmodan kunna uppvisas för FSI.

12 kap. Bestämmelser om fysiologiska förutsättningar och medicinska krav

1 § Den som ska utföra uppgifter som flygförare, besättning eller flygstridsledare i det militära luftfartssystemet ska ha ett giltigt militärt medicinskt intyg.

Ett sådant intyg ska bestyrka medicinsk lämplighet för i intyget angivna uppgifter.

Saknas ett giltigt militärt medicinskt intyg får uppgifterna inte utföras.

2 § Ett militärt medicinskt intyg får endast utfärdas, förlängas eller förnyas efter att en nödvändig medicinsk undersökning genomförts.

En sådan medicinsk undersökning ska visa att den undersökte uppfyller Försvarsmaktens fysiologiska och medicinska krav.

Intyget ska vara tidsbegränsat och får förenas med villkor.

3 § Ett militärt medicinskt intyg får endast utfärdas av en militär flygläkare.

4 § Om de fysiologiska och medicinska kraven inte uppfylls fullt ut vid den medicinska undersökningen kan dispens beviljas av Försvarsmaktens flygöverläkare, om denne bedömer att flygsäkerheten inte påverkas negativt.

Vid prövning av dispens ska flygöverläkaren ta hänsyn till den undersöktes befattning, arbetsuppgifter, förmåga och erfarenhet.

Om en medicinsk dispens beviljas ska eventuella villkor anges på det militära medicinska intyget.

Giltighetstid för ett militärt medicinskt intyg

5 § Ett militärt medicinskt intyg är giltigt intill:

1. ett specificerat förfalldatum inträffar, eller
2. det återkallas.

6 § För flygförare och flygstridsledare är ett militärt medicinskt intyg, utfärdat efter den första medicinska undersökningen, giltigt intill den undersöktes nästa födelsedag inträffar. Därefter är giltighetsperioden för utfärdade intyg 12 månader.

Giltighetsperioder för övrigas militära medicinska intyg beslutas av flygöverläkaren, eller den flygöverläkaren bestämmer. En giltighetsperiod ska vara minst 12 månader och får som längst vara 36 månader.

7 § Giltighetsperioden för ett militärt medicinskt intyg ska beräknas från datumet för den medicinska undersökningen.

Den medicinska undersökningen för förlängning av ett intyg kan göras upp till 60 dagar innan intyget slutar gälla.

8 § Har giltighetstiden för ett militärt medicinskt intyg löpt ut kan den militära flygöverläkaren tillfälligt förlänga giltigheten av det utgångna intyget.

Förlängning får beslutas under förutsättning att den militära flygöverläkaren bedömer att flygsäkerheten inte påverkas negativt.

Återkallande och begränsning av ett militärt medicinskt intyg

9 § Ett militärt medicinskt intyg får begränsas, tillfälligt återkallas eller permanent återkallas om innehavaren inte längre uppfyller Försvarens fysiska och medicinska krav.

Beslut om tillfälligt återkallande av ett militärt medicinskt intyg fattas av flygläkaren.

Beslut om begränsning av ett militärt medicinskt intyg och beslut om permanent återkallande av ett sådant intyg fattas av flygöverläkaren.

Försämrat hälsotillstånd

10 § Innehavare av ett militärt medicinskt intyg får inte utan godkännande av militär flygläkare utöva de arbetsuppgifter som intyget avser att intyga godkänt resultat för om innehavaren:

1. är medveten om någon försämring av sitt hälsotillstånd som skulle kunna påverka flygsäkerheten negativt,
2. tar eller använder läkemedel som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva arbetsuppgifterna, eller
3. genomgår någon medicinskt, kirurgisk eller annan behandling som sannolikt kan inverka negativt på flygsäkerheten.

Har ett försämrat hälsotillstånd enligt första stycket pågått i mer än 30 dygn ska godkännandet istället inhämtas från den militära flygöverläkaren.

Militär flygöverläkare och militär flygläkare

11 § För det militära luftfartssystemet ska det inom Försvarmaktens finnas en militär flygöverläkare.

12 § Den militära flygöverläkaren är funktionsansvarig för all flygmedicin inom det militära luftfartssystemet.

13 § Den militära flygöverläkaren utses av Försvarmakten efter godkännande av FSI.

14 § En militär flygöverläkare ska:

1. uppfylla motsvarande krav som gäller för civil flygöverläkare,
2. vara godkänd militär flygläkare och ha verkat som flygläkare i minst 5 år, alternativt 3 år om han eller hon förskaffat speciella kunskaper inom flygmedicin t.ex. tidigare aktiv militär flygförare i minst 5 år eller forskningsmeriter motsvarande doktorsgrad inom det flygmedicinska området

15 § En militär flygläkare ska:

1. ha utbildning motsvarande kraven på civil flygläkare klass 1,
2. ha genomgått utbildning i militär flygmedicin, och
3. vara väl förtrogen med den militära luftfarten.

16 § En militär flygläkare ska utnännas och godkännas av Försvarmaktens flygöverläkare.

Flygmedicinskt centrum

17 § För genomförande av initial medicinsk undersökning ska det i Försvarmakten finnas ett flygmedicinskt centrum.

18 § Vid det flygmedicinska centrumet ska det finnas en ansvarig militär flygläkare.

En sådan militär flygläkare ska ha kompetenskrav som motsvarar kraven för en militär flygöverläkare enligt 14 §.

Den ansvarige militära flygläkaren utnämns och godkänns av Försvarmaktens flygöverläkare.

13 kap. Tillsyn

Allmänt

1 § Av 14 kap. 18 § luftfartsförordningen (2010:770) framgår att FSI utövar tillsyn över att bestämmelserna i luftfartslagen (2010:500) och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen följs i fråga om militär luftfart.

2 § Tillsynen enligt 1 § ska utövas systematiskt.

Tillsynen av en verksamhetsutövare utanför staten ska genomföras vid minst ett tillfälle under en 36-månadersperiod.

Tillsynen inom Försvarmakten ska genomföras vid minst ett tillfälle per år och verksamhetsområde.

För tillsynen av andra statliga verksamhetsutövare ska periodiciteten avgöras av aktuellt verksamhetsområdes komplexitet och omfattning men med minst vid ett tillfälle under en 36-månadersperiod.

3 § FSI ska fastställa förfaranden för hur tillsyn ska genomföras.

Direktiv

4 § FSI får, när flygsäkerheten riskeras, utfärda militära flygsäkerhetsdirektiv respektive militära luftvärdighetsdirektiv. Sådana direktiv är bindande för mottagaren.

Avvikelser vid tillsyn

5 § Avvikelser vid tillsyn delas in i två nivåer.

En avvikelse på nivå 1 är en större avvikelse som utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten. En avvikelse på nivå 2 är en mindre avvikelse som skulle kunna utgöra en fara för flygsäkerheten.

6 § Avseende verksamhetsutövare utanför staten ska FSI vid avvikelse på nivå 1 återkalla, tillfälligt återkalla eller begränsa verksamhetsutövarens tillstånd till dess att verksamhetsutövaren har vidtagit korrigerande åtgärder.

Vid avvikelse på nivå 2 får FSI begränsa verksamhetstillståndet hos sådan verksamhetsutövare.

Vid konstaterad avvikelse ska denna vara åtgärdad inom tre månader. Utifrån avvikelsernas art kan FSI förlänga denna tremånadersperiod under förutsättning att verksamhetsutövaren har presenterat en tillfredsställande plan för åtgärder.

7 § Avseende verksamhetsutövare inom staten får FSI vid avvikelser på nivå 1 och 2 begränsa bedrivandet av verksamheten inom det godkända verksamhetsområdet.

I övrigt gäller 6 § tredje stycket.

Avvikelse rapport

8 § FSI ska meddela verksamhetsutövaren om de avvikelser från gällande regelverk som upptäckts vid tillsyn. Meddelandet ska ske i form av avvikelse rapport.

FSI ska följa upp att avvikelserna åtgärdas inom av FSI angiven tid.

14 kap. Militära flyginspektionen

1 § Militära flyginspektionen (FLYGI) i Försvarsmaktens högkvarter ska stödja FSI avseende den tillståndsprovning och tillsynsverksamhet som avses i 14 kap. 11 och 18 §§ luftfartsförordningen (2010:770).

2 § Chefen för FLYGI får fatta beslut om reglementen, handböcker och SE-EMAR för den militära luftfarten.

3 § FLYGI ska upprätta ett system för att utfärda, förlänga, ändra, begränsa, tillfälligt återkalla eller återkalla varje verksamhetsutövares tillstånd eller godkända verksamhetsområden och/eller certifikat.

4 § FLYGI ska ha nödvändiga resurser och ändamålsenlig kompetens för att kunna stödja FSI i tillsynsuppgifterna som följer av denna författning.

15 kap. Övrigt

1 § Beslut om tillstånd till luftfart enligt 14 kap. 5 § luftfartsförordningen (2010:770) fattas av FSI.

Den som vill bedriva sådan luftfart ska ansöka om ett sådant beslut hos FLYGI.

2 § Beslut enligt 14 kap. 23 § luftfartsförordningen (2010:770) om att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart fattas av FSI.

Den som vill bedriva sådan luftfart ska ansöka om ett sådant beslut hos FLYGI.

Överlämnande av förvaltningsuppgift

3 § FSI får fatta beslut om att överlämna en förvaltningsuppgift till någon annan enligt 14 kap. 21 § luftfartsförordningen (2010:770).

Beslut om överlämnande av förvaltningsuppgift ska vara skriftligt.

16 kap. Undantag

1 § Försvarsmakten får medge undantag från föreskrifterna i denna författning.

Överbefälhavaren, eller den överbefälhavaren bestämmer, fattar beslut i ärenden om undantag.

1. Denna författning träder i kraft den 1 mars 2020.

2. Genom författningen upphävs Försvarsmaktens föreskrifter (FFS 2016:1) för militär luftfart.

3. Ett verksamhetstillstånd för en verksamhetsutövare inom staten, utfärdat med stöd av *RML V-2 Flygtjänst*, *RML V-3 Flygplatstjänst*, *RML V-4 Flygstridsledningstjänst*, *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning*, *RML V-6 Luftvärdighet, systemvärdighet samt flygunderhåll*, *RML V-7 Verksamhet vid luftfartsskola* och *RML V-9 Fallskärmstjänst*, ska betraktas som ett av FSI godkänt verksamhetsområde i längst 24 månader räknat från ikraftträdandet av denna författning.

4. Ett verksamhetstillstånd för en verksamhetsutövare utanför staten som har utfärdats med stöd av *RML V-2 Flygtjänst*, *RML V-3 Flygplatstjänst*, *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning*, *RML V-6 Luftvärdighet, systemvärdighet samt flygunderhåll*, och *RML V-7 Verksamhet vid luftfartsskola* har fortsatt giltighet som längst i 24 månader räknat från ikraftträdandet av denna författning.

5. Ett militärt typcertifikat eller kompletterande typcertifikat för en produkt som har utfärdats med stöd av *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning* betraktas som ett militärt typcertifikat eller kompletterande typcertifikat utfärdat enligt denna författning.

6. Ett militärt typaccepteringsbevis för en produkt som har utfärdats med stöd av *HKV 02 810:63176 Militärt Typaccepteringsbevis* ska betraktas som ett militärt typaccepteringsbevis utfärdat enligt denna författning.

7. Ett certifikat som har utfärdats med stöd av *RML P-6 Certifikat för luftfartygsunderhåll* har fortsatt giltighet som längst i 36 månader räknat från ikraftträdandet av denna författning.

8. Ett tillverkningsintyg eller underhållsintyg för komponenter som har utfärdats med stöd av *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning* eller *RML V-6 Luftvärdighet, systemvärdighet samt flygunderhåll* ska betraktas som ett tillverkningsintyg eller underhållsintyg utfärdat enligt denna författning.

9. Militära luftvärdighetsbevis som utfärdats med stöd av *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning* motsvarar bevis om militär luftvärdighet samt militärt flygtillstånd i enlighet med denna författning.

10. Militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats med stöd av RML ska ha fortsatt giltighet efter denna författnings ikraftträdande och motsvaras av militära flygsäkerhetsdirektiv eller militära luftvärdighetsdirektiv.

11. Ändringar och reparationer för en produkt som har godkänts med stöd av *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning* är fortsatt godkända.

12. En ansökan om konstruktionsgodkännande som har gjorts enligt *RML V-5 Konstruktion, certifiering samt tillverkning* och som är under beredning vid denna författningens ikraftträdande, ska prövas som om ansökan har gjorts enligt denna författning.

13. För luftfartyg registrerade i det militära luftfartygsregistret vid denna författningens ikraftträdande, som inte uppfyller kraven för utfärdande av militärt typcertifikat, begränsat militärt typcertifikat eller militärt typaccepteringsbevis, får särskilda villkor för fortsatt luftvärdighet fastställas av FSI.

Micael Bydén

Carin Bratt

Bilaga 1

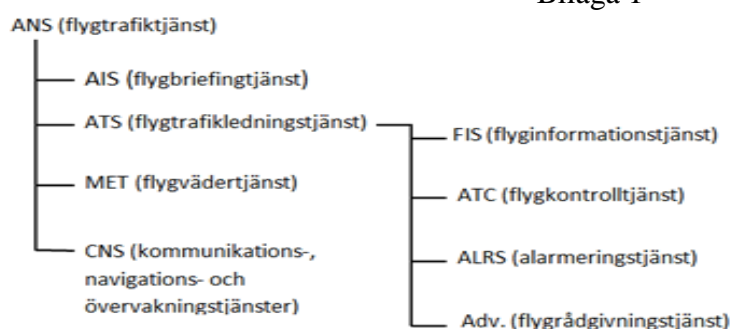
Begreppsförklaringar

Begrepp	Betydelse
<i>Avvikelse</i>	Innebär att tillämpliga krav enligt lag, förordning eller föreskrift inte uppfyllts.
<i>Bana</i>	På landflygplats avgränsad rektangulär yta, iordningsställd för ett luftfartygs start och landning.
<i>CDL (eng.)</i>	Configuration Deviation List, är en lista över konfigurationsavvikelser.
<i>Certifieringsbas</i>	En samling luftvärdighetskrav som ska gälla den berörda produkten och som har godkänts av en luftfartsmyndighet för erhållandet ett typcertifikat.
<i>Certifikat</i>	Bevis eller annan handling utfärdad av flygsäkerhetsinspektören (FSI). Ett certifikat kan avse en enskild person, en verksamhetsutövare, en luftfartsprodukt eller annat som erfordras för verksamhet i det militära luftfartssystemet.
<i>FATO (eng)</i>	Final Approach and Take-Off area, är ett start- och landningsområde för helikopter och är ett definierat område över vilket slutfasen av en inflygning med övergång till hovring eller en sättning utförs och från vilket en start påbörjas. Tillgänglig sträcka för avbruten start kan inkluderas.
<i>Fallskärmsfällning</i>	Planerad personal- eller materiefällning ur luftfartyg med fallskärm som inte är att hänföra till nödutsprång.
<i>FLYGI</i>	Militära flyginspektionen.
<i>Flygmaterielsystem</i>	I denna författning avses luftfartyg, med uppdragsberoende hängda, avskjutningsbara och bogserbara produkter, med personburen flygsäkerhetsutrustning, med typbundna stödsystem, med grund- och uppdragsdata samt lagringsmedier.
<i>FSI</i>	Flygsäkerhetsinspektören vid Försvarmakten.
<i>Flygplats</i>	På land, på statsfartyg eller på vatten angivet område (med byggnader, anläggningar och utrustning), som helt eller delvis avses för luftfartygs landning, start och rörelser.

Bilaga 1

<i>Flygplatsdata</i>	Uppgifter och information om en flygplats fysiska utformning, installationer, terräng, signifikanta hinder på och i närheten av flygplatsen, in- och utflygningsprocedurer, öppethållning samt särskilda begränsningar.
<i>Flygplatspåverkansområde</i>	Flygplatsens fastställda hinderbegränsande ytor och in- och utflygningsprocedurer.
<i>Flygplatsräddningstjänst</i>	Tjänst på flygplats med primär uppgift att rädda liv vid en luftfartsolycka.
<i>Flygplatstjänst</i>	Driften av en flygplats, omfattar bl.a. ledningens ansvar, resursstyrning, processtyrning, mätning, analys och förbättring av denna verksamhet.
<i>Flygprocedur</i>	En lateralt och höjdmässig fördefinierad flygväg.
<i>Flygstridsledningstjänst</i>	Flygstridsledningen av flygande enheter och luftbevakning som omfattar bl.a. ledningens ansvar, resursstyrning, processtyrning och förbättring av denna verksamhet.
<i>Flygsäkerhet</i>	Samtliga aktiviteter som syftar till att undvika händelser inom det militära luftfartssystemet som kan förorsaka död eller personskada, skada på eller förlust av utrustning och/eller egendom eller skada på miljön. Begreppet är direkt kopplat till hantering av risker så att icke önskvärda händelser begränsas till en tolerabel nivå.
<i>Flygsäkerhetspåverkande markutrustning</i>	Till luftfartyget på marken direktansluten utrustning, marksystem och utrustning som genererar information direkt till luftfartygets system, hanterings- och provutrustning för delar och enheter avsedda för luftfartyg, hanterings- och förvaringsmateriel för förbruknings förnödenheter och ammunition, och annan markmateriel, som kan påverka flygsäkerhetsnivån.
<i>Flygtjänst</i>	Flygoperationell verksamhet, omfattar bl.a. resursstyrning, processtyrning, mätning, analys och förbättring av denna verksamhet.
<i>Flygtrafiktjänst</i>	ANS (Air Navigation Services) omfattar flygtrafikledningstjänst, flygvädertjänst, flygbriefingstjänst samt kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster.

Bilaga 1



<i>Fortsatt luftvärdighet</i>	Processer som ser till att luftfartyget vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller gällande luftvärdighetskrav och är i skick för säker flygning.
<i>Funktionsledning</i>	Utsedda personer tilldelas mandat och ansvar för att styra hur en verksamhet ska utföras oberoende av ordinarie linjeorganisation.
<i>Fällningssäkerhet</i>	Säkerhetsarbete för fallskärmstjänsten.
<i>Färdområde</i>	Del av en flygplats som är avsedd för luftfartygens start, landning och taxning och som består av manöverområdet och plattan/plattorna.
<i>Godkänt verksamhetsområde</i>	Avser i denna författning att FSI genom en tillsynsåtgärd funnit att en verksamhetsutövare har visat tillräcklig regeluppfyllnad för att bedriva militär luftfart inom avsedda verksamhetsområden samt de krav på lednings- och beslutsprocesser som återfinns i 4 kap.
<i>Hinder</i>	Tillfälliga eller permanenta fasta och rörliga föremål eller delar av dessa, belägna på områden avsedda för ett luftfartygs markrörelser eller som helt eller delvis genomtränger fastställda hinderytor. Avsedda att skydda luftfartyg under flygning.
<i>Hinderfrihet</i>	Definerat område där inga hinder ska förekomma.
<i>Hinderljus</i>	Fast eller blinkande ljus som utmärker sådana hinder som kan utgöra fara för luftfarten.
<i>Hinderbegränsande yta</i>	Definierade begränsningsytor (markytor alternativt horisontella eller lutande plan i rymden) i anslutning till flygplatsen.
<i>Hovringsväg</i>	Inom en flygplats anvisad eller definierad väg för helikopterhovring.

Bilaga 1

<i>Initial samt fortsatt systemvärdighet</i>	Samtliga processer som säkerställer att flygsäkerhetspåverkande luftfartsprodukter initialt samt vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller tillämpliga systemvärdighetskrav och är i skick för säker drift.
<i>Klarering</i>	Tillstånd enligt villkor som anges av en flygtrafikledningsenhet.
<i>Kompletterande Militärt Typcertifikat</i>	MSTC (Military Supplemental Type Certificate), ett dokumenterat godkännande av en större ändring som inte ingår i MTC.
<i>Komponent</i>	Varje motor, propeller, del eller anordning.
<i>Kontroll före flygning</i>	Inspektion utförd före flygning för att se till att luftfartyget är i skick för säker flygning.
<i>Likvärdighetsbedömning</i>	Bedömning som syftar till att avgöra om regelverk och tillsynssystem i ett land än Sverige eller hos en annan myndighet än FSI uppnår likvärdig nivå på flygsäkerhet.
<i>Luftfartsprodukt</i>	Varje materielsystem, delsystem, luftfartyg inklusive robot, reservdelar, apparater, programvaruprodukt, grunddata, uppdragsdata, markmateriel eller förbrukningsenhet och varje annan flygsäkerhetspåverkande produkt samt produkt avsedd för integration med luftfartyg som kan påverka flygsäkerhetsnivån.
<i>Luftfartyg</i>	Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan och är avsedd att återanvändas.
<i>Luftrumssystem</i>	Det luftrum som tillgodoser behovet för luftfartygs manövrering, verksamhetsutövare inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler.
<i>Luftvärdighetskrav</i>	Krav som ska uppfyllas vid konstruktion.
<i>Luftvärdigt</i>	Förmågan för ett luftfartyg eller annan flygburen utrustning eller system att fungera under flygning och på marken utan betydande fara för besättning, markpersonal, passagerare eller andra tredje parter.
<i>Manöverområde</i>	Den del av en flygplats som är avsedd för ett luftfartygs start, landning eller taxning. I manöverområdet ingår dock inte plattor, uppställningsplatser, klargöringsområden eller flygplanvägar

Bilaga 1

<i>Materielsystem</i>	Avser i denna författning andra materielsystem än flygmaterielsystem, där krav ställs på systemvärdighet, prestanda och driftsäkerhet.
<i>MEL (eng.)</i>	Minimum equipment list (minimiutrustningslista) är en förteckning över utrustning, baserad på MMEL, upprättad och anpassad av verksamhetsutövaren, där det anges förutsättningar när det är tillåtet att genomföra en flygning med utrustning som är helt eller delvis ur funktion.
<i>MIL AIP (eng)</i>	Military Aeronautical Information Publication, publikation för aeronautisk information av varaktig karaktär för militär luftfart i Sverige.
<i>MMEL (eng.)</i>	Master minimum equipment list (grundläggande minimiutrustningslista för luftfartyg) är en förteckning för en specifik luftfartygstyp över utrustning, som trots att utrustningen icke är fungerande, likväl är tillåtet att genomföra en flygning med. MMEL upprättas av en organisation som är ansvarig för typkonstruktionen mot bakgrund av ett godkännande från en konstruktionsstat (eller motsvarande). MMEL kan avse särskilda driftsförhållanden och omfatta begränsningar och procedurer.
<i>Militärt flygsäkerhetsdirektiv</i>	Begränsningar, styrningar, restriktioner eller förbud inom det militära luftfartssystemet.
<i>Militärt luftfartsdokument</i>	Ett dokument med beslut om certifikat, bevis eller ett annat tillstånd att utföra uppgifter inom eller att använda produkter i det militära luftfartssystemet.
<i>Militärt luftfartyg</i>	Luftfartyg som är registrerat i det militära luftfartygsregistret. För vissa RPAS kan annat militärt register förekomma.
<i>Militärt luftvärdighetsdirektiv</i>	Dokument med obligatoriska krav på modifiering, utbyte av delar, krav på inspektion eller krav på underhållsåtgärder eller ändringar av operativa begränsningar och procedurer i syfte att uppnå krav på militär flygsäkerhet.
<i>Militärt Typcertifikat</i>	MTC (Military Type Certificate), ett tillstånd utfärdat av en nationell militär luftvärdighetsmyndighet (eller nationell motsvarighet) som intygar att en produkt uppfyller tillämpliga luftvärdighetskrav.
<i>NOTAM (eng.)</i>	Notices to Airman, meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, fö-

Bilaga 1

reskrifter eller hinder för luftfart, om vilket kännedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken.

<i>Osäkert tillstånd</i>	Situation när det finns konkreta bevis, från användarerfarenhet, analyser eller tester, som visar att något kan inträffa som resulterar i en olycka eller reducering av luftfartygets säkerhetsmarginal eller försämrade förutsättningar för besättningen att hantera kritiska situationer. Ett osäkert tillstånd kan uppkomma på grund av händelse eller annat utfall och som innebär en oacceptabel risk för besättning, passagerare eller andra.
<i>Produkter</i>	Luftfartyg, motor och propeller.
<i>Påverkansområde</i>	Flygplatsområdets hinderbegränsande ytor och flygplatsens fastställda in- och utflygningsprocedurer.
<i>RPAS (eng.)</i>	Remotely piloted aircraft system, komplett fjärrmanövrerat luftfartyg omfattar fjärrmanövrerad luftfarkost som är återanvändningsbar, och de delar som erfordras under flygning (t.ex. markstation och datalänk), med tillhörande delar av det militära typunderlaget.
<i>Sambands- och informationssystemtjänst</i>	Tjänst inom det militära luftfartssystemet som omfattar ansvar för ledning, resursstyrning, processtyrning och förbättring av denna verksamhet.
<i>SNOWTAM (eng.)</i>	En särskild serie av NOTAM som anger förekomst eller borttagande av riskfyllda förhållanden på grund av snö, is, slask eller vattensamling i samband med snö, is och slask och på färdområdet.
<i>Stråk</i>	Fastställt säkerhetsområde som omger en bana och dess utrullningsområde, avsett att reducera risken för skada på flygplan som oavsiktligt lämnar banan.
<i>Systemvärdighet</i>	Initial och fortsatt systemvärdighet avser samtliga förfaranden som säkerställer att utrustningen, initialt och över tid, är i skick för säker användning.
<i>Säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning</i>	Instrument, utrustning, fordon, mekanismer, apparater, tillhörigheter, programvaror eller tillbehör som används eller är avsedda att användas för att bidra till säker verksamhet med luftfartyg på en flygplats.
<i>Taxibana</i>	Inom en landflygplats anvisad eller anlagd väg för luftfartygs taxning, avsedd som förbindelse mellan olika delar av flygplatsområdet.

Bilaga 1

<i>TLOF (eng.)</i>	Touchdown and lift-off area (sättnings- och lättningsområde), ett bärande område på vilket en helikopter får sättas eller lättas från.
<i>Underhåll</i>	En aktivitet, eller en kombination av aktiviteter, som omfattar bl.a. översyn, reparation, inspektion, utbyte, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller komponent. Omfattar inte kontroll före flygning.
<i>Verksamhetshandbok</i>	Samlad dokumentation av instruktioner, säkerhetsregler och system för säkerhetsledning som kan bestå av en eller flera delar.
<i>Verksamhetsutövare</i>	Myndighet, organisation eller enskild som ingår i det militära luftfartssystemet och som tillhandahåller luftfartsrelaterade tjänster för utveckling, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och/eller avveckling.
<i>Visuella och icke-visuella hjälpmedel</i>	Hjälpmedel som ska hjälpa och vägleda besättningen på ett luftfartyg på en flygplats.

Verksamhetsområden inom militär luftfart

1. Flygtjänst
2. Luftvärdighet
 - a. Konstruktion av luftfartyg, motor, propeller och delar.
 - b. Tillverkning av luftfartyg, motor, propeller och delar.
 - c. Ledning av fortsatt luftvärdighet
 - d. Flygunderhåll
 - e. Utbildning av personal för luftfartygsunderhåll
3. Flygstridsledningstjänst
4. Flygplatstjänst
5. Tjänst med fjärrmanövrerat luftfartygssystem/Remotely piloted aircraft system
6. Fallskärmtjänst
7. Sambands- och informationssystemtjänst

Bilaga 3**Signaler från kontrolltorn till personer på marken**

Signal med signallampa	Betydelse
Fast rött sken.	Stopp
Blinkande rött sken.	Avlägsna er omedelbart från manö- verområdet
Blinkande grönt sken.	Klart att fortsätta
Blinkande vitt sken.	Återvänd och sätt er i förbindelse med kontrolltornet
Signal med belysnings- anläggning	Betydelse
Blinkande banljus.	Avlägsna er omedelbart minst 50 m från bankanten
Blinkande inflygningsljus.	Avlägsna er omedelbart från området i och närmast omkring startbanans förlängning eller uppsök sådan plats som är skyddad ur hindersynpunkt
Blinkande taxibanljus.	Avlägsna er omedelbart från taxiba- nan