



Tillämpningsbestämmelser för militär luftfart

Kapitel 1. Inledande bestämmelser

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 (Försvarmaktens 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.

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.	<i>Inledande bestämmelser</i>
2 kap.	<i>Registrering, nationalitet och märkning av luftfartyg</i>
3 kap.	<i>Tillstånd inom det militära luftfartssystemet</i>
4 kap.	<i>Lednings- och beslutsprocesser hos en verksamhetsutövare</i>
5 kap.	<i>Flygtjänst</i>
6 kap.	<i>Luftvärdighet</i>
7 kap.	<i>Flygstridsledningstjänst</i>
8 kap.	<i>Flygplatstjänst</i>
9 kap.	<i>Fjärrmanövrerat luftfartygssystem</i>
10 kap.	<i>Fallskärmstjänst</i>
11 kap.	<i>Sambands- och informationstjänst</i>
12 kap.	<i>Medicinska bestämmelser</i>
13 kap.	<i>Tillsyn</i>
14 kap.	<i>Militära flyginspektionen</i>
15 kap.	<i>Övrigt</i>
16 kap.	<i>Undantag</i>

Bilaga	Rubrik
1	<i>Begreppsförklaringar</i>
2	<i>Verksamhetsområden inom militär luftfart</i>
3	<i>Signaler från kontrolltorn till personal på marken</i>

Denna FFS reglerar delar av verksamheten inom det militära luftfartssystemet. I denna FFS finns regler fördelade på 16 kapitel och i 3 bilagor. Här finns grundläggande bestämmelser som ska följas av alla som bedriver verksamhet i det militära luftfartssystemet.

Den militära luftfarten regleras av Luftfartslagen (SFS 2010:500) och Luftfartsförordningen (SFS 2010:770). I båda dessa författningar regleras den militära luftfarten i kapitel 14. Av Regeringens proposition 2012/13:165, som ligger till grund för den ändring som infördes i Luftfartslagen 2014, framgår att den militära luftfarten inte bör detaljregleras i lag. Riksdagen har hörsammat detta och utformat lagstiftningen som en ramlag och därmed till stor del överlämnat till regeringen, eller den som regeringen bemyndigar, att reglera militär luftfart. Regeringen har i luftfartsförordningens 14 kapitel bemyndigat Försvarsmakten att reglera verksamheten i det militära luftfartssystemet. Försvarsmakten har i sin tur valt att på föreskriftsnivå inte detaljreglera Försvarsmaktens egen verksamhet med tanke på den stora spännvidd av risktagningsnivå som kan bli aktuell med anledning av att det ytterst är fråga om att föra väpnad strid. Luftvärdighetsområdet (de olika SE-EMAR) utgör ett område där regleringen är mer omfattande än övriga verksamhetsområden. Det är också det område där det förekommer flest verksamhetsutövare utanför staten i det militära luftfartssystemet. I SE-EMAR finns även särskilda bestämmelser.

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 flygplats- 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.

Luftfartslagen klarlägger i 14 kap 1§ att den militära luftfarten är all verksamhet inom det militära luftfartssystemet. Det militära luftfartssystemet definieras som ett luftfartssystem för militär verksamhet som innefattar system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum.

ÖB vidareutvecklar definitionen genom att klarlägga att med militär luftfart avses i föreskriftssammanhang all verksamhet inom det svenska militära luftfartssystemet. Det innefattar utveckling, tillverkning, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och avveckling av organisation och materiel som ingår i det militära luftfartssystemet. Utöver detta även den mark, de anläggningar, lokaler och förnödenheter samt den flygmedicinska verksamhet som erfordras för det svenska militära luftfartssystemet.

Det är en inkluderande definition som innebär att många bedriver militär luftfart utan att kanske tänka på det. Har man en uppgift i t.ex. Försvarmakten eller Försvarets Materielverk som innebär att man deltar i materielproduktion för materiel som används i något av de tre delsystemen omfattas man av regleringen. Samma sak gäller om man t.ex. ingår i Försvarmaktens högkvarter och påverkar uppgiftsställningar eller på annat sätt verksamheten eller vidmakthållandet av Försvarmaktens organisationsenheter mm.

4 § Försvarmakten 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 anses vara tolerabel risk.

1.4.1 Det ska framgå av FM ledningssystem om och i så fall hur denna uppgift med tillhörande ansvar och befogenheter är fördelad.

1.4.2 Om uppgiften fördelas bör det framgå vem som avgör tolerabel risk och i vilka situationer denne ska inhämta yttrande från aktuell utsedd chef enligt 4 kap 2§ och 12 § i FFS 2019:10.

1.4.3 Förfaranden som avgör tolerabel risk ska framgå av FM ledningssystem och ska godkännas av FSI.

Den här regleringen får bara tillämpas av ÖB och gäller Försvarmaktens egen verksamhet. En organisation utanför Försvarmakten får inte förändra tolerabel risk för sin verksamhet i det militära luftfartssystemet med mindre än att ÖB, eller den han sätter i sitt ställe, beslutar det. ÖB kan bara ta ansvar för de risker som tillförs den egna personalen och verksamheten. Tolerabel risk i det militära luftfartssystemet ska inte förväxlas med kravet som varje organisation har enligt arbetsmiljöbestämmelser när det gäller att förebygga ohälsa och olycksfall.

Eftersom den militära luftfarten är ett instrument för Försvarmakten att utföra uppgifter i alla beredskapsskederna inom och utom Sverige med den väpnade striden som yttersta medel måste Försvarmakten ta risker utifrån vad som är rimligt och nödvändigt för uppgiftens lösande i en given situation utifrån de förhållanden som råder gällande hotbild, politisk vilja och beslutsläge gällande risktagning.

Utöver detta är det lämpligt att det i ledningssystemet framgår i vilka situationer vid höjd beredskap (såväl skärpt som högsta beredskap), och efter beslut av vem, man kan frånga det som finns reglerat inom ramen för funktionsledningen.

Ibland kan det uppstå situationer då det operationella riskbidraget är stort men nyttan med uppdraget är sådant att det är en tolerabel risk. För att i möjligaste mån säkerställa att verksamheten bedrivs inom vad definierats som tolerabel risk ska berörda chefer för funktionsledning och flygsäkerhetsledningssystemet konsulteras innan beslut fattas.

Som ett exempel kan nämnas att man i FOM (Ledning av flygtjänst) har fastställt vilka förfaranden som ska tillämpas inom flygtjänsten och vilka undantag som kan vara aktuella och vem som får fatta beslut om dessa. Det är vad som avses med funktionsledning, eller operationell ledning i detta sammanhang.

Ett ytterligare exempel gäller begreppet luftvärdighet i FFS 6 kap 1§ där det står att luftfartygen normalt ska vara luftvärddiga. Med detta menas att luftfartygen normalt ska vara luftvärddiga utifrån det som beskrivs i FFS 6 kap. Verksamhetens karaktär och Försvarmaktens uppgift är av sin natur sådan att det ibland kan leda till situationer där detta inte kan tillämpas utan att ett icke luftvärddigt luftfartyg får användas. Detta för att Försvarmakten inte ska begränsas i att lösa sina huvuduppgifter, t.ex. väpnad strid. Ett sådant tillämpande kan leda till att egen personal, materiel och tredje part utsätts för en högre risk. Försvarmakten ska därför, för att genomföra flygning med icke luftvärddigt luftfartyg, beskriva ett förfarande när detta får tillämpas. Försvarmakten ska beskriva hur, när och vem som tar ansvar för det ”onormala” hanterandet enligt ovan.

Aktuellt förfarande ska användas restriktivt, dokumenteras och godkännas av FSI.

När icke luftvärddigt luftfartyg avsiktligt använts vid flygning ska det i efterhand rapporteras till FLYGI.

Alla situationer kan inte beskrivas men däremot ett förfarande som beskriver hur situationer med ett snabbt eller långsamt förlopp omhändertas.

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

Bilaga 2: 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

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.

I tillämpningsbestämmelserna framgår godtagbara sätt att uppfylla bestämmelserna i FFS.

En tillämpningsbestämmelse är inte bindande, även om det uttrycks som ett ska krav.
En verksamhetsutövare kan uppfylla en bestämmelse på ett annat sätt om FSI medger det.

I tillämpningsbestämmelserna kan även finnas vägledande material.

Alla bestämmelser följs inte av någon tillämpningsbestämmelse.

I SE-EMAR finns förutom godtagbara sätt och vägledande material särskilda bestämmelser som är bindande.