



Tillämpningsbestämmelser för militär luftfart

Kapitel 5. Flygtjänst

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 (Försvarens 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.

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.

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.

Vad funktionsledning innebär finns mer beskrivet i TB Ledning och beslutsprocesser kap 4 §2.

Vad gäller begreppen som nyttjas idag inom flygtjänsten som exvis flygtjänstledning och flygtjänstledare handlar om att hantera både huret och vadet.

Flygchefen eller den som fått befogenheten delgerad till sig av flygchefen, har rätt att besluta om en flygning. Ett beslut bör minst omfatta pilot/besättning, luftfartyg, start och landningsplats, tidsangivelser, målsättning, ev. begränsningar och samverkan med andra aktörer som andra luftfartyg ingående i samma övning/uppdrag, stril och ATS. Den som fattar beslutet ska före beslutet inhämta relevant information som ligger till grund för beslutet. Denna information ska minst innehålla en väderprognos, status på pilot och luftfartyg. Riskanalys ska ske inför ett beslut om flygning. En riskanalys måste delges och vara känd av personalen ingående i uppdraget. Flygchefen ska beskriva förfarandet med riskanalyser och när krav på en dokumenterad riskanalys finns.

En uppgift som erhållits av högre chef måste omsättas till ett beslut om flygning.

Flygchefen ska beskriva i sitt styrande dokument, FOM, vilka individer som äger rätt att beordra en flygning. I de fall flygchefen delegerar uppgiften att beordra en flygning måste det framgå vilka mandat som följer med delegeringen. Dessa mandat kan variera beroende på vilken typ av uppdrag som ska genomföras. Även om beslutet delegeras får inte de som erhåller delegeringen gå utanför de ramar och gränser som flygchefen beslutat om i sitt styrande dokument. För Forsvarsmakten ska det vara den som är divisionschef som normalt är den som beordrar en flygning.

Flygchefen ska också beskriva ett förfarande som kan hantera uppkomna situationer där en högre risk måste tas i beaktande inför eller under en flygning. Med detta avses

situationer som inte beskrivits i FOM. I förfarandet bör det framgå vilka befattningar som minst ska vara delaktiga i beredningen av beslutet.

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 ska minst innehålla beskrivningar av förfaranden så att det täcker in en verksamhetsutövares tänkta flygtjänst.

5.4.2 Flygutbildningen ska beskrivas av flygchefen och ska minst innehålla:

- Förkunskapskrav och behörighet att påbörja flygutbildning.
- Mål med utbildningen.
- Hur utbildningen genomförs.
- Vem som har behörighet att utbilda.
- Flygsäkerhetsaspekter.
- Hur utbildningen dokumenteras och följs upp.
- Vem som har behörighet att examinera eller icke godkänna.

5.4.3 Ny dokumentation eller nya förfaranden ska godkännas av FSI innan den beslutas av flygchefen. Detta gäller även större förändringar av redan beslutade dokumentation. Exempel på dokumentation är FOM, AOM och MEL.

Ett av FSI godkänt förfarande kan vara att FLYGI fortlöpande får information om kommande ändringar innan flygchefen beslutar dem. Med mindre ändringar avses till exempel namn på personal som av flygchefen är utpekade.

Flygchefens styrande dokumentet, FOM, ska minst innehålla beskrivningar av förfaranden så att det täcker in en verksamhetsutövares tänkta flygtjänst. Dokumentet kan kompletteras med uppgifter från eller hänvisningar till andra styrande dokument som exempelvis andra FFS:er rörande militär luftfart, tillämpningsbestämmelser från FFS 2019:10 eller Säkr.

FOM bör delas upp i fyra delar:

- del A gemensam
- del B luftfartygsspecifika styrningar
- del C som berör information om områdes-, flygvägs-, flygplats-, och flygbasinstruktioner
- del D som berör utbildning.

FOM A

ADMINISTRATION OCH STYRNING AV FOM

- Introduktion
- Rättningstjänst

ORGANISATION OCH ANSVARFÖRHÅLLANDEN

- Organisationens utformning
- En beskrivning av organisationsstrukturen
- Lydnadsförhållanden och rapporteringsvägar för avdelningar, enheter, etc. som angår säkerheten inom flygtjänsten visas.
- Förteckning över utpekade befattningshavare för ledning av flygtjänsten
- Tilldelade uppgifter, ansvar och befogenheter för ledningen inom flygtjänsten
- Uppgifter, ansvar och befogenheter för respektive besättningskategori.

LEDNING OCH ÖVERVAKNING

Flygchefens övervakning av flygtjänsten

Denna punkt måste redovisa hur övervakningen av säkerheten inom flygtjänsten bedrivs samt hur övervakningen av personalens kvalifikationer går till. De procedurer som är relaterade till nedanstående punkter måste vara beskrivna:

- Giltigheten hos behörighetsbevis och kvalifikationer
- Kompetensen hos all personal inom flygtjänsten
- Styrning, analys och förvaring av dokument, flyghandlingar, tillkommande information och data
- System för utfärdande av kompletterande flygoperationella instruktioner, underlag och information

En beskrivning av varje system för utfärdande av flygoperationella instruktioner, annat underlag och information, som kan vara av flygoperationell karaktär men som utgör tillägg till FOM. Tillämpningen av sådan information och ansvarsförhållanden kring dess utfärdande måste ingå i beskrivningen.

- Haveriförebyggande flygsäkerhetsåtgärder
- Flygoperationell ledning

En beskrivning av de procedurer och ansvarsförhållanden som erfordras för att utöva flygoperationell ledning med hänsyn till flygsäkerheten.

- Beslut om flygning
- Flygordergivning
- OFFG
- Information som skall behållas på marken
- Flygverksamhet för utveckling och prov

KVALITETSSYSTEM

En beskrivning av kvalitetspolicyn och det kvalitetssystem och den kvalitetsövervakning som upprättats.

BESÄTTNINGS- OCH FÖRBANDSSAMMANSÄTTNING

En beskrivning av riktlinjer som utgör grund för att utse besättning för enskilt luftfartyg och val av luftfartyg och besättningsammansättning för ett flygförband för olika typer av flygningar med hänsyn till:

- Luftfartygstyp

- förbandstyp och storlek
- uppdragstyp
- planerad flygtjänstperiod
- erfarenhet och flygtrim
- besättningens utbildningsnivå i relation till svårighetsgrad
- geografiskt verksamhetsområde
- En beskrivning av förfaranden som utgör grund för att utse chef för luftfartyg/förbandschef respektive uppdragschef.
- Inkapacitet under flygning Beskrivning över hur ansvaret som chef för luftfartyg förändras i händelse av inkapacitet under flygning. Beskrivning av besättningsmedlemmars rättigheter och skyldigheter rörande inkapacitet under flygning.

KVALIFIKATIONSKRAV

- Beskrivning av behörighetsbevis, kvalifikationer/kompetens, utbildning, krav på träning etc. för följande:
- Besättningsmedlemmar
- Personal för utbildning, träning, prov och övervakning av flygtjänsten
- Övrig personal inom flygtjänsten

BESÄTTNINGMEDLEMMARS HÄLSOTILLSTÅND

- Besättningsmedlemmars hälsotillstånd
- Medicinska undersökningar

TJÄNSTGÖRINGSTID VID FLYGTJÄNST OCH UNDER FLYGNING

- Arbetstidsbegränsningar vid flygtjänst och under flygning samt tid för erforderlig vila
- Överskridande av arbetstidsbegränsningarna vid flygtjänst och under flygning och/eller begränsning av erforderlig vila vid olika beredskapsgrader
- Beskrivning av förhållanden under vilka arbetstidsbegränsningarna vid flygtjänst och under flygning får överskridas eller viloperioder får reduceras samt de procedurer som skall användas för att rapportera dessa avvikelser.

FLYGOPERATIONELLA PROCEDURER

Flygoperationella procedurer ska etableras och dokumenteras för alla typer av flygningar. Procedurerna (samt en inledande del för planläggning vid större verksamheter) nedan är exempel på vilken omfattning/komplexitet en procedur vanligtvis har/ innehåller. Understrukturen som sedan beskrivs nedan som exempel inom en flygoperationell procedur bör följas i den omfattning den är tillämplig och får kompletteras i erforderlig omfattning. Sist ges, utan inbördes ordning, exempel på innehåll som bör beskrivas i planlägnings- eller procedurdel.

Exempel på procedurer

- Övergripande planläggning och ledning av flygoperationell verksamhet
- Lågflygning
- Förbandsflygning
- Instrumentflygning enligt IFR
- Flygträning och simulatorflygning
- Uppvisnings- och förevisningsflygning enligt bilaga 1.
- Transportflygning

- Vinschning
- Ubåtsjakt
- Luftstrid
- Kontrollflygning
- Luftlandsättning av personal och/eller materiel
- Avancerad flygning
- Tankning
- Skjutning från luftfartyg

Kronologisk understruktur att använda sig av; helt eller i tillämpliga delar:

- Planläggning
- Genomförande
- Besättningssamarbete/Kommunikation
- Yttre miljöns påverkan på flygningen
- Flygsäkerhet/råd
- Restriktioner

Exempel på innehåll som kan utgöra underavsnitt i planläggningsdelen

- 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
- 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
- Tullklarering

Exempel på innehåll som kan utgöra underavsnitt i flygoperationell procedur

- 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
- PR-uppdrag
- 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
- Flygning med hängande last

TRANSPORTFLYGNING

- Flygning med passagerare
- Flygning med last
- Inre last
- Yttre last
- Flygning med farligt gods

LUFTFARTSSKYDD

ÅTGÄRDER VID OLYCKOR OCH DRIFTSTÖRNINGAR

Rapportering av driftstörningar inom den militära luftfarten

FLYGTRAFIKBESTÄMMELSER

Omhändertagande av reglerna i ”FFS trafikregler” inklusive handbok medger att vi kan operera som GAT. CF ska fastställa förfaranden för såväl GAT som OAT i detta kapitel i FOM.

- Visuellt- och instrumentflygregler
- Territoriell tillämpning av flygtrafikregler
- Åtgärder för att undvika kollision
- Procedurer för/vid kommunikation
- Kommunikation
- Radio
- Signaler

- Optiska signaler för restriktions-, förbjudna eller farliga områden.
- Optisk signalering på marken och i luften
- Nödsignaler och ilmeddelanden
- Länk
- Mobiltelefoni
- Tillämpning av tidzoner
- Färdtillstånd, färdplan och lägesrapportering
- Åtgärder för pilot som observerar en olycka eller mottager ett nödmeddelande.

FOM B

Rubriker i FOM B ska vara desamma som i FOM A så långt som är möjligt. FOM B ska finnas för respektive luftfartyg och, i tillämpliga fall, innehålla hänvisningar till godkända styrningar (eller liknande) från tillverkare, FLYGI eller CT.

ALLMÄNT OCH MÅTTSYSTEM (rubriker som saknas i FOM A ska återfinnas i respektive FOM B)

GRÄNSVÄRDEN

En beskrivning av certifierade tekniska och tillämpliga operationella gränsvärden (godkända data) inklusive:

- 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

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.

FOM C Områdes-, flygvägs- och flygplatsinstruktioner samt information

I denna del ska information som inte finns i MIL AIP, AIP SWEDEN, NOTAM eller andra redan fastställda publikationer återfinnas för respektive militär flygplats som nyttjas normalt.

Exempel på information kan vara:

- minimum flygnivåer och höjder,
- operationella minima för avgångs-, destinations- och alternativa flygplatser eller flygbaser,
- kommunikationsanläggningar och navigeringshjälpmedel,
- bandata och hjälpmedel på flygplatser,
- procedurer för inflygning, avbruten inflygning och start inklusive eventuell bullerminskande procedur,

- procedurer vid kommunikationsavbrott,
- flygräddningstjänst i det område luftfartygen kommer att operera i,
- en beskrivning av vilka flygkartor och terrängdata som skall finnas tillgängliga ombord i relation till typ av flygning och det område eller flygväg som avses samt metoden för att säkerställa rätt utgåva,
- tillgången till flyginformation och meteorologisk tjänst,
- procedurer för COM/NAV för område och längs flygväg samt för väntläge,
- kategoriindelning av flygplatser och flygbaser med hänsyn till kompetenskrav för besättningen och
- särskilda begränsningar för flygplatser och flygbaser (prestandabegränsningar och operationella procedurer, etc.).

FOM D Utbildning

Flygutbildningen ska beskrivas av flygchefen och ska minst innehålla:

- Förkunskapskrav och behörighet att påbörja flygutbildning
- Mål med utbildningen
- Hur utbildningen genomförs
- Vem som har behörighet att utbilda
- Flygsäkerhetsaspekter
- Hur utbildningen dokumenteras och följs upp
- Vem som har behörighet att examinera eller icke godkänna.

Nedan återfinns begrepp inom utbildning för personal i flygtjänst som kan användas för att beskriva ett tänkt utbildningssystem.

Flygutbildningsplan (FUP) är totalplanen för att utbilda besättningsmedlemmar från noll till krigsplacering.

Utbildningsskede (Utbskede) som är en del av FUP och ett samlingsbegrepp för t ex GFU, GTU, GFSU.

Utbildningsbestämmelse (Utbbest) är ett komplement till FOM-D och endast ett samlingsbegrepp för alla utbildningsanvisningar inom ett flygsystem.

Utbildningsanvisning (UtbA) är en del av Utbbest och skrivs mot en förmåga, flygoperationell procedur, besättningsroll och är en övergripande beskrivning av vad utbildningen skall innehålla och hur utbildningen skall bedrivas.

Utbildningsbok (UtbB) är en del av UtbA och är en detaljerad beskrivning av hur utbildningen skall bedrivas.

Utbildningsunderlag (UtbU) är en del av UtbB och är ett begrepp för att beskriva de bilder/texter som handgripligen brukas vid lektioner (motsv.)

Utbildningsdokumenten publicerade av verksamhetsutövare måste omfatta följande områden:

Utbildningsanvisningar för all personal inom flygtjänsten som är tilldelade uppgifter i samband med förberedelser och/eller genomförande av flygning

1 Utbildningsplaner och kontrollanvisningar måste omfatta:

1.1 samtliga relevanta krav för alla ingående i besättning

1.2 adekvata utbildningar för övrig personal med uppgift ombord inom ramen för krav som föreskrivs för de uppgifter de tilldelats,

2 Interna regler:

2.1 regler för utbildning och kontroll,

2.2 regler som skall tillämpas i händelse av att personalen ej uppnår eller vidmakthåller etablerade utbildningsnivåer,

3 Beskrivning av vilka utbildnings-, tränings- och kvalificeringsdokument som skall bevaras samt dokumentens arkiveringstid.

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,*

5.6.1 Verksamhetsutövaren ska ha en organisation som medger att Flygchefen kan säkerställa ledning, 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,*
- 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 fallskärmschoppare 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 § 1 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 nödutrustning,*
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, uttrötning, 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 uppsåtligt eller av oaktsamhet

9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,
10. som passagerare inte åtlyder 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 ska 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.

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:

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

- 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.

Uppvisning

Start och landning

Vid start i samband med flyguppvisning får tillgänglig banlängd reduceras till beräknad startsträcka 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 (samhällen, 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.

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

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.

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. CF³ får besluta om flygning i slutna 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

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