



VERKSAMHETSHANDBOK

FÖR HKPFLJ MALMENS FLYGPLATS

Version 7.0

Innehållsförteckning

ÄNDRINGSFÖRTECKNING.....	IX
--------------------------	----

1 INLEDNING.....	1
-------------------------	----------

1.1 MILITÄR FLYGPLATS.....	1
1.2 FÖRSVARSMAKTENS FLYGPLATSER.....	1
1.2.1 LOKALT OMHÄNDERTAGANDE - MALMENS FLYGPLATS, VERKSAMHETSBE- SKRIVNING	1
1.3 MÅLSÄTTNING MED FLYGPLATSTJÄNST VID LANDBASERADE FLYGPLATSER	2

2 LEDNING AV FLYGPLATS	2
-------------------------------------	----------

2.1 OPERATIONELL LEDNING AV FLYGPLATSER	2
2.1.1 GENERELLT.....	2
2.1.2 OPERATIONELL LEDNING AV SIS TJÄNST	3
2.1.3 MILITÄRA FLYGPLATSER MED CIVILT CERTIFIKAT	3
2.1.4 OPERATIVT ANSVARIGS LEDNING AV FLYGPLATSDRIFT	3
2.2 OPERATIV LEDNING OCH VERKSAMHETSANSVAR	3
2.2.1 FÖRHÅLLANDE MELLAN CHEF I LINJEN OCH UTSEDD L OC	3
2.3 AVVIKANDE MENING	4
2.4 AVSTEG.....	4
2.4.1 AVSTEG FRÅN LMF L.....	4
2.4.2 AVSTEG FRÅN TSFS.....	4
2.4.3 AVSTEG FRÅN VHB	4
2.4.4 ANHÅLLAN	4

3 FLYGPLATSENS VERKSAMHETSHANDBOK.....	5
---	----------

3.1 FLYGPLATSENS VERKSAMHETSHANDBOK.....	5
3.1.1 LOKALT OMHÄNDERTAGANDE - MALMENS FLYGPLATS, LOKALA STYRNINGAR.....	5
3.1.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, VHB struktur	5
3.1.2 ANSVAR.....	6
3.1.3 RÄTTNINGSTJÄNST	6
3.1.3.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, ändring/rättning av VHB.....	7

3.1.4	DISTRIBUTION AV VHB	7
3.2	FLYGPLATSENS DRIFTHANDBÖCKER	7
3.2.1	ANSVAR.....	7
3.2.2	LITTERERING.....	8
3.2.3	ÖVRIGA KRAV PÅ DRIFTHANDBOK	8
3.3	ANNAN SÄKERHETSRELATERAD DOKUMENTATION VID FLYGPLATSEN	8
4	SYSTEM FÖR FLYGSÄKERHETS- OCH KVALITETSLEDNING	8
4.1	INLEDNING.....	8
4.1.1	SÄKERHETSLEDNING	9
4.1.2	KVALITETSLEDNINGSSYSTEMET	9
4.2	ALLMÄNT	9
4.2.1	DEFINITION AV FLYGSÄKERHET OCH FLYGSÄKERHETSRIK	9
4.2.1.1	Flygsäkerhet.....	9
4.2.1.2	Flygsäkerhetsrisk	10
4.2.2	ANSVAR.....	10
4.2.2.1	Verksamhetsansvar	10
4.2.2.2	Ansvar ledningssystem	10
4.2.3	FLYGSAKERHETSORGANISATION	10
4.2.4	TOLERABEL RISKNIVÅ	11
4.2.5	FLYGSAKERHETSMÖTE	12
4.3	FLYGSAKERHETSMÅL OCH STANDARD	12
4.3.1	FLYGSAKERHETSKULTUR	12
4.3.2	FLYGPLATSTJÄNSTENS FLYGSÄKERHETSINRIKTNING	13
4.3.3	FLYGSAKERHETSFOKUS	13
4.4	FÖREBYGGANDE FLYGSÄKERHET	14
4.4.1	BEDÖMNING AV FLYGSÄKERHETSNIVÅ.....	14
4.4.1.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, bedömning flygsäkerhetsnivå.....	14
4.4.2	FLYGSAKERHETSPLAN	14
4.4.3	LOKAL FLYGSÄKERHETSPLAN.....	15
4.4.4	ANALYS AV FLYGSÄKERHETS- OCH KVALITETSDATA	15
4.4.4.1	Protokoll flygsäkerhets- och kvalitetsdata	15
4.4.5	KRITISKA PROCEDURER	15
4.4.5.1	Spridning av flygsäkerhetsinformation	16
4.4.5.2	Införande och rapportering om begränsningar.....	19
4.4.5.3	Metod för beslut och ansvar om tillfälliga förändringar inom flygplatstjänsten	20
4.4.5.4	Avvikelse rapportering (AVV PRIO)	20
4.4.5.5	Riskhantering vid ny eller förändrad verksamhet	20
4.4.5.6	System för tillträde till flygplatsområde.....	20
4.4.5.7	Initial samt fortsatt systemvärdighet av för flygsäkerhetspåverkande markmateriel.....	20
4.4.5.8	Utveckling och uppdatering av lokalt samt centralt styrande dokument vilka beskriver ansvarsförhållanden inom den militära luftfarten kontra de av FM flygplatser som har certifikat utgivna av Transportstyrelsen.....	20

4.4.6	HÖGRISKOMRÅDEN (HOT SPOTS)	21
4.4.6.1	Kritiska arbetsmoment	21
4.4.6.2	Kritisk materiel, utrustning och fordon.	21
4.4.6.3	Identifierade risker (riskkällelista)	21
4.4.6.4	Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, riskkällelista	22
4.5	NYCKELTAL FÖR SÄKERHET OCH SÄKERHETSMÅL	22
4.6	RISKHANTERING	23
4.6.1	NIVÅER I RISKHANTERINGSARBETET	23
4.6.1.1	Nivå 1, riskanalys	24
4.6.1.2	Nivå 2, riskbedömning	24
4.6.1.3	Nivå 3, säkerhetsbevisning	25
4.7	AVVIKELSERAPPORTERING.....	25
4.7.1	RAPPORTERING.....	25
4.7.2	KORRIGERANDE ÅTGÄRDER	26
4.7.3	ANSVAR.....	26
4.7.3.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, återrapporering av avvikelser	27
4.7.4	BEDÖMNING OCH KLASSIFICERING AV FLYGSÄKERHETSHÄNDELSE.....	27
4.7.5	AVVIKANDE LUFTFARTSPRODUKT	28
4.7.6	FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG	28
4.7.7	FLYGSÄKERHETSRAPPORTERING	28
4.8	UTREDNING.....	29
4.8.1	ALLMÄNT.....	29
4.8.2	HÄNDELSE SOM SKA UTREDAS.....	29
4.8.3	STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK).....	29
4.8.4	UTREDNING PÅ CENTRAL NIVÅ INOM FM	30
4.8.5	UTREDNING PÅ LOKAL NIVÅ INOM FÖRBAND	30
4.8.6	UTREDNING AV HÄNDELSE INOM FLYGTRAFIKTJÄNSTEN (ANS/ATS)	30
4.8.7	HANDLÄGGNING AV UTREDNINGSRAPPORTER PÅ FLYGPLATSEN	30
4.8.8	REKOMMENDATIONER	31
4.9	MONITORERING	31
4.9.1	TILLSYN OCH KONTROLL.....	31
4.9.2	REVISIONER/INTERNA REVISIONER.....	31
4.9.3	EGENKONTROLL	31
4.10	NY MILITÄR VERKSAMHET PÅ FLYGPLATSEN	31
5	FLYGPLATSFUNKTIONER	32
5.1	FÄLTHÅLLNINGSTJÄNST	32
5.1.1	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER	32
5.1.2	KONTROLL OCH RAPPORTERING AV FÄRDOMRÅDETS SKICK	33
5.1.3	SYSTEM FÖR FOD	34
5.1.4	KRAV PÅ UPPFÖLJNING AV FÄLTHÅLLNINGSTJÄNSTEN.....	34
5.1.5	OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR PÅ FLYGPLATSEN	34
5.2	FLYGPLATSRÄDDNINGSTJÄNST.....	34

5.2.1	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER	34
5.2.2	RÄDDNINGSKATEGORI	35
5.2.2.1	Beräkning räddningsfordon och personal	35
5.2.2.2	Beräkning släckmedel	36
5.2.3	AVSTEG FRÅN PUBLICERAD RÄDDNINGSKATEGORI	36
5.2.4	ANPASSNING AV RÄDDNINGSKATEGORI	36
5.2.4.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, dokumentation ändring räddningskategori	36
5.2.5	KOMMUNIKATION	36
5.2.5.1	Samband	36
5.2.6	LARMSYSTEM	37
5.2.6.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, testintervall larm	37
5.2.7	DOKUMENTATION	37
5.2.8	RESERVFlygplatser	37
5.3	FLYGTERMINALTJÄNST	37
5.3.1	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER	37
5.3.1.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, terminaltjänst	37
5.4	SAMBANDSTROPPEN	38
5.4.1	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER	38
5.4.1.1	Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, särskilda krav sambandstroppen	38
5.5	FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNST (ATS)	39
5.5.1	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER	39

6 FLYGPLATSORGANISATION **39**

6.1	LOKAL LEDNING FLYGPLATS	39
6.1.1	ALLMÄNT	39
6.1.2	FÖRÄNDRINGAR LOKAL LEDNING FLYGPLATS	40
6.1.2.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, organisationsbeskrivning	40
6.2	DELEGERING	40
6.2.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, DELEGERING	40
6.3	ANSVARIGA OPERATIONELLA CHEFER (C FLYGPLATS/L C FLYGPLATS) INOM FLYGPLATSTJÄNSTEN	41
6.4	ANSVARIGA MILITÄRA FLYGSTATIONSCHEFER	41
6.5	BESKRIVNING AV ANSVARIGA CHEFER FÖR FUNKTIONER VID FLYGPLATSEN	41
6.6	ROLLBESKRIVNING	42
6.6.1	LOKAL FLYGPLATSCHEF, L C FLYGPLATS	42
6.6.2	MILITÄR FLYGSTATIONSCHEF	43
6.6.3	FLYGSÄKERHETSOFFICER FLYGPLATS (FSO-FLYGPLATS)	43
6.6.4	FLYGSÄKERHETSKOORDINATOR (FSK)	45
6.6.5	OPERATIVT ANSVARIG (OA)	46
6.6.6	CHEF FLYGTRAFIKLEDNING (CO ATS)	46
6.6.7	FLYGPLATSRÄDDNINGSCHEF	47
6.6.8	FÄLTHÅLLNINGSCHEF	48
6.6.9	FUNKTIONSCHEF SAMBANDSTROPPEN	49
6.6.10	TEKNISKT ANSVARIG (TA LEDSYST)	51

6.6.11	TEKNISKT ANSVARIG FLYGBASMATERIEL (TA FLYGBASMTL)	51
6.7	VERKSAMHETSANSVARIGA ELLER ÖVRIGA ROLLER	52
6.7.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, VERKSAMHETSANSVARIGA ELLER ÖVRIGA ROLLER	52
7	MÖTESFORMER	52
7.1	CENTRALA	52
7.1.1	FLYGPLATSCHEFSMÖTE	52
7.2	LOKALA MÖTEN	52
7.2.1	LOKALT FLYGPLATSLEDNINGSMÖTE	53
7.2.2	FLYGSÄKERHETSMÖTE FLYGPLATS	53
7.2.2.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, flygsäkerhetsmöte	54
7.2.3	FLYGPLATSSÄKERHETSGRUPP (INKLUSIVE INTRESSENTMÖTE LMF L 7.2.3)	54
7.2.3.1	Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, möten	55
8	AVTAL, ÖVERENSKOMMELSER	55
8.1	ALLMÄNT	55
8.2	ÖVERENSKOMMELSE	55
9	LEDNING FORTSATT SYSTEMVÄRDIGHET	55
9.1	AVBROTTSHANTERING FÖR FLYGBASMATERIEL/HANTERING AV AVVIKELSE FLYGBASMATERIEL	56
9.1.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE - MALMENS FLYGPLATS, AVBROTTSHANTERING	56
9.2	FÖRÄNDRING I FLYGPLATSENS INFRASTRUKTUR	56
9.3	UTRUSTNING OCH INSTALLATIONER PÅ FLYGPLATSEN	57
10	FLYGPLATSDATA	57
10.1	ALLMÄNT	57
10.1.1	RAPPORTERING AV DATA TILL FLYGBRIEFINGTJÄNSTEN	57
10.1.2	KRAV PÅ DATAKVALITET	57
10.1.3	SYSTEM FÖR HANTERING AV FLYGDATA OCH FLYGINFORMATION	57
10.1.3.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, publiceraing av flygdata och flyginformation	58
10.1.4	TIDSASPEKTER FÖR RAPPORTERING AV UPPGIFTER TILL FLYGBRIEFINGTJÄNSTEN	58
10.2	FLYGPLATSSENS KLASSNING	58
11	UTBILDNING OCH KOMPETENSKONTROLL INOM FLYGPLATSTJÄNSTEN	58
11.1	ALLMÄNT	58
11.1.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, VERKSAMHETSANSVARIGA ELLER ÖVRIGA ROLLER	59
11.2	KOMPETENSUPPFÖLJNING	59
11.3	CERTIFIERING	60

11.4	UTBILDNINGSPROGRAMMET	60
11.5	GRUNDUTBILDNING	60
11.5.1	LEDNINGSPERSONAL	60
11.5.2	DRIFTPERSONAL	60
11.5.3	VERKSAMHETSANSVARIGA	61
11.5.4	PERSONER TJÄNSTGÖRANDE INOM FLYGPLATSOMRÅDET	61
11.5.4.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, utbildning flygplatssäkerhet	61
11.6	REPETITIONSUTBILDNING, PERIODISK TRÄNING OCH KOMPETENSKONTROLL	61
11.6.1	ALLMÄNT	61
11.6.2	REPETITIONSUTBILDNING	62
11.6.3	PERIODISK TRÄNING	62
11.6.4	KOMPETENSKONTROLL	62
11.6.5	LÄNGRE FRÅNVARO ELLER MISSTÄNKT KOMPETENSBRIST	62
11.7	MEDICINSKA OCH FYSISKA KONTROLLER	62
12	FLYGPLATSSÄKERHET (SAFETY)	63
12.1	ALLMÄNT	63
12.1.1	DEFINITION FLYGPLATSOMRÅDE	63
12.2	TILLTRÄDE TILL FLYGPLATSOMRÅDE	63
12.2.1	REGLER FÖR VISTELSE INOM FLYGPLATSOMRÅDET	63
12.2.2	TILLTRÄDE TILL FLYGPLATSOMRÅDET DÅ ATS INTE ÄR AKTIVT	64
12.2.3	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, REGLER FÖR VISTELSE INOM FLYGPLATSOMRÅDET	64
12.2.3.1	Start och landning utanför publicerade öppethållningstider	65
12.2.3.2	Person- och miljöolycka på flygplatsområdet	65
12.2.4	LEDSAGNING	65
12.2.5	CENTRALA REGLER FÖR DJUR	65
12.2.6	REGLER FÖR MARK- OCH ANLÄGGNINGSARBETE INOM FLYGPLATSOMRÅDET	65
12.2.7	MARK OCH ANLÄGGNINGSARBETEN DÅ ATS ÄR STÄNGT	66
12.2.7.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, mark- och anläggningsarbeten då ATS är stängt	66
12.2.8	PLANLÄGGNING AV ARBETEN INOM FLYGPLATSOMRÅDET	66
12.3	SYSTEM FÖR ÖVERVAKNING OCH ÅTGÄRDER	66
12.3.1	HINDER	66
12.3.2	TILLFÄLLIGA HINDER PÅ FLYGPLATSOMRÅDET	67
12.3.2.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, hinder och tillfälliga hinder på flygplatsområdet	67
12.3.2.2	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, master och andra konstruktioner inom färdområdet	67
12.3.3	MISSVISANDE LJUS	68
12.3.3.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, missvisande ljus	68
12.3.4	VISUELLA HJÄLPMEDEL	68
12.3.4.1	Öppethållning med visuella hjälpmedel som är släckta eller reducerade i styrka, NVD-flygning	68
12.3.5	SYSTEM FÖR UNDERHÅLL AV CNS TEKNIK INOM FLYGPLATSTJÄNSTEN	69
12.3.6	SYSTEM FÖR UNDERHÅLL AV YTOR INOM FLYGPLATSOMRÅDET	69
12.3.6.1	Specifika krav för underhåll av Devieringsplatta	70
12.4	FOREIGN OBJEKT DEBRIS (FOD)	70

12.4.1	ALLMÄNT.....	70
12.4.2	FOD MED OKÄNT URSPRUNG	70
12.4.3	RAPPORTERING.....	71
12.5	SYSTEM FÖR FÅGEL OCH VILTFÖREKOMST (FÅGEL- OCH VILTPROGRAM)	71
12.5.1	ALLMÄNT.....	71
12.5.1.1	Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, fågel- och viltprogram	71
12.6	STATIONS- OCH RAMPTJÄNST	72
12.6.1	PLATTANSVAR.....	73
12.6.1.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, plattansvar	73
12.6.2	DRIVMEDELSFÖRSÖRJNING	73
12.7	BRANDSKYDD	73
12.7.1	ELDNINGSFÖRBUD	73
12.7.2	LOKAL BRANDSKYDDSGREGLER	73
12.8	DÅLIGA SIKTFÖRHÅLLANDEN.....	73
12.8.1	RVR (RUNWAY VISUAL RANGE)	73
12.8.2	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, DRIFT VID DÅLIGA SIKTFÖRHÅLLANDEN	73
12.9	ÖVNING/TRÄNING PÅ FLYGPLATSOMRÅDET	74
12.9.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, ÖVNING/TRÄNING PÅ FLYGPLATSOMRÅDET	74
13	<u>LUFTFARTSSKYDD (SECURITY)</u>	<u>74</u>
13.1	SKYDD AV ANLÄGGNING	74
13.1.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, SKYDD AV ANLÄGGNING	75
13.2	UTRUSTNING SOM SÄNDER ELLER TAR EMOT RADIOVÅGOR.....	75
13.2.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, UTRUSTNING SOM SÄNDER ELLER TAR EMOT RADIOVÅGOR	75
13.3	SKYDD AV LUFTRUM OCH UTRUSTNING.....	75
14	<u>RUTINER</u>	<u>75</u>
14.1	LOKALA FLYGPLATSRUTINER	76
14.2	FUNKTIONSRUTINER	76
14.2.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE - MALMENS FLYGPLATS, DOKUMENTATION AV RUTINER.....	77
15	<u>NÖD- OCH AVBROTTSPLANER.....</u>	<u>77</u>
15.1	BRANDFARLIG VERKSAMHET INOM OCH OMKRING FLYGPLATSOMRÅDET	77
15.1.1	FM VERKSAMHET.....	78
15.1.2	EXTERN AKTÖR	78
15.1.3	KRAV PÅ UTBILDNING.....	78
15.1.3.1	Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, rutin för alarmering vid olycka	78
15.2	MILJÖOLYCKA	78
15.2.1	MINDRE SPILL.....	78
15.2.2	STÖRRE UTSLÄPP.....	79
15.3	UPPSTÄLLNING AV FLYGPLAN OCH HELIKOPTRAR MED SPECIELLA AVVIKELSER	79

15.3.1	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE – MALMENS FLYGPLATS, ANVISNING TILL UPPSTÄLLNINGSPLATS.....	80
16	<u>FLYGPLATSENS PLANERING FÖR RÄDDNINGSINSATSER</u>	<u>80</u>
16.1	RÄDDNINGSPLAN	80
16.1.1	RÄDDNINGSOMRÅDETS UTSTRÄCKNING	80
16.1.1.1	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, räddningsområdets utsträckning	81
16.1.2	RÄDDNINGSINSTRUKTION	81
16.1.2.1	Checklistor	81
16.1.2.2	Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, räddningsplan och instruktion.....	81
16.1.3	ÖVNINGAR	81
17	<u>HÄLSOFÖRESKRIFTER.....</u>	<u>82</u>
18	<u>DOKUMENTATION.....</u>	<u>82</u>
19	<u>SÄRSKILDA BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR</u>	<u>83</u>

Ändringsförteckning

Utgåva	Ändring	Anmärkning	Fastställt, datum
6.0		Fastställd och publicerad	2022-03-01
		Lagt till sidonummering	2022-03-02
7.0	Kap 1	Mom. 1.1, Militär flygplats	
	Kap 2	Större delen av Kap.2 omformulerat	
	Bilaga 2.2	Ny bilaga "CNS i försvarsmakten" samt redaktionell ändring plus hänvisning till CNS i Försvarsmakten förklaring avsedd för TS	
	Kap 3	- Mom. 3.1, Teledrifttjänst till SIS-tjänst - Mom. 3.1, L CSIS till funktionschef SIS - Mom. 3.1.2, Rättningstjänst VHB, ansvar för avsteg från LMF-L och TSFS - Mom. 3.1.3, Distribution av VHB, ändrat från VO till L Opo, ändrat versionshantering - Mom. 3.1.3, Rättningstjänst, AR och AI borttaget - Mom. 3.2.2, Tillagd mening i ruta för litterering	
	Kap 4	- Mom. 4.6.1.3.1, Inrättandeprövning - Mom. 4.10, Omhändertagande av ny militär verksamhet - Mom. 4.2.4, Tolerabel risknivå, tydliggörande - Mom. 4.7.1, Rapportering, tydliggörande - Mom. 4.4.5.1, Spridning av flygsäkerhetsinformation, tydliggörande - Mom. 4.4.5.2, Rubrikändring och tillagd text som omhändertar införande av begränsning - Mom. 4.4.1, Tydliggjort bedömningsprocess flygsäkerhetsnivå - Mom. 4.7.7, Flygsäkerhetsrapportering, tydliggörande - Mom. 4.4.5, Kritiska procedurer, AR och AI borttaget - Mom. 4.4.5.1.9, Moment som omhändertar AR och AI borttaget - Mom 4.4.6.3 och mom. 4.6, Infört kravefterföljande avseende riskkällelistors sammanställning - Mom. 4.4.6.3, Tillfört kravefterföljande avseende sammanställd riskkällelista utifrån riskhanteringsprocess - Mom 4.6, Tillfört kravefterföljande avseende sammanställd riskkällelista utifrån riskhanteringsprocess - Mom. 4.7.2, Korrigering åtgärder, fyllt på med TS krav på 30 dagar, 3 månader	
	Kap 5	- Mom. 5.1.1.1 – 5.1.1.4, Text tillagd i Kap 5, mom. 5.1.1.1 kontroll och rapportering av färdområdets skick och ändrat rubriknivå till 5.1.2. För att svara upp mot TSFS 2019:19 § 35, LMF L 10.1, 12.3.8. Och ändrad till rubriknivå 3 – 5.1.1.1 utgår, 5.1.1.1 blir 5.1.2, 5.1.1.2 blir	

		5.1.3, 5.1.1.3 blir 5.1.4, och 5.1.1.4 blir 5.1.5 - Mom. 5.2.1, Text tillagd i Kap 5, mom. 5.2.1. Särskilda krav och uppgifter för att omhänderta krav på brandstation. Anpassning av räddningsområde. - Mom. 5.2.2.1, Text tillagd i Kap 5, mom. 5.2.2.1. Beräkning räddningsfordon för att omhänderta krav avseende beräkning räddningsfordon och personal - Mom. 5.2.2.2, Text tillagd i Kap 5, mom. 5.2.2.2 Beräkning släckmedel för att omhänderta krav på beräkning av släckmedel - Mom. 5.2.4, Text tillagd för i Kap 5, mom. 5.2.4 Anpassning av räddningskategori för att omhänderta krav på anpassning av räddningskategori avseende större luftfartyg än genomsnittet - Mom. 5.2.4.1, Lokalt omhändertagande Malmens Flygplats Ändrad Räddningskategori. - Mom. 5.4, Ändrat benämning på teledrifttjänst till SIS-tjänst. Denna ändring är genomgående i hela dokumentet. I tillägg till detta är funktion teledrift genomgående ändrat till sambandstroppen. - Mom. 5.4.1 Redaktionella ändringar	
	Kap 6	- Mom. 6.1.1, Ändring till funktionschef Sambandstropp - Mom. 6.1.2.1, Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, organisationsbeskrivning. - Mom. 6.1.2, Tillagd rubrik "Förändringar lokal ledning flygplats". Och brödtext avseende vad som ska göras vid personalförändringar i lokal operationell ledningsgrupp. - Mom. 6.2, Tydliggörande delegering och krav på delegering till CO ATS, TA FBM och L CSIS borttaget - Mom. 6.6.4, Text tillagd: "Det ska av L C Flygplats utses en person på flygplats med civilt certifikat för ansvar enligt nedan rollbeskrivning. Denne benämns flygsäkerhetskoordinator (FSK). Denne ska godkännas i sin roll av Transportstyrelsen.". Ändrat beskrivning av FSK. För att svara upp emot krav i TSFS 2019:20 §11 samt FFS TB Kap 8 mom. 8.1.1 punkt 3. - Mom. 6.6.5, Ändrat OA uppgifter - Mom. 6.6.7, Ändrad formulering avseende att stödja FSK och FSO i revisioner, inspektioner, riskanalyser och utredningar. - Mom. 6.6.8, Ändrad formulering avseende att stödja FSK och FSO i revisioner, inspektioner, riskanalyser och utredningar. - Mom. 6.6.9, Tillagt en rollbeskrivning för funktionschef sambandstroppen. - Mom. 6.6.11, Ändrad formulering avseende att stödja FSK och FSO i revisioner, inspektioner, riskanalyser och utredningar. - Mom. 6.7, Moment borttaget (blir lokalt omhändertagande om relevant)	

		- Bilaga 6.7.1.2, Bilaga uppdaterad.	
	Bilaga 6.2.1	Vissa delegeringar borttagna p.g.a. text ändrad i Mom. 6.2	
	Kap 7	Tagit bort möten som ej ska beskrivas i VHB	
	Kap 8	Mom. 8.2, Text tillagd avseende arkiveringstid	
	Kap 9	Mom. 9.2, Text tillagd i Kap 9, mom. 9.2 Förändring i flygplatsens infrastruktur för att omhänderta krav vid inrättande, utformning, drift eller ombyggnation av flygplats	
	Kap 10	Mom. 10.1.3, Redaktionella ändringar samt borttaget ansvar på ATS att publicera AIP.	
	Kap 11	- Mom. 11.1, Allmänt och tillagd text om längd på tid att spara utbildningsregister - Mom. 11.5.1, Korrekt angiven kurskod för flygplatsledningskurs	
	Kap 12	- Mom. 12.3.5, Text tillagd om underhåll och felutfall av ljus på flygplatsen - Mom. 12.4.1 och Mom. 12.4.2, Redaktionella ändringar - Mom. 12.6.2, Rubrikändring, samt innehåll - Mom. 12.9, Tillagt mom "Övning och träning på flygplatsområdet" - Mom. 12.8, Rubrikändring, samt innehåll - Mom. 12.8.1, Styrning manuell bedömning RVR - Mom. 12.5.1, Ändrat ansvarig som utser fågel- och viltansvarig till C BasE - Mom. 12.2.8.1, Lokalt omhändertagande - Malmens Flygplats, mark- och anläggningsarbeten då ATS är stängt - Mom. 12.9.1, Lokalt omhändertagande - Malmens Flygplats, övning/träning flygplatsområdet	
	Bilaga. 12.2	Namnbyte bilaga 12.2 "Arbete inom flygplatsområdet" benämnas istället bilaga 12.2 "Arbete inom och omkring flygplatsområdet"	
	Bilaga. 12.2.1	Bilaga uppdaterad	
	Kap 13	Mom. 13.3, Skydd av luftrum och utrustning	
	Kap 14	- Mom. 14.2, Lokala flygplatsrutiner omgjord till 14.1 Lokalt omhändertagande - Mom. 14.1, Centrala flygplatsrutiner borttagen	
	Kap 15	Mom. 15.1.2, Ändrat "chef för verksamhet" till "uppdragsgivaren"	
	Kap 16	- Redaktionella ändringar - Mom. 16.1, Tillagd punkt i punktlista avseende deltagare i samövning	

		- Mom. 16.1.3, Ändrat ansvarig för tillseende av övningars genomförande	
	Kap 18	Text tillagd för att omhänderta krav på dokumentation	
	Kap 19	Uppdaterat begrepp och förklaringar	
7.0		Fastställd och publicerad med tillhörande bilagor	2023-10-16

1 Inledning

1.1 Militär flygplats

Det militära luftfartssystemet består av system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt luftrum. Verksamhetsutövare som bedriver flygplatstjänst ingående i det militära luftfartssystemet gör det utifrån Luftfartslagen och Luftfartsförordningen, vilket ger Försvarmakten rätt att reglera verksamheten.

Försvarmakten reglerar de militära flygplatserna i föreskrifter som fastställs av Överbefälhavaren (ÖB) samt tillhörande reglemente med tillämpningsbestämmelser som fastställs av FLYGI. Dessa regleringar benämns sammantaget för Regler för Militär Luftfart, RML.

Flygvapenchefen (FVC) har i FM ArbO givits ansvar att reglera Försvarmaktens verksamhet inom den militära luftfarten, FVC omhändertar RML krav i R LML, Reglemente Ledning Militär Luftfart.

Central flygplatschef (C Flygplats) har från FVC givits ansvar att reglera verksamheten vid försvarmaktens flygplatser, C Flygplats gör detta genom Ledning Militär Luftfart (LMF L). I LMF L krävs Lokal Flygplatschef (L C Flygplats) att omhänderta ovanliggande regelverk i lokal verksamhetshandbok (VHB).

För utformning av militär flygplats gäller krav enligt TSFS för de delar som ingår i civilt certifikat och RML-F för de militära delarna.

1.2 Försvarmaktens flygplatser

- F 7 – Såtenäs, Råda och Karlsborg.
- F 16 – Uppsala.
- F 17 – Ronneby, Hagshult och Visby, Halmstad.
- F 21 – Kallax, Vidsel och Jokkmokk.
- Helikopterflottiljen – Malmén med tillhörande helikopterlandningsplatser.

1.2.1 Lokalt omhändertagande - Malméns flygplats, verksamhetsbeskrivning

Malméns flygplats är belägen inom Linköpings kommun. Flygplatsområdet omfattar 455ha.

Malméns flygplats tillhör civil klass 2C och ingår i Försvarmakten (FM) som en flottiljflygplats med en organisation anpassad till de uppgifter och produktionskrav som ställs på flygplatsen.

Flygplatsen är försedd med två rullbanor, den ena i riktning öst-väst med måtten 1870 x 37 m, (bana 08/26), den andra i riktning nordost-sydväst med måtten 2 214 x 35 m (bana 01/19), därutöver finns en helikopter FATO omedelbart NV banbörjan bana 08 samt tre stycken övningsytor för helikopter (A, B, C) och tre övningsplatser för landning på lutande mark.

Flygverksamheten vid Malméns Flygplats bedrivs i huvudsak av Helikopterflottiljen, F7 SPFSKV, LSS Flygskola och FMV Provplats Linköping. Därutöver förekommer verksamhet från övriga flygförband inom Försvarmakten.

Helikopterflottiljen och del av Luftstridsskolan (LSS Flygskolan) bedriver sin verksamhet i norra delen av flygplatsen, där Hangar 14, 81, 82 och 85 nyttjas av Helikopterflottiljen och H83, H80, By78 av LSS FlygS och F17.

F 7 Specialflygenhet och SAAB Aerotech finns i den västra delen av området.

FMV T & E Provplats Linköping område ligger i sydvästra delen av flygplatsen.

1.3 Målsättning med Flygplatstjänst vid landbaserade flygplatser

Försvarmaktens flygplatserns mål är att med hög tillgänglighet och högsta flygsäkerhet alltid nå operatörers och kunders efterfrågade operativa effekt. Försvarmaktens uppdrag medför i grunden risker och för att nå högsta möjliga operativa effekt ställs krav på att all verksamhet, vid alla tillfällen genomförs på ett så säkert sätt som möjligt och alltid inom tolerabel risk för flygsäkerheten.

Målsättningen med flygsäkerhetsarbetet på Försvarmaktens flygplatser är att så långt det är möjligt förebygga alla olyckor på flygplatsen så att vare sig personal, materiel, miljö eller tredje man skadas. Ett högt säkerhetstänk, en känsla av ansvar och en rättvis kultur ska prägla det dagliga arbetet.

För att flygsäkerhetsrisker alltid ska vara inom tolerabel nivå ska all personal inom flygplatsens ledning, drift, underhåll och övriga som påverkar flygplatsen eller arbetar inom flygplatsens område arbeta enligt flygplatsens styrande dokument.

För att uppnå samma nivå av säkerhet och kvalité inom flygplatstjänst ska Försvarmaktens flygplatser likrikta sina styrande dokument. L C Flygplats gör detta genom gemensamma beskrivningarna av flygplatstjänsten i verksamhetshandboken.

2 Ledning av Flygplats

Med **flygplatstjänst** avses ledning, drift och underhåll av flygplatsen samt lufrummet som tillhör flygplatsen. Flygplatstjänsten leds **operationellt** genom regelverk som styr verksamhet vilken påverkar flygplatsen.

Med **flygplatsdrift** avses drift och underhåll av flygplatsen. Flygplatsdriften leds **operativt** genom linjen.

2.1 Operationell ledning av flygplatser

2.1.1 Generellt

Samtliga militära flygplatser har en L C Flygplats. Denna är utsedd av respektive C OrgE och accepterad av C Flygplats. Ansvar och mandat för L C Flygplats regleras med skriftlig delegering av C Flygplats till L C Flygplats. Denna delegering är överenskommen mellan C Flygplats och C OrgE.

L C Flygplats ansvarar för lokal operationell ledning och reglerar flygplatsens funktioner och de ansvariga vid respektive flygplats med påverkan på flygplatsdriften. L C Flygplats reglerar flygplatstjänsten genom att utarbeta, fastställa och vidmakthålla en VHB. Detta dokument utgör en ram med bestämmelser för hur linjechefer med uppgifter inom flygplatsdrift ska bedriva verksamheten.

Funktioner vilka har till huvuduppgift att genomföra flygplatsdrift är underställda egen linjechef men styrs operationellt av L C Flygplats.

2.1.2 Operationell ledning av SIS tjänst

CNS-tjänst är en luftfartsrelaterad tjänst som tillhandahålls i syfte att utföra drift- och underhållsåtgärder på flygplatsens tekniska system som klassas som systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel.

Den operationella ledningen av SIS-tjänst för flygplats styrs av Samband- och informationssystemchef (C SIS). C SIS har i dokumentet Ledning av SIS-tjänst (COM) delegerat vissa mandat till lokal SIS-chef (L CSIS).

L CSIS utformar och fastställer verksamhetsregler SIS-tjänst för den operationella ledningen av SIS-tjänsten. Detta dokument utgör en ram med bestämmelser för hur linjechefer med uppgifter inom SIS-tjänsten ska bedriva verksamheten.

För ytterligare förklaring läs bilaga 2.2 *”CNS i Flygvapnet”*.

2.1.3 Militära flygplatser med civilt certifikat

Flygplatsen innehar certifikat från Transportstyrelsen och ska därför följa både RML och Transportstyrelsens föreskrifter för civila flygplatser.

Om skillnad i reglering av uppgifter och ansvar mellan verksamhetsansvariga identifieras i förhållande till RML och Transportstyrelsens föreskrifter, som utesluter att båda regelverken kan följas, ska C Flygplats informeras. Därefter ska C Flygplats orientera FVC.

2.1.4 Operativt ansvarigs ledning av flygplatsdrift

För genomförande av flygplatsens verksamhet ska en operativt ansvarig utses av chef i linjen och godkänns av L C Flygplats. Denna ska ha tillräckliga mandat för samordna flygplatsdriftens verksamhet. Med detta avses att koordinera och samordna samtliga avdelade funktioner inom flygplatsdriften, inklusive de som inte tillhör egen enhet t.ex. ATS, flygdrivmedelstjänst m.fl.

2.2 Operativ ledning och verksamhetsansvar

Chefer i linjen på olika nivåer inom flygplatsdriften fattar självständiga beslut inom ramen för tilldelade uppgifter. Chefer i linjen ska ta arbetsgivar-, miljö-, och verksamhetssäkerhetsansvar för att verksamheten bedrivs inom aktuella regelverk och är inom tolerabel risk för flygsäkerheten.

Chef i linjen ska om det bedöms att uppgift eller ambition inte faller inom tolerabel risk eller om det för uppgiftens genomförande inte finns balans, alltid föra detta uppåt i linjen och till L C Flygplats för kännedom.

2.2.1 Förhållande mellan chef i linjen och utsedd L OC

OrgE bedriver flygplatstjänst där flera olika chefer har ansvar och uppgifter. Flygplatser som har både militärt och civilt certifikat styrs av två olika regelverk. Därav finns behov att särskilt beskriva principerna för ledning av flygplatstjänst.

C OrgE har i uppdrag att genomföra flygplatstjänst på flygplatsen. C OrgE ger uppgifter inom flygplatsdrift i linjen till C BasE som i sin tur ger uppgift till C Flygbaskomp. Dessa ansvarar och leder verksamheten samt ansvarar för flygsäkerheten och att verksamheten bedrivs inom ramen för tolerabel risknivå.

Det ska finnas en dokumenterad reglering av förhållandet mellan chef i linjen och utsedd L OC (R LML 2021 B 2.4). Denna reglering ska omhänderta att operationella styrningar, oavsett tidsperspektiv, kan omsättas till utförande av operativa uppgifter.

2.3 Avvikande mening

Vid avvikande mening inom flygplatstjänsten ska detta nedtecknas skriftligen och delges L C Flygplats och chef i linjen. Vid avvikande mening inom OrgE kontaktas L C Flygplats för utlåtande. Vid avvikande mening mellan L C Flygplats och C OrgE kontaktas C Flygplats för avdömning.

2.4 Avsteg

2.4.1 Avsteg från LMF L

Då L C Flygplats har ett behov av avsteg från LMF L ska en riskanalys genomföras. Argumentation för avsteget ska kunna presenteras för C Flygplats som kan medge undantag från LMF-L. Avseende anhållan, se mom. 2.4.4 "Anhållan".

Anhållan skickas till flygplats-hkv@mil.se.

Vid brådskande fall eller då C Flygplats inte kan nås för beslut om avsteg kan L C Flygplats utifrån eget ansvar fatta beslut om avsteg. C Flygplats ska orienteras så fort som möjligt.

2.4.2 Avsteg från TSFS

I de fall L C Flygplats har ett behov av avsteg från TSFS ska en riskanalys eller säkerhetsbevisning, beroende på nivå av avsteg, genomföras. Argumentation för avsteget ska kunna presenteras för Transportstyrelsen som kan medge undantag från föreskrifter, eller delar av dessa. Avseende anhållan, se mom. 2.4.4 "Anhållan".

Anhållan skickas till luftfart@transportstyrelsen.se.

2.4.3 Avsteg från VHB

I de fall avsteg från VHB behöver göras ska en riskhanteringsprocess enligt Kap. 4 mom. 4.6 genomföras. Argumentation för avsteget ska kunna presenteras för L C Flygplats som kan medge undantag från VHB. Avseende anhållan, se mom. 2.4.4 "Anhållan".

Anhållan skickas till flygplatsledning-hkpflj@mil.se.

2.4.4 Anhållan

Anhållan ska bestå av en riskanalys och minst innehålla:

- Vilken punkt i regelverket som avsteget avser.
- Beskrivning av situation och verksamhet.
- Skäl till avsteget.
- Beskrivning av hur flygsäkerheten beaktats.

- Konsekvensbeskrivning om anhållan avslås.

3 Flygplatsens Verksamhetshandbok

3.1 Flygplatsens Verksamhetshandbok

VHB ska finnas tillgänglig på flygplatsens samarbetsyta.

VHB för flygplatstjänst reglerar den verksamhet som kräver C Flygplats och tillsynsmyndigheters godkännande och ska ligga till grund för upprättande av övriga lokala styrande dokument.

Gemensam text i VHB, samt bilagor 4.6, 4.7, 4.8, får inte förändras utan gemensamt godkännande mellan alla L C Flygplats.

Verksamheten på flygplatsen ska minst uppfylla kraven i RML och i TSFS, där krav är motstridiga ska det högst ställda kravet vara styrande.

Sammanställning över gällande styrningar som påverkar flygplatsen:

Styrande dokument	Återfinns	Ansvarig
Verksamhetshandbok	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	L C Flygplats
OpO	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	C Flygplats
L OpO	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	L C Flygplats
Drifthandbok Räddning	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	Flygplatsräddningschef
Drifthandbok Fälthållning	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	Fälthållningschef
Drifthandbok Sambandstroppen	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	Funktionschef Sambandstropp
Korsreferensregister	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	L C Flygplats

3.1.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, lokala styrningar

Tillägg till styrande dokument på Malmens flygplats. Se Kap 4, mom. 4.4.5.1.8.1

Styrande dokument	Återfinns	Ansvarig
Airport Regulation	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	L C Flygplats
Airport Information	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	L C Flygplats

3.1.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, VHB struktur

MAL VHB byggs på "gemensam text" i samarbete med övriga flottiljer i avsikt att likrikta regelverken inom FM flygplatser så mycket som möjligt för att bl. a. underlätta omvärldsbevakning och uppdatering av

regelverket vid förändringar samt att personal ska ha lättare att känna igen regelverket vid personalförflyttning. MAL VHB kompletteras med "Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats" där ytterligare tillägg till gemensam text behövs av olika skäl beroende på t.ex. organisation, geografiskt läge eller liknande.

Dokumentstruktur:

- MAL VHB (huvuddokument).
 - Bilagor till MAL VHB.
 - AR (Airport regulation) – Flygplatsbestämmelser.

En förlängning av MAL VHB och tillhörande dokumentation är:

- DHB.
 - Eventuella bilagor.
 - Funktionsrutiner.
 - Checklistor.

MAL VHB med tillhörande bilagor och eventuella AR är de operationella styrningar med utgångspunkt från tillsynsmyndigheters kravställningar som ger ett ramverk för hur flygplatsdrift ska utföras.

Chef i linjen ska säkerställa att DHB med tillhörande eventuella bilagor, funktionsrutiner och checklistor skapas, vidmakthålls och utvecklas i avsikt att hålla en så hög nivå som möjligt på flygplatsdrift speciellt avseende säkerhet och kvalitet.

3.1.2 Ansvar

L C Flygplats ska säkerställa genom reglering att flygplatsen drivs inom ramen för flygplatsens gällande regelverk.

Chefer i linjen vars verksamhet som kan bedömas påverka flygplatsen ska tillse att personalen har tillgång till VHB, samt kunna tillgodogöra sig innehållet, förstå dess innebörd och vilken påverkan de har på flygplatsen och flygsäkerheten.

L C Flygplats ansvarar för arkivering i minst två år av VHB samt ändringar.

L C Flygplats ansvarar för VHB och är ansvarig utgivare. I de fall L C Flygplats har ett behov av avsteg från krav i LMF L eller TSFS ska det hanteras enligt Kap 2, mom. 2.4.

L C Flygplats ansvarar för upprättande och uppdatering av VHB.

VHB ska finnas tillgänglig vid tillsyn och revision.

3.1.3 Rättnings tjänst

Ändringar i VHB med direkt påverkan på flygplatsens verksamhet ska snarast meddelas samtliga aktörer och operatörer som berörs, enligt Kap 4, mom. 4.4.5.1.

Ändringar i VHB framgår av ändringsförteckningar samt ändringsmarkör. Ändringsmarkör indikeras av streck i vänster marginal. I de fall rad/stycke har utgått markeras det med en blank rad och ändringsmarkör. Ändringsmarkör ligger kvar fram till dess att VHB revideras.

All personal har rätt att lämna in förslag på förändringar/förbättringar av VHB. Förslag till ändringar i styrdokument skickas till flygplatsledning-hkpflj@mil.se.

L C Flygplats meddelar berörda när ändringar införts i VHB enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

Revidering av VHB ska genomföras utifrån den frekvens LMF L uppdateras men minst årligen och inkluderar omvärldsbevakning och eventuell förändring eller utgivande av andra styrande dokument som kan påverka flygplatstjänsten. Ny utgåva publiceras efter varje revidering oavsett om ändringar skett.

VHB med tillhörande bilagor versionshanteras i sidhuvud. Gällande version av VHB är publicerad på flygplatsens samarbetsyta på Emilia.

Då kopiering eller utskrift till papperskopia sker så läggs ansvar för uppdatering på innehavaren av kopian. Dokument som skrivs ut från Emilia hanteras som oregistrerade kopior.

3.1.3.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, ändring/rättning av VHB

Ändring/rättning av VHB mellan revideringstillfällen görs genom utgivande av airport regulation (AR).

3.1.4 Distribution av VHB

Flygplatstjänstens lokalt styrande dokument återfinns digitalt på FM intranät "Emilia" på flygplatsens samarbetsyta.

<https://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/malmensflygplats/Sidor/Default.aspx>

Externa intressenter/leverantörer som inte har tillgång till FM Emilia erhåller utskick av gällande version av VHB minst en gång per år eller vid större förändringar. FSK ansvarar för distribueringen enligt sändlista fastställd av L C Flygplats.

L C Flygplats ska säkerställa att det finns säkerhetskopia av VHB som alltid är tillgänglig.

3.2 Flygplatsens Drifthandböcker

I syfte att omhänderta de krav som ställs i VHB ska dessa brytas ner till en eller flera drifthandböcker (DHB).

Det ska finnas en sammanställning i funktionens DHB över gällande lokala styrningar som påverkar funktionen, vilken redovisar aktuell utgåva, ansvar för dokumentet och förvaringsplats.

3.2.1 Ansvar

Funktionschef ansvarar gentemot L C Flygplats för upprättande och uppdatering av DHB, vilken ska finnas tillgänglig vid tillsyn och revisioner.

Chef i linjen ska säkerställa att all personal som ingår i funktionen eller kan bedömas påverka funktionen ska ha tillgång till DHB samt kunna tillgodogöra sig innehållet, förstå dess innebörd och vilken påverkan de har på funktionen.

Funktionschef ansvarar för arkivering av funktionens DHB och ändringar i minst 2 år.

3.2.2 Litterering

Drifthandboken ska minst bestå av följande rubriknivå ett i för verksamheten anpassad ordning.

0. Rättningsjänst.
1. Inledning.
2. Organisation och ledning av XXX.
3. XXX Drifthandbok.
4. Säkerhetsledning.
5. Personal.
6. Möten och forum.
7. Funktionsrutiner för XX.
8. Utbildning och kompetenskontroll organisation.
9. Begrepp och förkortningar.

3.2.3 Övriga krav på Drifthandbok

DHB ska innehålla eller hänvisa till all nödvändig information för genomförande av funktionens uppgifter.

DHB ska vara användarvänlig och kunna administreras på ett sätt som underlättar dess utarbetande, användning, revidering och versionskontroll.

DHB ska vara skriven på ett språk som är tydligt och förståeligt av personalen.

DHB ska klargöra hur aktuell information och styrningar som kan påverka funktionen publiceras och sprids inom funktionen.

Revidering av DHB ska genomföras utifrån den frekvens VHB uppdateras men minst årligen och inkluderar omvärldsbevakning och eventuell förändring eller utgivande av andra styrande dokument som kan påverka flygplatstjänsten. Ny utgåva publiceras efter varje revidering oavsett om ändringar skett.

3.3 Annan säkerhetsrelaterad dokumentation vid flygplatsen

Dokumentation och data för funktionen ska finnas tillgänglig vid tillsyn och revisioner.

Säkerhetsrelaterad dokumentation och data ska sparas i minst två år.

4 System för flygsäkerhets- och kvalitetsledning

4.1 Inledning

Programmet för säkerhets- och kvalitetsledning vid flygplatsen är ett verktyg för att kunna bedriva flygsäkerhets- och kvalitetsarbete i enlighet med gällande myndighetskrav och är integrerat i flygplatsens ledningssystem VHB. D. v. s. säkerhets- och kvalitetsledning är en del av all verksamhet som utförs inom flygplatsområdet.

Säkerhets- och kvalitetsledningssystemet är en del av VHB och ska tillämpas av samtliga aktörer på flygplatsen med särskilt fokus på chef i linjen. Flygsäkerheten ska alltid prioriteras.

4.1.1 Säkerhetsledning

Säkerhetsledning avser i stort riskhantering och hur man bör styra organisationen för att risker ska minimeras. Ett säkerhetsledningssystem (ett system är ett antal komponenter, delar av systemet, som tillsammans samverkar för att nå ett gemensamt mål) gör att underhåll, arbetssätt, aktiviteter och uppgifter utförs på så sätt att hela systemet blir så säkert att använda som möjligt. Säkerhetsledning är ett sätt att styra organisationen och människorna så att de i sin tur genomför sina uppgifter så att verksamheten inte förorsakar fara.

4.1.2 Kvalitetsledningssystemet

Kvalitetsledningssystemet är ett stöd för att kunna utveckla, följa upp och säkra kvaliteten i verksamheten. Det gör det möjligt för ledningen att styra verksamheten så att rätt sak görs vid rätt tillfälle samtidigt som förbättringsförslag fångas upp och återkoppling sker löpande. Enkelt uttryckt är det ett verktyg som håller ordning på alla olika aktiviteter och uppgifter som sker i organisationen i avsikt att likrikta arbetssätt så att de sker på samma, säkra, sätt vid alla tillfällen oavsett vem som utför dem.

4.2 Allmänt

Säkerhets- och kvalitetsledningssystemet innehåller en beskrivning av och instruktioner för ledningssystemets olika delar samt hur ledningssystemet är uppbyggt.

Flygplatsens säkerhets- och kvalitetsledningssystem ska vara anpassat till flygplatsens storlek och verksamhet. Säkerhets- och kvalitetsledningssystemet följer tillämpliga krav och utgör grunden för ett förebyggande flygsäkerhetsarbete. Flygplatsen, dess system och delsystem är utformade och drivs så att kombinationen av sannolikheten för risker som kan inträffa och allvarlighetsgraden i de konsekvenser som riskerna kan leda till, resulterar i en acceptabel risknivå för de luftfartyg som använder flygplatsen. På flygplatsen har säkerheten högsta prioritet och flygplatsen har en tydlig och förebyggande inriktning i sin säkerhetsledning.

Säkerhets- och kvalitetsledningssystemet grundfunktioner omfattar:

- Förebyggande flygsäkerhetsarbete med flygsäkerhetsmål.
- Identifiering och utvärdering av flygsäkerhetsrisker.
- Insamling och analys av flygsäkerhetshändelser.
- Bedömning och rapportering av flygsäkerhetsnivå samt inlämning av förslag på åtgärder.
- Analys om hur beslutade åtgärder implementerats och höjt flygsäkerheten.

4.2.1 Definition av flygsäkerhet och flygsäkerhetsrisk

4.2.1.1 Flygsäkerhet

Utdrag ur FFS 2019:10, Bilaga 1:

”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 inte önskvärda händelser begränsas till en tolerabel nivå.”

Begreppet "Flygsäkerhet" handlar huvudsakligen om luftfartens totala säkerhet och består av en mängd olika delsystem som tillsammans verkar för en hög flygsäkerhet. Den mänskliga faktorn (human factors) är en del i detta, en god säkerhetskultur är en förutsättning för fortsatt säker luftfart och kräver genomslag på alla nivåer på flygplatsen. Det är synnerligen viktigt att alla aktörer på flygplatsen arbetar på ett förebyggande sätt när det handlar om samspelet mellan människa, teknik och organisation och att en god säkerhetskultur främjas.

Hög flygsäkerhet är att alla operatörer och aktörer på flygplatsen har en förståelse för-, medvetandegör risker och efter bästa förmåga värderar och reducerar risker inom alla aspekter av sitt arbete för att uppnå säkrast möjlig verksamhet.

Ansvar för att personal har tillräcklig utbildning och kompetens avseende flygsäkerhet enligt Kap 11.

4.2.1.2 Flygsäkerhetsrisk

Utdrag ur LMF L:

"Med flygsäkerhetsrisk avses sådan risk där hela eller delar av konsekvensen bedöms inträffa från den tidpunkt då motorn i ett luftfartyg avses startas, med syfte att flygas, till dess att alla personer som stigit ombord, last och luftfartyget inte längre är i luften, luftfartyget är stilla och motor(er) stängts av."

Med ovan avses de risker som flygande besättningar kan utsättas för från det man avser starta luftfartyget till dess luftfartyget står stilla och stängts av. Händelser som kan leda till dessa risker benämns "flygsäkerhetshändelser" och kan påverka flygsäkerheten negativt. I det totala flygsäkerhetsarbetet ska alla tänkbara flygsäkerhetshändelser vara omhändertagna, riskreducerade och medvetandegjorda så att de därför inte uppträder.

4.2.2 Ansvar

4.2.2.1 Verksamhetsansvar

Chefer i linjen på alla nivåer ansvarar för att verksamhet bedrivs inom tolerabel risk för flygsäkerhet. Detta övervakas av Flygsäkerhetsavdelningen som på lokal nivå stöds av FSO-Flygplats i avsikt att chefer i linjen ska göras medvetna om eventuellt förekommande risker.

All personal:

- Har ett säkerhetsansvar för de uppgifter de är ålagda att utföra.
- Ska känna till flygplatsens säkerhets- och kvalitetsledningssystem.
- Har skyldighet att rapportera händelser.

4.2.2.2 Ansvar ledningssystem

Ansvarig för innehåll, revidering av flygplatsens säkerhets- och kvalitetsledningssystem är L C Flygplats. FSK förvaltar system för säkerhets- och kvalitetsledning och är ansvarig för dess utformning, utveckling och revidering.

4.2.3 Flygsäkerhetsorganisation

Flygsäkerhetsorganisation avser ledning av flygsäkerheten på flygplatsen.

L C Flygplats ska säkerställa att flygsäkerhet och flygsäkerhetsarbete monitoreras i avsikt att dessa alltid ska prioriteras av chef i linjen.

Flygsäkerhetsorganisationen utgörs av flygplatsledningen samt deltagare i flygsäkerhetsmöten enligt Kap 7, mom. 7.2.2 samt flygplatssäkerhetsgruppens möten Kap 7, mom. 7.2.3, där stommen utgörs av lokal operationell ledningsgrupp enligt Kap 6, mom. 6.1.1.

Som ytterligare stöd har chefer i linjen och L C Flygplats FSO-Flygplats till sin hjälp att övervaka, bedöma och rapportera flygsäkerheten inom flygplatstjänsten, vilket FSO-Flygplats dessutom oberoende ska göra direkt till C Flygsäk samt på lokal nivå till C OrgE och krigsförbandschef.

FSO-Flygplats ska ges möjlighet att aktivt delta i verksamheten samt få insyn i dess planering- genomförande- och uppföljningsfas.

4.2.4 Tolerabel risknivå

Försvarsmakten ska kunna lösa uppgifter i alla konfliktnivåer och då måste risknivån kunna anpassas efter vad som är rimligt och nödvändigt. Flygplatsen strävar alltid efter att minimera risker i verksamheten och då ska hänsyn tas till tid, ekonomi och verksamhetens syfte. Påverkande faktorer kan vara hotbild, operativa ställningstaganden och politiska beslut. Hur stora risker som kan accepteras benämns inom den militära luftfarten under alla konfliktnivåer, i freds- som konflikttid, som *tolerabel risk för flygsäkerheten*.

All verksamhet ska ske utifrån FVC beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten. I exempelbilden nedan representeras denna beslutade gräns för tolerabel risk som en bred svart linje. De högsta accepterade konsekvenserna per sannolikhetsnivå är därmed 5A, 5B, 4C, 3D och 3E. Alla flygssäkerhetsrisker till vänster om linjen är därmed inom den beslutade tolerabla risken för flygsäkerheten och därmed acceptabla, men med hänsyn till faktorer såsom tid, ekonomi och syfte, ska strävan alltid vara att minimera även dessa risker i verksamheten.

Verksamhet som genomförts utanför tolerabel risk för flygsäkerheten ska rapporteras som en avvikelse och klassas lägst med en allvarlighetsgrad Flyg - Tillbud enligt mom. 4.7.4 "Bedömning och klassificering av flygsäkerhetshändelser".

Chef i linjen ska därför säkerställa att innan nya eller ändringar inom befintliga system tas i bruk avseende materiel, utrustning, organisation eller personal som bedöms kan ha flygsäkerhetspåverkan på flygplatsen ska analys, värdering och förslag på förebyggande åtgärder genomföras, detta omhändertas under "Riskhantering" i mom. 4.6.

SANNOLIKHET	E (Mycket hög)	1E	2E	3E	4E	5E	6E	7E	8E
	D (Hög)	1D	2D	3D	4D	5D	6D	7D	8D
	C (Medel)	1C	2C	3C	4C	5C	6C	7C	8C
	B (Låg)	1B	2B	3B	4B	5B	6B	7B	8B
	A (Mycket låg)	1A	2A	3A	4A	5A	6A	7A	8A
		1 (Försumbar)	2 (Undrig)	3 (Kännbar)	4 (Allvarlig)	5 (Katastrofal)	6	7	8
KONSEKVENS									

EXEMPEL på gräns för tolerabel risknivå för flygsäkerheten.

4.2.5 Flygsäkerhetsmöte

Omhändertats under Kap 7, mom. 7.2.2 "Flygsäkerhetsmöte Flygplats".

4.3 Flygsäkerhetsmål och standard

4.3.1 Flygsäkerhetskultur

Flygplatstjänsten ska skötas på sådant sätt att den minst möter tillsynsmyndigheternas krav på drift av godkänd flygplats. Ett förebyggande flygsäkerhetsarbete med hög säkerhetsmedvetenhet med ständig förbättring hos ledning och medarbetare bidrar till att minimera risker för luftfarten.

Drift av flygplatstjänsten ska utformas och drivas så att sannolikheten för att fel uppstår hamnar på en acceptabel risknivå för den luftfart som trafikerar flygplatsen. Detta når vi genom att hålla:

- En hög avvikelserapporteringsvilja.
- Att regelverk är lättförstådda och följs.
- Att verksamheten drivs i balans.

"Just Culture" är ett förhållningssätt och bygger på en straffri och inte-skuldbeläggande kultur. Det innebär att personal inte ska straffas för misstag, försummelser eller felaktiga beslut som fattas inom deras arbets- och kompetensområde. Grov vårdslöshet, avsiktliga eller destruktiva handlingar tolereras inte och straffriheten omfattar därför inte straffrättsliga åtgärder. "Just Culture" förutsätter att var och en rapporterar flygsäkerhetspåverkande händelser som man antingen:

- Varit involverad i.
- Blivit vittne till.
- På annat sätt fått kännedom om.

Chef i linjen ansvarar för:

- Att all personal har kunskap om skyldigheten att rapportera flygsäkerhetsrelaterade händelser.
- Att en arbetstagare inte skuldbeläggs på grund av rapporterad händelse.
- Att aktivt uppmana personal att komma med förslag till hur kända riskkällor ska hanteras och förändringar göras för att förbättra säkerheten.

En förutsättning för en god säkerhetskultur är att styrande dokument, all personal, alla operatörer och aktörer på flygplatsen strävar efter att vara:

- **Lärande** – Har en vilja att lära från insamlad information och att implementera förändringar och förbättringar.
- **Rapporterande** – Verkar för ett arbetsklimat där alla berörda känner sig trygga och är beredda att rapportera händelser som skulle kunna leda, eller har lett, till fel som kan ha negativ flygsäkerhetspåverkan.
- **Ansvar** – Ansvarstagande inför att sprida, både gamla och nya, erfarenheter i organisationen.
- **Flexibel** - Anpassningsbar till att säkert och effektivt möta plötsliga externa och/eller interna förändringar och kravbilder.
- **Informerad** - Ansvarstagande att vid alla tillfällen hålla sig informerad och förstå styrande dokument och processer.

4.3.2 Flygplatstjänstens flygsäkerhetsinriktning

Flygplatstjänstens flygsäkerhetsinriktning innebär att upprätthålla och ständigt förbättra flygsäkerhetsnivåerna i verksamheten och, så långt det är praktiskt möjligt, minimera risken för att flygplatsen bidrar till ett haveri eller en allvarlig incident.

Prioritering av flygsäkerheten ska genomsyra hela flygplatsens verksamhet och det förebyggande flygsäkerhetsarbetet. Vilket uppnås genom att:

- Följa flygplatsens och funktionens handböcker, instruktioner, rutiner och krav.
- Chefer i linjen, funktionschef samt medarbetare planerar och utför sin verksamhet med hög säkerhet.
- Problem, händelser och förändringar som kan ha flygsäkerhetspåverkan rapporteras, riskhanteras och bedöms innan verksamhet genomförs.
- Verksamhet utvecklas genom att man tar fram förbättringsmål varje år baserade på fakta och genomför aktiviteter i avsikt att förbättra.
- Flygsäkerheten följs upp, utvärderas och förbättras.

Chef i linjen ska säkerställa att verksamheten bedrivs med kompetent personal som har väl fungerande arbetsrutiner och arbetar för att samtliga säkerhetskrav alltid ska uppfyllas.

4.3.3 Flygsäkerhetsfokus

För att flygsäkerhet alltid ska prioriteras och främjas kräver det att all personal har ett dagligt fokus på just flygsäkerhet. Som ett stöd för verksamheten har ett antal områden som kräver extra fokus analyserats och identifierats. Dessa är Flygplatsfunktionens fokusområden och har identifierats som särskilda områden vilka kan negativt påverka flygsäkerheten vid en flygplats. Dessa fokusområden ställs det särskilt krav på avseende vaksamhet, rapportering, och motverkande åtgärder efter utförd riskhantering.

Dessa fokusområden omfattar även kravet på säkerhetsmål i Transportstyrelsens föreskrifter.

Flygplatsfunktionens fokusområden är:

- Ledning/organisation.
- Information/kvalitetssystem.
- Behörighet/intrång, runway incursion (RWI), taxiway incursion (TWI).
- Vilt/fågel kollision.
- Vilt/fågel inom flygplatsområdet.
- FOD.
- Mtrl/system – tekniska.
- Human factors.

FSO-Flygplats ansvarar för trendbevakning av inträffade och rapporterade händelser inom dessa fokusområden i syfte att L C Flygplats och chefer i linjen ska kunna förutse negativ påverkan på flygsäkerheten.

Fokusområden bör fastställas i kvantitativa nivåer där så är lämpligt.

Chef i linjen och L C Flygplats har båda ansvar att i samverkan följa upp fokusområden för att kunna arbeta fram årliga förbättringspunkter med utgångspunkt från ovan nämnda fokusområden och eventuellt egna framtagna lokala fokusområden.

Verktyg för att arbeta fram förbättringspunkter är till exempel:

- Avvikelse- och rapporteringssystemet.
- Orsaksidentifiering.
- Egenkontroll-, internrevisions- eller tillsynsresultat.
- Central och lokal statistik från flygplats.
- Lokal flygsäkerhetsplan.

4.4 Förebyggande flygsäkerhet

Allmänt ska upprätthållandet och ständiga förbättringar av flygsäkerhetsnivåerna, samt att flygsäkerhet alltid prioriteras och främjas genom att all personal har ett dagligt fokus på flygsäkerhet, leda till att förebyggande av riskkällor är en del av den löpande verksamheten. För att stödja i detta arbete och för att ytterligare belysa och medvetandegöra detta sker ett målinriktat arbete som grundar sig på verksamhetens syn på de brister som trots detta existerar.

4.4.1 Bedömning av flygsäkerhetsnivå

Chef i linjen ska kontinuerligt bedöma flygsäkerhetsnivå och flygsäkerhetsrisker och åtgärda riskkällor. Den kontinuerliga monitoreringen sker i samråd med FSO-Flygplats för att optimera riskreducering.

Kvartalsvis rapportering sker i enlighet med mom. 4.7.7.

4.4.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, bedömning flygsäkerhetsnivå

Ett forum för insamlandet av data är till exempel "Flygsäkerhetsmöte flygplats" som FSO-Flygplats är sammankallande till enligt rutan "uppgifter" Kap 7, mom. 7.2.2. På flygsäkerhetsmöte flygplats närvarar även C BasE som utifrån samma ingångsvärden skapar underlag för kvartalsrapporteringen till C OrgE. Om FSO och C BasE har samma uppfattning och FSO inte har ytterligare åsikter ska samtliga risker kommenteras med "Haft del". Skulle bedömningen skilja sig har FSO möjlighet att lägga till ytterligare flygsäkerhetsrisker eller kommentera meningsskiljeheter på risken i fråga.

4.4.2 Flygsäkerhetsplan

Central flygsäkerhetsplan utarbetas enligt R-LML och återfinns som skrivelse i VIDAR samt på Samarbetsytan på Emilia FM Flygplatser.

Den centrala flygsäkerhetsplanen, avseende flygplats, baseras dels på styrningar från C Flygsäk och dels på resultatet som framkommit i det lokala flygsäkerhetsarbetet. Denna flygsäkerhetsplan består av omfattande och därtill kopplade uppgifter på central nivå för hela det militära luftfartssystemet.

Denna centrala plan skickas ut för omhändertagande och vidare nedbrytning av uppgifter på lokal nivå.

FSO-Flygplats genomför inför kommande år en analys av flygsäkerhetsnivån kopplat till rapporterade avvikelser, trender, identifierade risker samt planerade förändringar som kan ha påverkan på flygsäkerheten och funktionschefers bedömning av flygsäkerhetsläget på funktionerna. FSO-Flygplats

representerar förbandets flygplats på centralt FSO möte där ett förslag till central flygsäkerhetsplan ska tas fram och presenterar resultatet av den analys man tagit fram.

4.4.3 Lokal flygsäkerhetsplan

När central flygsäkerhetsplan fastställts ansvarar FSO-Flygplats för att den bryts ner samt implementeras i flygplatsens lokala flygsäkerhetsplan. Detta sker utifrån de riskområden som omnämns i central flygsäkerhetsplan i specifika åtgärder som i sin tur leder till specifika uppgifter med tillhörande ansvarig för uppgiften.

FSO-Flygplats samverkar med chef i linjen för att flygsäkerhetsplan sprids i linje- och funktionsorganisation så att uppgifter blir utförda och planen i sin helhet blir känd och accepterad. Den lokala flygsäkerhetsplanen ska publiceras på flygplatsens samarbetsyta på Emilia.

Ovan arbete kan sammanfalla med chef i linjen och L C Flygplats ansvar att ta fram förbättringspunkter med utgångspunkt från fokusområden som nämns i mom. 4.3.3.

Flygplatsens lokala flygsäkerhetsplan ska minst innehålla:

- Tydlig målsättning.
- Förslag på åtgärder.
- Ansvarig för att införda åtgärder blir utförda.
- Tidsplan.

4.4.4 Analys av flygsäkerhets- och kvalitetsdata

För att chef i linjen och L C Flygplats ska få en samlad bild av flygplatsens verkliga lokala förhållanden i förhållande till flygsäkerhetsmål, policy och inriktning ska FSK varje år i samarbete med FSO-Flygplats ta fram en analys för att säkerställa utveckling av flygsäkerhet på flygplats, kvalitet samt VHB.

Data insamlat i ledningssystemet ska användas för att ge chef i linjen och L C Flygplats en klar bild över om flygplatsens flygsäkerhets- och kvalitetsmål är uppfyllda.

För framtagande av analys, se Bilaga 4.4 *"Analys av flygsäkerhets- och kvalitetsdata"*.

Detta underlag kan ses som ett komplement till den rapportering FSO-Flygplats gör och som ett utgångsläge för den driftstatusrapport L C Flygplats ska redovisa för Transportstyrelsen 31 mars varje år.

4.4.4.1 Protokoll flygsäkerhets- och kvalitetsdata

Flygsäkerhetsrelaterade data och åtgärder som framkommit i analysen ska dokumenteras i ett protokoll, se Bilaga 4.5 *"Protokoll flygsäkerhets- och kvalitetsdata"*. Protokollet ska presenteras för chef i linjen och L C Flygplats senast 1 mars påföljande år.

4.4.5 Kritiska procedurer

Flygplatsens kritiska procedurer är de tillvägagångssätt som finns för att hålla samman flera funktioners arbetsflöden och som en helhet sköta flygplatsens drift enligt gällande certifikat och drifttillstånd. Dessa tillvägagångssätt syftar till hög driftsäkerhet, flygsäkerhet samt säkerställa att gällande regelverk efterlevs.

Tillvägagångssätten som bedöms vara kritiska ska tas speciell hänsyn till och följas upp genom Försvarmaktens internrevision. Samtliga funktioner ska genom egenkontroller säkerställa att fastställda tillvägagångssätt/rutiner är implementerade inom respektive verksamhet.

Följande kritiska procedurer är identifierade:

- Spridning av flygsäkerhetsinformation
 - Militärt flygsäkerhetsdirektiv (MFD).
 - Direktmeddelande militär luftfart (DirA ML).
 - Operationell order (OpO).
 - Lokal operationell order (L OpO).
 - Flygsäkerhetsinfo (FS-Info).
 - Mötesprotokoll.
 - FlygARDags.
 - VHB.
 - NOTAM.
- Metod för beslut och ansvar om tillfälliga förändringar inom flygplatstjänsten.
- Rapport om begränsningar.
- Avvikelse rapportering (AVV PRIO).
- Riskhantering vid ny eller förändrad verksamhet enligt mom. 4.6.
- System för tillträde till flygplatsområde (airside).
- Initial samt fortsatt systemvärdighet av för flygsäkerhetspåverkande markmateriel.
- Utveckling och uppdatering av lokalt samt centralt styrande dokument vilka beskriver ansvarsförhållanden inom den militära luftfarten kontra de av FM flygplatser som har certifikat utgivna av Transportstyrelsen.

L C Flygplats ansvarar för att:

- All personal är medveten om att de har ett eget ansvar att upptäcka brister i verksamheten och föreslå förbättringar i avsikt att påverka flygsäkerheten positivt.
- Nya procedurer inom flygplatstjänsten som kan bedömas kritiska avseende eventuell påverkan på flygsäkerheten ska anmälas till L C Flygplats.
- Ovanstående kritiska procedurer kontinuerligt bevakas och riskhanteras ifall förändring uppstår som kan komma att påverka flygsäkerheten negativt enligt mom. 4.6.

Exempel på förändringar i en kritisk procedur är:

- Kompetens hos personalen.
- Träning och övning av personalen.
- Arbetets komplexitet.
- Arbetsmetoder.
- Hjälpmedel och materiel.

Funktionschefer ansvarar för att rapportera läget avseende kritiska procedurer vid lämpligt möte man deltar i enligt Kap 7 och i brådskande fall snarast möjligt till L C Flygplats på det sätt som anses lämpligast.

4.4.5.1 Spridning av flygsäkerhetsinformation

På flygplatsen ska information, speciellt av flygsäkerhetspåverkande art, spridas inom hela organisationen i avsikt att verksamheten ska bedrivas så säkert och med så hög kvalitet det är möjligt. Alla säkerhetsrelaterade dokument och data ska vara tillgängliga och aktuella. Det ska vara möjligt att ta del

av de data och den version av ett dokument som var gällande vid en viss tidpunkt. All personal har ett ansvar att sprida säkerhetsrelaterad information.

Det är också av vikt att sprida erfarenheter från verksamheten avseende säkerhet och kvalitet så att positiva erfarenheter kan dras av dessa.

Informationsspridning på flygplatsen ska följa, men inte begränsas av, Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

Flygplatsledningen får flygsäkerhetsinformation via funktionsbrevlåda och sprider den enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.1 Militärt Flygsäkerhetsdirektiv (MFD)

Flygsäkerhetsinspektionen (FSI) kan vid behov utfärda Militärt Flygsäkerhetsdirektiv (MFD). MFD ska inte förväxlas med flygsäkerhetsinformation eller operationella order, som utges av operationella chefer.

C OrgE svarar för att verksamheter och enheter inom förbundet delges MFD.

L C Flygplats ansvarar för att MFD sprids och blir känd inom funktionerna som tillhör flygplatsdrift enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.2 Direktmeddelande Militär Luftfart (DirA ML)

Om en driftstörning är av allvarlig karaktär, eller om osäkerhet om detta uppstår, ska den komma till FLYGI, C Flygplats och andra berörda snabbare än normalt rapporteringssätt. Det görs genom att upprätta ett Direktmeddelande Militär Luftfart (DirA ML).

En DirA ML ska upprättas snarast vid minst följande händelser:

- Flygolyckor.
- Allvarliga tillbud eller då allvarliga skador uppkommit på luftfartyg.
- Händelser som kan medföra risker eller innebära osäkert tillstånd för andra verksamhetsutövare inom luftfarten.
- Andra händelser som behöver spridas eller komma till FLYGI kännedom snabbare än ordinarie rutiner.

Upprättandet av DirA ML får INTE fördröjas på grund av att man inte har komplett underlag/information eller av annan anledning. För att ytterligare undvika fördröjning kan man rapportera muntligt.

Rapportering till V Flygsäk ska ske snarast, dock senast 36 timmar efter inträffad händelse.

I OrgE verksamhetsregler ska det finnas en rutin som beskriver hur man upprättar en DirA ML och vem som har mandat att utföra upprättandet.

L C Flygplats ansvarar för att det på flygplatsens samarbetsyta finns information om DirA ML samt länk till blankett (blankett finns på samarbetsytan Militär Luftfart/Mallar).

L C Flygplats ansvarar för att DirA ML sprids och blir känd inom funktionerna som tillhör flygplatsdrift enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.2.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, DirA ML

För att ansvariga chefer i den egna organisationen skall bli medvetna om händelsen så skall rapportören/närmaste chef tillse att egen linjeorganisation, L C Flygplats och VB Hkpflj får kännedom om händelsen och vidtagna åtgärder.

4.4.5.1.3 Operationell order (OpO)

Operationell order är oftast föranledd av en händelse eller rapport från någon verksamhetsutövare. Utges oftast som omedelbar åtgärd i avvaktan på en permanent lösning på en avvikelse. En operationell order innehåller direktiv som begränsar eller på något sätt påverkar verksamheten samt kriterier för dess upphävande.

FVC, C Flygplats eller C Flygsäk utfärdar operationell order och den sprids av V Flygsäk.

L C Flygplats ansvarar för att OpO sprids och blir känd inom funktionerna som tillhör flygplatsdrift enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.4 Lokal operationell order (L OpO)

L C Flygplats kan ge ut en lokal operationell order (L OpO) utifrån en händelse eller rapport avseende något som påverkar drift av flygplats. L OpO utges oftast som omedelbar åtgärd i avvaktan på en permanent lösning på en avvikelse. En L OpO innehåller direktiv som begränsar eller på något sätt påverkar verksamheten samt kriterier för dess upphävande.

L C Flygplats ansvarar för att L OpO sprids och blir känd inom funktionerna som tillhör flygplatsdrift enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

L C Flygplats skickar digital kopia på utgiven L OpO till C Flygplats.

4.4.5.1.5 Flygsäkerhetsinfo (FS-Info)

Flygsäkerhetsinformation som inte innehåller direktiv som begränsar verksamhet utan används endast för delgivning av flygsäkerhetsintressant information baserat på kända och bekräftade uppgifter från FVC, C Flygplats samt C Flygsäk.

L C Flygplats ansvarar för att FS-Info sprids och blir känd inom funktionerna som tillhör flygplatsdrift enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.6 Mötesprotokoll

Alla möten med flygsäkerhetskaraktär eller andra möten med beslutsrätt ska protokollföras.

4.4.5.1.7 FlygARDags

FlygARDags är en tidskrift, utgiven fyra gånger per år, som innehåller en sammanställning av intressanta och lärande avvikelser samt erfarenheter inom den militära luftfarten. Avsikten med tidskriften är att sprida information om flygsäkerhetshändelser.

4.4.5.1.8 civVHB

L C Flygplats ansvarar för att VHB sprids och blir känd hos all personal, berörda aktörer och operatörer som har verksamhet knuten till flygplatstjänst enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.8.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, airport regulation och airport information

Airport regulation (AR) – Flygplatsbestämmelser, ges ut som aktiv styrning när ändringar i tillsynsmyndigheternas föreskrifter, FM interna styrningar eller för rättning i VHB sker. AR utges mellan VHB revisionstillfällen för att vid nästa tillfälle arbetas in i VHB och då ersätta den föregående texten eller komplettera VHB.

Airport Information (AI) – Flygplatsinformation, ges ut som information när aktuell information om tillfälliga förändringar i den normala verksamheten vid flygplatsen behöver spridas. AI innehåller flygplatsinformation med kortare varaktighet men kan även vara av längre karaktär.

L C Flygplats ansvarar för att AR/AI sprids och blir kända hos berörda aktörer och operatörer som har verksamhet knuten till flygplatstjänst enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*. Mottagare är ansvariga för att i egen organisation sprida och följa utskickade AR/ AI.

4.4.5.1.9 NOTAM

NOTAM (Notice to airmen) är ett meddelande som av ATS sprids via telekommunikation och som innehåller information om ifall anläggningar tillkommer, tillståndet på dessa och om de förändras på något sätt. Vidare kan ett NOTAM innehålla tjänster, tillvägagångssätt eller riskkällor som är viktiga att flygtrafik får kännedom om i tid.

Exempel på information i ett NOTAM kan vara:

- Aktivering av restriktionsområde.
- Förändrade öppethållningstider.
- Stängandet av delar på färdområde.
- Resta hinder på och omkring flygplatsen.

CO-ATS ansvarar för att NOTAM publiceras, L C Flygplats ansvarar för att det sprids och blir kända hos berörda aktörer och operatörer som har verksamhet knuten till flygplatstjänst enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.1.10 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, Malmenmeddelande

Malmenmeddelande används som metod för informationsspridning när ett meddelande ska nå samtliga aktörer på Malmen Garnison.

4.4.5.2 Införande och rapportering om begränsningar

Vid avvikelser som kan medföra att säkerheten åsidosätts och kan leda till akut skada, har envar rätt och ansvar att stoppa verksamheten.

Chef i linjen inför, i samråd med L C Flygplats, vid behov temporära restriktioner i avvaktan på eventuell lokal undersökning eller utredning.

Anmälan sker direkt till:

- ATS, med omedelbar verkan, vid öppethållning av flygplats för eventuell omledning av startande och landande flygtrafik.
- Närmaste chef alternativt till ansvarig funktionschef.
- Närmaste chef alternativt ansvarig funktionschef ska sedan snarast meddela L C Flygplats för beslut om och eventuella begränsningar som sker genom eventuellt utfärdande av L OpO och information till C Flygplats.

4.4.5.3 Metod för beslut och ansvar om tillfälliga förändringar inom flygplatstjänsten

Det kan finnas två skeenden för beslut om tillfälliga förändringar. Ansvaret vilar i båda dessa på L C Flygplats.

Operatör eller aktör på flygplats meddelar på Flygsäkerhetsmöte Flygplats ett problem/en riskkälla vilken på mötet leder till ett förslag om beslut om tillfällig förändring. Detta förslag tas senare upp på Lokalt Flygplatsledningsmöte där deltagarna bidrar med ytterligare underlag för L C Flygplats beslut. Aktivering av beslutet resulterar i en L OpO enligt mom. 4.4.5.1.4.

Det mer vanliga omhändertagandet är när det skyndsamt uppstår ett behov av förändring, beskrivet under mom. 4.4.5.2, som resultat av en händelse eller mer akut behov. L C Flygplats blir medvetandegjord om ett problem/riskkälla, kallar vid behov samman flygplatsledning för ytterligare informationsinhämtning och underlag till beslut. Aktivering av beslutet resulterar i en L OpO enligt mom. 4.4.5.1.4.

L C Flygplats ansvarar för att information om förändringar når alla berörda operatörer och aktörer enligt Bilaga 4.1 *"Informationsspridning"*.

4.4.5.4 Avvikelseberapportering (AVV PRIO)

Se mom. 4.7 *"Avvikelsehantering"*.

4.4.5.5 Riskhantering vid ny eller förändrad verksamhet

Se mom. 4.6 *"Riskhantering"*.

4.4.5.6 System för tillträde till flygplatsområde

Se Kap 12, mom. 12.2 *"Tillträde till flygplatsområde"*.

4.4.5.7 Initial samt fortsatt systemvärdighet av för flygsäkerhetspåverkande markmateriel

Se Kap 9.

4.4.5.8 Utveckling och uppdatering av lokalt samt centralt styrande dokument vilka beskriver ansvarsförhållanden inom den militära luftfarten kontra de av FM flygplatser som har certifikat utgivna av Transportstyrelsen

Se Kap 3, mom. 3.1.2.

4.4.6 Högriskområden (HOT SPOTS)

Ett högriskområde är en plats eller ett område inom manöverområdet där det finns en förhöjd risk för negativa flygsäkerhetshändelser eller flygsäkerhetsrisker.

L C Flygplats ansvarar för att platser/områden med förhöjd risk på manöverområdet identifieras. Planering är en mycket viktig säkerhetsaktivitet för både flyg- och fordonsförare samt flygledare. Genom att identifiera högriskområden på manöverområdet underlättas planering och kontroll av markrörelser. Då alla som rör sig på flygplatsområdet känner till dessa högriskområden läggs ytterligare ett säkerhetslager till i avsikt att eliminera risk för händelse i flygverksamheten. Korrekt planering och fraseologi hjälper till att undvika förvirring som kan uppstå vid kända högriskområden.

Högriskområdena ska vara beskrivna i en riskkällelista enligt mom. 4.4.6.3 samt vara kända för personal som är verksamma inom manöverområdet, informationen ska ingå i flygplatssäkerhetutbildning.

4.4.6.1 Kritiska arbetsmoment

Precis som flygplatsen har "*Kritiska procedurer*" (mom. 4.4.5), har varje funktion arbetsmoment som kan påverka flygsäkerhet negativt. Alla arbetsmoment ska syfta till hög driftsäkerhet, flygsäkerhet samt säkerställa att gällande regelverk efterlevs.

Funktionschef ansvarar för att identifiera funktionens flygsäkerhetskritiska arbetsmoment och skapa tydliga beskrivningar om hur dessa omhändertas i en DHB eller funktionsrutin. De flygsäkerhetskritiska arbetsmomenten ska vara beskrivna i en riskkällelista enligt mom. 4.4.6.3. Dessa arbetsmoment ska läggas extra vikt vid under utbildning och repetitionsutbildning så att all personal har en ständigt hög medvetandegrad.

L C Flygplats ansvarar för att identifiera flygplatsledningens flygsäkerhetskritiska arbetsmoment och skapa tydliga beskrivningar om hur dessa omhändertas i lokal flygplatsrutin eller lokal bilaga till VHB. De flygsäkerhetskritiska arbetsmomenten ska vara beskrivna i en riskkällelista enligt mom. 4.4.6.3.

4.4.6.2 Kritisk materiel, utrustning och fordon.

Kritisk materiel, utrustning samt fordon är sådant flygplatsen behöver för att upprätthålla säker drift av flygplatsen. Chef i linjen ska identifiera och ha en förteckning över denna flygsäkerhetskritiska materiel, utrustning och fordon. Detta för att säkerställa ett förfarande där man beskriver hur man genomför fortsatt verksamhet alternativt begränsa verksamheten.

Funktionschef ansvarar för att materiel, utrustning samt fordon som kan ha negativ flygsäkerhetspåverkan identifieras och förses med tydliga instruktioner för att minimera risk för flygsäkerhetshändelser. Denna förteckning över flygsäkerhetskritiska materiel, utrustning och fordon ska vara beskrivna i en riskkällelista enligt mom. 4.4.6.3.

4.4.6.3 Identifierade risker (riskkällelista)

Högriskområden på manöverområdet, kritiska arbetsmoment, kritiskt materiel, utrustning och fordon enligt mom. 4.4.6, 4.4.6.1, 4.4.6.2, ska föras in i riskkällelistor. Dessa listor över riskkällor är ett sätt att försöka visualisera platser, utrustning och arbetssätt som är känsliga ur ett flygsäkerhetsperspektiv i avsikt

att medvetandegöra dem hos alla aktörer och operatörer på flygplatsen samt att ha dem som underlag i det utvecklande arbetet avseende säkerhet.

Identifierade risker ska sammanställas, enligt ovan nämnda moment, i en riskkällelista med aktiviteter och åtgärder vilka syftar till att motverka negativ påverkan på säkerheten. L C Flygplats ansvarar för att denna riskkällelista sammanställs tillsammans med den riskkällelista som enligt mom. 4.6 ska upprättas, underhållas och utvecklas.

Identifierade risker ska minst årligen revideras och värderas utifrån ett flygsäkerhetsperspektiv i avsikt att utveckla omhändertagandet med målet att avveckla risken som kritisk. Detta kan göras genom till exempel:

- Medvetandekampanjer.
- Förstärkta visuella hjälpmedel (skyltar, markeringar och belysning).
- Förändring av manöverområdets infrastruktur, t.ex. nya taxivägar, stängning av taxivägar.
- Förändrade arbetssätt.

4.4.6.4 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, riskkällelista

Utarbetas senare i samarbete mellan flygplatsledning, chef i linjen och driftspersonal.

Tillsvidare ansvarar den operationella delen av flygplatsledning i den godkännandeprocess avseende riskhantering, enligt mom. 4.6, då flygplatsledning får in riskanalys för godkännande att riskkällor som framkommit i respektive riskhanteringsprocess att föras in i "riskkällebiblioteket" och att detta ska kunna användas som stöd vid framtagning av riskkällor och åtgärder i framtida riskhanteringsprocesser.

4.5 Nyckeltal för säkerhet och säkerhetsmål

Flygplatsen ska fastställa, upprätthålla och följa upp säkerhetsnyckeltal i avsikt att visa vilken flygsäkerhetsnivå flygplatsen arbetar mot.

- **Fastställandet** av säkerhetsnyckeltal kan göras utifrån historik och erfarenhet och bör spegla ett minimum av möjligt accepterade företeelser inom varje område. Utifrån satta nyckeltal ska ett arbete bedrivas med mening att underskrida dessa i avsikt att hålla hög säkerhet. Arbetet kan bestå av olika aktiviteter, rutiner, instruktioner som alla syftar till att höja säkerheten och att nyckeltal underskrids.
- **Upprätthållandet** av säkerhetsnyckeltal bör minst innebära att genomförda aktiviteter för att inte överskrida nyckeltalen är införda i och en daglig del av verksamheten och är kända av alla som vistas på flygplatsområdet.
- **Uppföljningen** kan ge flygplatsen information om flygsäkerhetsläget inom dessa områden för vilka man skapat nyckeltal. I de fall man upptäcker att nyckeltal underskrids fungerar de aktiviteter man infört och nyckeltalet kan revideras.
- **Överskridande** av nyckeltal ska analyseras och orsak ska fastställas. Åtgärder ska vidtas för att sänka de faktiska värdena.

Genom revidering och sänkning av nyckeltal höjs också kravet på höjd säkerhet och därigenom ytterligare eventuella justeringar i de aktiviteter, alternativt nya/förändrade aktiviteter, som möjliggjorde revideringen från början. På så sätt använder flygplatsen säkerhetsnyckeltalen i ett aktivt säkerhetsarbete med all personal inblandade för att utveckla nivån på säkerhet.

Säkerhetsnyckeltal bör fastställas i kvantitativa nivåer där så är lämpligt.

Säkerhetsnyckeltalen omhändertas i Bilaga 4.2 *"Nyckeltal"*.

4.6 Riskhantering

Flygplatsens funktioner, aktörer, operatörer och/eller externa leverantörer ska innan nya system eller ändringar inom befintliga system tas i bruk på flygplatsen avseende materiel, utrustning, organisation, verksamhet eller personal som bedöms ha flygsäkerhetspåverkan på flygplatsen ska ha genomfört riskhantering.

På flygplatsen görs detta som ett riskhanteringsarbete vilket ska säkerställa att förändringar inte medför en okontrollerad flygsäkerhetsrisk. Riskhanteringsarbetet syftar även till att ge underlag för beslut av flygplatsledningen.

Inom flygplatstjänst ska riskhantering bestå av en säkerhetsplan, en kravkvittens- och riskkällelista.

Säkerhetsplan är ett begrepp som civil tillsynsmyndighet använder och den representeras av Bilaga 4.7 *"Riskanalys"* i textformat som ska användas vid riskanalysfasen i riskhanteringen.

Kravkvittenslista är en lista som ska fyllas med påverkande krav för den förändring som avses i avsikt att inte missa något krav i omhändertagandet.

Riskkällelista avser en lista med uppräknade riskkällor man kommit fram till i riskanalysen. Riskkällor som skulle kunna inträffa och i sin tur innebära ytterligare risker som ska reduceras i den omfattning det är möjligt och minst ned till acceptabel nivå.

L C Flygplats ansvarar för att upprätta, underhålla och utveckla en sammanställd riskkällelista utifrån alla riskanalyser som genomförs i avsikt den ska kunna användas som stöd vid framtida framtagning av riskkällor och åtgärder i framtida riskhanteringsprocesser.

Bilaga 4.7 *"Riskanalys"* upptar säkerhetsplan och kravkvittenslista. Bilaga 4.8 *"Riskmatris"* utgör riskkällelista och ska biläggas riskanalysen som förtydligande och med bedömning/viktning av risker som framkommit. För ytterligare förtydligande se Bilaga 4.6 *"Instruktion riskanalys"*.

4.6.1 Nivåer i riskhanteringsarbetet

På flygplatsen görs detta riskhanteringsarbete i olika nivåer för att säkerställa att förändringar inte medför en okontrollerad flygsäkerhetsrisk. Riskhanteringsarbetet syftar även till att ge underlag för beslut av L C Flygplats och till att alla inte önskvärda händelser begränsas till en acceptabel nivå.

Processen fram till beslut om införande av nytt/förändrat system sker stegvis. Företrädare för funktion/aktör, härnäst kallad "projektledare", som avser införa nytt- eller förändra befintligt system sammankallar deltagare till riskanalys- eller startmöte och genomför i första hand en riskanalys enligt

mom. 4.6.1.1 "nivå 1, riskanalys". Denna skickas till flygplatsledning för godkännande minst fyra veckor¹ innan planerat driftsättande för att återkoppling och eventuella åtgärder ska hinna vidtas.

Det åligger projektledare att säkerställa att de som påverkas eller har påverkan på projektet inkluderas i allt riskanalysarbete. Vid osäkerhet av vilka funktioner/aktörer som berörs, avseende flygplatsdrift, och som ska kallas till riskanalysen kontakta flygplatsledning för eventuellt stöd.

Inget arbete får påbörjas inom flygplatsområdet eller på objekt som kan påverka flygplatsen utan L C Flygplats eller av denne utsedd persons godkännande.

Inom flygplatstjänst genomförs riskhantering utifrån följande nivåer:

4.6.1.1 Nivå 1, riskanalys

I god tid innan arbeten påbörjas inom flygplatsområdet eller på objekt utanför som kan påverka flygplatsen ska projektledare, som avser genomföra förändringen, sammankalla en representativ grupp av deltagare som kan komma att påverkas av arbetet för att utföra riskanalys. I denna ska en bedömning av de risker man kommit fram till, en värdering av alla sammanvägda risker, göras. Detta ska göras för att komplettera, tydliggöra och eventuellt fördjupa de åtgärder man föreslagit i avsikt att nå en acceptabel risknivå.

Efter utförande skickas denna till flygplatsledning för godkännande.

Riskanalysen kan i detta skede komma att godkännas och planerad driftsättning kan ske under förutsättning att riskanalys följs upp och uppdateras/justeras under tiden till dess förändringen är ett faktum.

Mall enligt Bilaga 4.7 "Riskanalys" ska användas och den ligger också till grund för nästkommande nivåer av riskhantering. För bedömning av risker ska Bilaga 4.8 "Riskmatris" användas och biläggas riskanalysen.

4.6.1.2 Nivå 2, riskbedömning

Om införande av nytt/förändrat system berör fler funktioner inom flygplatsdriften alternativt fler aktörer som har verksamhet på flygplatsområdet, kan flygplatsledning efter inskickad riskanalys besluta om en mer ingående riskanalys. Detta kan innebära ytterligare riskanalyser från andra berörda eller en sammanhållen riskanalys, med alla berörda inblandade ledd av flygplatsledning. I denna ska en bedömning av de risker man kommit fram till, en värdering av alla sammanvägda risker, göras. Detta ska göras för att komplettera, tydliggöra och eventuellt fördjupa de åtgärder man föreslagit i avsikt att nå en acceptabel risknivå. Bedömningen görs fortlöpande i Bilaga 4.8 "Riskmatris" i ursprunglig riskanalys.

Efter utförande skickas denna till flygplatsledning för godkännande.

De mer ingående riskanalyserna eller den sammanhållna, kan i detta skede godkännas och planerad driftsättning kan ske under förutsättning att riskanalys följs upp och uppdateras/justeras under tiden till dess förändringen är ett faktum.

¹ Förutsatt att förändringen inte påverkar flygplatsens certifikat, läs mer under mom. 4.6.1.3.

4.6.1.3 Nivå 3, säkerhetsbevisning

Om en förändring innebär förändring av infrastrukturen på ett sådant sätt att det påverkar flygplatsens civila certifikat måste det först ansökas till Transportstyrelsen om ett förhandsgodkännande samt ett operativt driftgodkännande.

I dessa fall är tidsfaktorn av vital betydelse. De fyra veckors framförhållning avseende riskanalys räcker inte i dessa fall. Transportstyrelsen inkräver ansökan sex månader innan flygplatsen vill ha beslut i frågan.

Minst upptaget i ansökan om driftgodkännande är:

- Namn och kontaktuppgifter för den som söker.
- Flygplatsens namn.
- Säkerhetsbevisning.
- En säkerhetsplan som redovisar en systembeskrivning och en plan för att genomföra säkerhetsrelaterade aktiviteter.
- En kravkvittenslista som visar överensstämmelse med gällande föreskrifter.
- En riskkällelista som redovisar identifierade riskkällor samt utfallet från analyser och värderingar som har genomförts för respektive riskkälla.
- Övrig dokumentation som är nödvändig för att redovisa att tillräcklig säkerhet har uppnåtts.

Ytterligare dokumentation som kan vara nödvändiga för prövning av tillståndsansökan.

I de fall, en inlämnad riskanalys enligt nivå 1 eller 2, bedöms innebära ett behov av säkerhetsbevisning kontaktar flygplatsledningen projektledare för att kommunicera kravet på säkerhetsbevisning som ska tillsändas tillsynsmyndigheter för godkännande innan införande/förändring får ske.

Om arbetet når nivå 3 säkerhetsbevisning tar flygplatsledning över arbetet med stöd av berörda parter.

Ingen förändring får ske innan Transportstyrelsen gett sitt beslut i frågan.

4.6.1.3.1 Inrättandeprövning

Vid större ombyggnation som påverkar det civila certifikatet eller om ombyggnation innebär påverkan på det civila samhället i övrigt ska det först ansökas till Transportstyrelsen om ett tillstånd att inrättandepröva en ombyggnation, enligt TSFS.

4.7 Avvikelse rapportering

4.7.1 Rapportering

Syftet med avvikelserapportering av händelser är att förebygga olyckor och tillbud, inte att fastställa skuld eller ansvarsfrågor.

Genom ett väl fungerande avvikelshanteringssystem kan flygsäkerhetspåverkande händelser och trender tidigt fångas upp, eventuella utredningar påbörjas samt korrigerande åtgärder kan vidtas.

De händelser som bedöms påverka flygsäkerheten eller driftsäkerheten och vilka skulle kunna påverka flygplatsen, felfunktion hos materiel, fordon, anläggning eller personal under arbete med/på flygplatsen ska rapporteras enligt särskilda verksamhets- och rapporteringsregler enligt Bilaga 4.3 "Verksamhetsregler Flygplats AVV PRIO".

Att man rapporterar i AVV PRIO ersätter inte felanmälan av andra händelser, som till exempel:

- IT Händelser.
- Materielrapport (MR).
- Tekniskrapport (TRAB).
- Felanmälan FortV.

Om händelse omfattar säkerhetsklassad information ska en avvikelse upprättas, men utan den säkerhetsklassade informationen. Den säkerhetsklassade informationen rapporteras särskilt till förbandets säkerhetsorganisation.

Flygplatstjänstens PRIO AR märkta med ICAO kod sammanställs på Samarbetsytan FM Flygplatser och klassificeras utifrån fokusområde enl. 4.3.3 *"Flygsäkerhetsfokus"*.

Avvikelse får inte innehålla uppgifter av kränkande- eller känslig personlig karaktär.

Om civil luftfart påverkas av avvikelse ska rapport skickas till asr@transportstyrelsen.se inom 72 timmar efter kännedom av händelsen, detta görs genom flygplatsledningens försorg.

Avvikelser som bedöms påverka flygsäkerheten ska rapporteras under aktuellt arbetspass, dock senast 48 timmar efter händelsen. Finns inte tillgång till PRIO ska fastställd pappersblankett nyttjas (M7102-259921).

4.7.2 Korrigerande åtgärder

Chef i linjen och funktionschef ansvarar för att det beslutas om åtgärder i avvikelse för att förhindra eller begränsa upprepning av densamma. FSO-Flygplats säkerställer att beslutade åtgärder är tillräckliga.

Chef i linjen och funktionschef ansvarar för att uppföljning av beslutade åtgärder för att säkerställa tillräcklig åtgärd, att dessa värderas utifrån det utfall man förväntade sig samt att korrigerande åtgärder införs om det utfallet inte nåddes.

Om civil luftfart påverkas av avvikelserna ska plan för korrigerande åtgärder skickas till Transportstyrelsen inom 30 dagar efter kännedom av händelsen. Rapport om att korrigerande åtgärder vidtagits och haft önskad effekt ska skickas till Transportstyrelsen inom 3 månader, detta görs genom flygplatsledningens försorg.

4.7.3 Ansvar

Samtliga medarbetare är ansvariga för att rapportera upptäckta avvikelser/händelser så förbättringsåtgärder kan vidtas. Rapportering ska ske så fort som möjligt men senast innan arbetspasset är slut.

Chef i linjen och funktionschefer är ansvariga för att personalen samt funktionen har förmåga och rutiner för avvikelserapportering.

Chef i linjen och funktionschefer är ansvariga för att åtgärda avvikelser inom egen funktion. Om mandat att åtgärda avvikelse bedöms saknas ska chef i linjen och funktionschef ändra handläggare till sin närmaste chef som då övertar ansvaret för avvikelserna.

Chef i linjen är ansvarig för att man ska kunna rapportera anonymt och för att skydda identiteten på rapportör samt att frivillig rapportering ska kunna ske.

Chef i linjen är ansvarig för att flygsäkerhetspåverkande händelser kommer flygplatsledning till kännedom genom att märka avvikelse med flygplatsens ICAO kod samt att delge FSO-Flygplats åtgärd att upprätta "Verksamhetsmeddelande Luft" (Y4).

Om FSO-Flygplats bedömer att AVV inte är av flygsäkerhetspåverkande art och Y4 inte upprättas ska denne ta bort flygplatsens ICAO kod i avvikelsen.

FSO-Flygplats är ansvarig för uppgiften att sammanställa rapporterade avvikelser och att identifiera oönskade trender inom flygplatsen, samt analysera om övriga militära flygplatsers rapporterade avvikelser kan påverka den egna flygplatsen.

FSO-Flygplats ska delge övriga flottiljers FSO-Flygplats avvikelser som kan ha påverkan på övriga flygplatsers verksamhet (tidigare DIM-F).

Avvikelser av allvarigare karaktär (allvarligt tillbud - ATB) ska DirA ML upprättas enligt mom. 4.4.5.1.2.

De avvikelser som rapporteras i annat system, kan efter bedömning av FSO-Flygplats omvandlas till AVV PRIO och dessa ska delges chef i linjen. Externa operatörer/leverantörer ansvarar för att det finns rutiner för att delge och omhänderta flygsäkerhetspåverkande avvikelser till FSO-Flygplats.

Avseende avvikelser som berör utomstående intressenter och myndigheter säkerställer FSO-Flygplats att dessa blir delgivna aktuella händelser.

4.7.3.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, återrapporering av avvikelser

Återrapporeringen av avslutat ärende i PRIO ska ske av handläggare. Utöver detta sker även en återrapporering från FSO halvårsvis till funktionerna fälthållning, räddning och sambandstroppen enligt moment 7.2.2.

4.7.4 Bedömning och klassificering av flygsäkerhetshändelser

FSO-Flygplats ska utifrån rapporterade avvikelser och händelser göra en bedömning av hur flygsäkerheten påverkas.

Rapportör och handläggare klassificerar avvikelse enligt tabell nedan. FSO-Flygplats granskar avvikelsen och gör en bedömning om den angivna klassificeringen är korrekt. Vid behov av ändring av klassning av flygsäkerhetshändelser ska detta meddelas handläggare eller rapportören, vilket kan göras som en åtgärd i ärendet.

Om avvikelse eller händelse klassas som tillbud, allvarligt tillbud eller haveri enligt tabell nedan ska chef i linjen skyndsamt orientera C OrgE, C Flygplats, L C Flygplats och C Flygsäk.

Övrig driftstörning Flyg	Avser felfunktion hos personal, materiel eller övrig händelse där flygsäkerheten påverkats eller skulle kunnat ha påverkats, utan att vara allvarligt tillbud eller tillbud. Övrig driftstörning kan även vara annan händelse som av andra skäl bör komma till HKV kännedom.
--------------------------	--

Tillbud Flyg	Avser driftstörning som bedömts ha kunnat leda till haveri eller allvarlig skada.
Allvarligt Tillbud Flyg	Avser tillbud där risken för haveri eller allvarlig skada varit mycket stor. Då delar från luftfarkost lossnat.
Haveri Flyg	Avser driftstörning vid vilket ett luftfartyg har erhållit sådan skada att det inte kan istandsättas. Om skadat luftfartyg är möjligt att reparera, men ändå kasseras efter driftstörning, betecknas inte detta som haveri. Oavsett omfattningen av skada, klassas driftstörningen som haveri om besättning eller passagerare omkommit eller allvarligt skadats.

4.7.5 Avvikande luftfartsprodukt

Flygsäkerhetskritisk materiel, utrustning eller fordon som beskrivs i mom. 4.4.6.2 och som bedöms inte uppfylla alla ställda krav, får inte användas.

Varje funktionschef och chef i linjen ansvarar för att det finns en dokumenterad beskrivning som säkerställer att flygsäkerhetskritiska materiel, utrustning eller fordon som bedömts inte uppfylla alla ställda krav inte oavsiktligen används.

Varje funktionschef och chef i linjen ansvarar för att flygsäkerhetskritiska materiel, utrustning eller fordon som inte uppfyller ställda krav märks upp och/eller förvaras på en tydligt uppmärkt plats, känd av personal på verksamhetsplatsen.

4.7.6 Förbättringsförslag

I och med allas säkerhetsansvar för de uppgifter som de är ålagda och har kompetens för att utföra så följer naturligt att kunna komma med förbättringsförslag i alla aspekter av arbetet. Exempel på områden där förbättringsförslag kan ges:

- Rutiner som brister, är otydliga.
- Avsaknad av checklista, fel på checklista.
- Arbetssätt som beskrivs i dokumentation på ett för verksamheten inte bra sätt.

I AVV PRIO finns möjligheter att föreslå förbättringar eller åtgärder för att motverka att liknande händelser inte ska upprepas.

Chefer i linjen på alla nivåer inom flygplatstjänst och funktionschef ansvarar för att skapa en rutin för att uppmuntra och omhänderta förbättringsförslag inom verksamheten, antingen för att maximera nyttjandet av funktionen i PRIO eller för att komplettera den.

Avseende förbättringsförslag gällande VHB, se Kap 3, mom. 3.1.3 "Rättningstjänst".

4.7.7 Flygsäkerhetsrapportering

C OrgE rapporterar flygplatsens samlade bedömning av flygsäkerhetsnivå och flygsäkerhetsrisker tre veckor innan Flygsäkerhetsmöte militär luftfart. Rapporteringen sker på samarbetsyta militär luftfart.

FSO-Flygplats ska utifrån ovanstående rapportering kommentera de enskilda risker som chef i linjen rapporterat, tillföra egna eventuella upptäckta risker samt att i fritext kommentera ytterligare och på så sätt rapportera oberoende till C Flygsäk.

Rapporteringen ska ske utifrån perioden 0-3 månader samt 3 månader och framåt ske enligt C Flygsäk direktiv via Samarbetsyta Militär Luftfart.

Som ett underlag för både ansvarig chef och L C Flygplats i deras arbete avseende flygsäkerhetsrapportering kan *Analys flygplatssäkerhets- och kvalitetsdata* (mom. 4.4.4) vara ett stöd, speciellt avseende att besluta om eventuella åtgärder som bör genomföras för att förändring ska bli långsiktig.

4.8 Utredning

4.8.1 Allmänt

Händelser som påverkar flygsäkerheten ska värderas och bedömas ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Med begreppet utredning menas en mer strukturell och omfattande metod att ta reda på orsak till en händelse.

En utredning ska syfta till att så långt som möjligt klarlägga händelseförloppet men också orsaker till händelsen. Utredningen ska ge rekommendationer om åtgärder, i syfte att förebygga en upprepning av händelsen eller att begränsa konsekvenser av liknande händelser. Utredningens rekommendationer betraktas som underlag för beslut om åtgärder.

Ett ytterligare syfte med utredning av händelser är att skapa ett erfarenhetsunderlag för att förhindra framtida olyckor och tillbud och därför får analysen av händelseförloppet, de sammanfattande bedömningarna och säkerhetsrekommendationerna. Utredningen får inte användas för att fördela skuld eller ansvar. Om det finns risk att information som lämnas under intervjuer i samband med utredning kan komma att användas i juridiska sammanhang ska de inblandade upplysas om detta.

Materiel samt dokumentation som kan ha inverkat på händelse och som ska utredas ska bevaras, skyddas från åverkan tills beslut om utredning har tagits.

FVC, C Flygplats, C Flygsäk, C OrgE samt L C Flygplats inom respektive tjänst får besluta om utredning av händelser som inte är klassade enligt mom. 4.8.2.

4.8.2 Händelser som ska utredas

Händelser som alltid ska utredas om de inträffat på eller vid flygplatsen:

- Haveri (se mom. 4.8.3 Statens Haveri kommission).
- Allvarligt tillbud (se mom. 4.8.3 Statens Haveri kommission).
- Driftstörning med personskada eller allvarlig mtrl-skada.
- Då en eller flera säkerhetsbarriärer fallerat eller inte gett avsedd effekt.
- Händelse som inneburit intrång på manöverområdet, RWI/TWI där förare av flygtrafikledning upplevt en stor risk för kollision med luftfartyg.
- Efter en räddningsinsats vid luftfartsolycka ska insatsen utvärderas.

4.8.3 Statens Haverikommission (SHK)

Olyckor som klassas som haveri eller allvarligt tillbud ska rapporteras till Statens Haverikommission (SHK) som beslutar om utredning ska ske vilket de gör utifrån "Lagen om undersökning av olyckor".

SHK tar ett beslut utifrån tre alternativ:

- SHK ska utreda händelsen (eventuellt med stöd från FM).
- Händelsen ska utredas men utredningen överläts till FM.
- SHK utreder inte händelsen.

4.8.4 Utredning på central nivå inom FM

Om SHK anser att ett haveri eller allvarligt tillbud som rapporterats till dem inte är föremål för utredning kommer Försvarmakten att fullgöra en utredning i egen regi.

Utredningar som genomförs av FM kan beslutas och genomföras på såväl central som lokal nivå. På central nivå kan utredning genomföras i Försvarmaktens eller FLYGI:s regi.

Central utredning genomförs av enskild utredare, av utredningsnämnd eller av FMUK (Försvarmaktens utredningskommission).

Inom FS fattas beslut om utredning av FVC, C Flygsäk eller C Flygplats, utredning genomförs av enskild utredare eller utredningsnämnd.

4.8.5 Utredning på lokal nivå inom förband

På lokal nivå inom flygplatstjänsten fattas beslut om lokal utredning av C OrgE eller L C Flygplats. Beslutet kan gälla lokal utredning eller förenklad utredning.

Utredningsrapport ska färdigställas inom 30 dagar från det besluts om utredning tagits.

När beslut om lokal utredning fattats ska information skickas till flightsafety-dutyofficer@mil.se, innehållande vad utredningen omfattar och vem som är utredare.

FSO-Flygplats kan besluta att genomföra en undersökning då denne finner anledning ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Undersökningen ska klarlägga om det finns behov av utredning.

Vid lokalt beslutade utredningar tillsätter C OrgE eller L C Flygplats en enskild utredare med lämplig kompetens.

Mall för utredningsrapport finns på Samabetsytan Militär Luftfart på Emilia.

4.8.6 Utredning av händelser inom flygtrafiktjänsten (ANS/ATS)

Vid inträffad avvikelse inom flygtrafiktjänsten (ANS) där Försvarmaktens flygsäkerhetsansvar är berört, ska behovet av utredning prövas och beslutas av FVC. Ska även kunna initieras av L C Flygplats.

4.8.7 Handläggning av utredningsrapporter på flygplatsen

Lokal utredningsrapport ska skickas till den som beslutat om utredning inom 30 dagar från det beslut om utredning togs. Rapporten ska även skickas till Flygsäk avd./FS med kopia till L C Flygplats och utredningen ska registreras i VIDAR.

4.8.8 Rekommendationer

Den som beordrat utredningen ansvarar för uppföljning och värdering av beslutade rekommendationer i avsikt att kontrollera att de gett avsedd effekt.

L C Flygplats delger lokal utredning inom flygplatstjänst utifrån behov och nyttan av att sprida erfarenheter.

4.9 Monitorering

Enligt Kap 3, mom. 3.1.2 är L C Flygplats ansvarig för VHB och ansvarig utgivare. Som sådan ansvarar L C Flygplats även för granskandet av innehållet i VHB.

FSK ansvarar för vidmakthållande och utveckling av flygplatsens säkerhetsledningssystem med stöd av L CQ.

Personer utsedda att genomföra tillsyn, kontroll och revision ska medges tillträde till lokaler, verksamhetsplatser, personal och dokumentation i den omfattning som krävs för genomförande. Hänsyn till sekretess kan krävas.

4.9.1 Tillsyn och kontroll

För att säkerställa att flygplatstjänsten uppfyller tillsynsmyndigheternas krav genomför dessa instanser (Transportstyrelsen och FLYGI) tillsyner på flygplatser enligt egen årlig plan.

Flygplatsen medger att tillsynsmyndigheter undersöker alla säkerhetsaspekter på avsedd verksamheten.

4.9.2 Revisioner/interna revisioner

Försvarsmakten genomför kontroll och uppföljning av att arbetssätt stämmer med styrningar i verksamheten. CQ upprättar en central revisionsplan för FV, L CQ planerar och genomför internrevisioner på OrgE nivå.

Internrevision avseende flygplatstjänst ska omhänderta kontroll och uppföljning av flygplatsens ledning, funktioner och externa leverantörer (operatörer och aktörer som genom sin verksamhet kan påverka flygplatstjänst) utifrån FFS, R-LML, LMF L och flygplatsens VHB.

4.9.3 Egenkontroll

För att säkerställa att verksamheten sker utifrån ställda krav ska funktionschef genomföra egenkontroller på sin verksamhet årligen. Avsikten med egenkontroll är att identifiera avvikelser och observationer från fastställda regler och rutiner.

Funktionschef ska föra protokoll på egenkontrollen och skicka detta till närmaste chef i linjen och L C Flygplats.

4.10 Ny militär verksamhet på flygplatsen

Ny militär verksamhet ska hanteras enligt LML kap.10.

Innan ny militär verksamhet påbörjas på flygplatsen och dess luftrum ska verksamheten riskhanteras enligt mom 4.6 Riskhantering samt att C flygplats ska informeras innan förändring sker.

5 Flygplatsfunktioner

Flygplatstjänsten har fyra funktioner vilka krävs i olika omfattning, beroende på krav och vilken flygverksamhet som ska genomföras vid flygplatsen:

- ATS/Flygtrafikledning.
- Fälthållning.
- Flygplatsräddning.
- Telesystemdrift (CNS).

Ovanstående funktioner ställer flygplatsen särskilda krav på. Dessa ska ha tydliga rutinbeskrivningar, identifiera sina kritiska delprocesser och procedurer.

5.1 Fälthållningstjänst

Fälthållningsfunktionens huvuduppgift är fälthållningstjänst vilket omfattar för flygverksamheten att hålla de väsentliga ytorna på flygplatsområdet i drift- och flygsäkert skick och därmed uppfylla de flygsäkerhetskrav som ställs, till det räknas även utryckning- och servicevägar. Året för fälthållning delas in i perioder om sommar- respektive vinterfälthållning. Periodernas indelning anpassas och fastställs för varje flygplats.

Fälthållningschef ska i drifthandbok beskriva uppgifter genom instruktioner, rutiner och checklistor för att omhänderta krav enligt VHB och andra tillämpliga bestämmelser.

5.1.1 Särskilda krav och uppgifter

Fälthållningstjänsten ska kunna bedrivas under hela året och ska för flygverksamheten hålla väsentliga ytor på flygplatsområdet i driftdugligt skick anpassat efter flygplatsens operativa krav. Då flygplatsen är driftsatt ska åtgärder för fälthållning som möjliggör start och landning omedelbart kunna effektueras och bibehållas.

Fälthållningschef ska säkerställa att:

- Nederbörd och annan beläggning på bansystem, plattor och anslutande markytor tas bort samt att kvarliggande is och snö på anslutande ytor profileras så att det inte uppstår någon fara för luftfartyg.
- Friktion på banor och andra belagda ytor som används för flygverksamhet mäts och följs upp i underhållssyfte.
- Avhjälpande åtgärder vidtas för att upprätthålla den friktion som krävs för belagda ytor där målet med åtgärderna ska vara att uppnå erforderliga friktionsvärden.
- Större underhåll planeras och genomförs av FortV, enligt respektive förbands överenskommelse och reglering, se Kap 12, mom. 12.3.6.
- Hinderfriheten säkerställs som en del i ansvaret för hinderfrihetsbevakning enligt Kap 12, mom. 12.3.1 vid t.ex. entreprenörsarbetens på flygplatsen.
- På begäran vägvisning (Follow me) av luftfartyg genomförs.
- En plan för snöröjning finns, planen ska vara godkänd av L C Flygplats.
- Skrämsel och avlivning av fågel och vilt kan genomföras med omedelbar verkan.

Chef i linjen ska säkerställa:

- Tillräckligt med personal och utrustning för att bedriva fälthållningstjänst finns.
- Att utrustning är anpassad och tar hänsyn till flygplatsens geografiska läge.
- Underhåll av utrustning ska genomföras enligt Kap 9.

5.1.2 Kontroll och rapportering av färdområdets skick

Fälthållningsfunktionen ska så snabbt och fullständigt som möjligt avlägsna beläggningar från banor i syfte att minska anhopningar. Om det inte är praktiskt möjligt att avlägsna all is och snö från banor ska ytan behandlas så att det inte uppstår någon fara för luftfartyg. Åtgärder för att förbättra friktionen på rullbana ska vidtas vid sämre värden än 0,40 vid en mät hastighet av 95 kilometer i timmen.

Fälthållningsfunktionen ska under hela året utvärdera rullbanors ytförhållanden vid förekomst av vatten, snö, slask, is eller frost-och utifrån utvärdering fastställa en Runway Condition Report (RCR) innehållande kod (Runway Condition Code – RWYCC) för banförhållanden och beskrivning av deras ytförhållanden med typ, djup och omfattning. Dessa förhållanden ska dessutom spridas med hjälp av ett SNOWTAM som distribueras genom flygbriefingtjänsten (AIS).

Mätning av friktionsnivå (våtfriktionsmätning) på rullbanor ska genomföras mätas och följas upp periodiskt dels i underhållssyfte och dels i syfte att kontrollera de belagda banornas friktionsegenskaper. Ytan på en belagd bana ska ha en friktionskoefficient av minst:

- 0,32 mätt vid en hastighet av 95 km/h.

Vid sämre värden än ovan angivet ska information om att banan är hal publiceras i NOTAM tillsammans med värdena.

Uppföljning i dagbok eller motsvarande ska minst göras av:

- Genomförda åtgärder.
- Kontroll resultat.
- Förbrukning av kemiskt halkbekämpningsmedel.

Fälthållningsfunktionen ska leverera RCR innan första start, inför flygbriefing samt vid påverkande förändringar. RCR lämnas, enligt två metoder;

- Direkt från fälthållningsledare till Eurocontrol och ATS som SNOWTAM.
- Direkt från fälthållningsledare via ATS till Eurocontrol som SNOWTAM.

I de fall då temporära begränsningar på flygplatsen behöver införas fattas beslut om detta enligt fälthållningsledarens bestämmande enligt mom. 4.4.5.2. Införda begränsningar ska snarast rapporteras till ATS för information och L C Flygplats för fastställande av beslut.

Fälthållningsfunktionen ska ha rutin för kontroll enligt intervaller; daglig, månad, kvartal samt halvår. Bankontroll ska genomföras i enlighet med flygplatsens referenskod.

Fälthållningsfunktionen ska använda kontrollresultat som grund för upprättande av underhållsplan. Fälthållningschef ansvarar för sammanställning.

5.1.3 System för FOD

Fälthållningschefen ska upprätta rutin för kontroll av manöverområdet avseende förekomst FOD. Fälthållningsledaren tar nödvändiga kontakter för att undanröja flygsäkerhetsrisker vid förekomst eller risk för FOD.

Verksamhet som kan medföra en ökad FOD risk och kan påverka flygsäkerheten ska kontrolleras av fälthållningsledaren, gäller även verksamhet i direkt anslutning till flygplatsområdet, för områden som särskilt ska beaktas, se mom. 12.4.1.

5.1.4 Krav på uppföljning av fälthållningstjänsten

Uppföljning av fälthållningstjänsten ska dokumenteras och ska minst innehålla:

- Genomförda åtgärder.
- Kontrollresultat.
- Förbrukning av kemiskt halkbekämpningsmedel.
- Händelser av vikt.
- Mätresultat.

Rutiner för uppföljningen ska utarbetas av fälthållningschefen.

5.1.5 Operativa begränsningar på flygplatsen

I de fall då temporära begränsningar på flygplatsen beroende på konditionen på bansystemet, behöver införas, fattas beslut om detta enligt fälthållningssedens bestämmande. Fälthållningsledaren informerar ATS.

Begränsningar på flygplatsen som inte kan åtgärdas inom egen funktion, ska L C Flygplats informeras samt eventuellt fastställande av beslut enligt 4.4.5.1.4.

5.2 Flygplatsräddningstjänst

Flygplatsräddningens huvuduppgift är flygplatsräddningstjänst vilket omfattar ansvar för den initiala räddningsinsatsen vid luftfartsolycka inom flygplatsens räddningsområde, se Kap 16, mom. 16.1, därefter stödjande kommunal räddningsorganisation enligt Lagen om skydd mot olyckor (LSO). Omfattningen på flygplatsens räddningstjänst ska vara i proportion till den största typen av luftfartyg som regelbundet trafikerar flygplatsen.

Flygplatsräddningsschef ska i DHB beskriva uppgifter genom instruktioner, rutiner och checklistor för att omhänderta krav enligt VHB och andra tillämpliga bestämmelser.

Kategori på flygplatsens räddningstjänst beskrivs i AIP.

5.2.1 Särskilda krav och uppgifter

Fordon som används för flygplatsens räddningstjänst finns placerade i en brandstation som är placerad så direkt åtkomst till bansystemet samt insatstider uppnås.

Flygplatsens räddningsstyrka ska, utifrån beslutad räddningskategori, inom flygplatsens räddningsområde ha förmåga att:

- Rädda liv i samband med luftfartsolycka.
- Medverka i räddningsarbetet vid haverier invid flygplatsen.
- Begränsa de materiella skador och miljöpåverkan i samband med en inträffad luftfartsolycka.
- Bistå vid annan olycka eller nödläge inom flotttiljen då det anses möjligt utan att åsidosätta uppgiften mot flygplatsen, beslut i dialog mellan insatsledare och ATS.
- Från flygplatsens öppnande till 15 minuter efter sista flygrörelse ska följande insatstider efter larm innehållas:
 - Till rullbanans endera banände, högst 90 sekunder.
 - Till FATO endera banände, högst 90 sekunder.
 - Till övriga ytor inom färdområdet högst 120 sekunder.
- Då det krävs inneha taktisk beredskap för att minimera insatstid.
- Flygplatsräddning ska ha rutiner för att utföra ovanstående uppgifter oavsett siktförhållanden.

Chef i linjen ska säkerställa:

- Tillräckligt med personal, utrustning och släckmedel för att tillhandahålla publicerad nivå av räddningstjänst.
- Att utrustning som används för flygplatsens räddningstjänst är anpassad flygplatsen och dess räddningsområde.
- Underhåll av utrustning ska genomföras enligt Kap 9.

Se även Kap 16 *Flygplatsens planering för räddningsinsats*.

5.2.2 Räddningskategori

Räddningskategori på flygplatsen ska vara i proportion till den längsta typen av luftfartyg som regelbundet trafikerar flygplatsen enligt TSFS och FFS.

L C Flygplats fastställer räddningskategori enligt ”*FFS 2019:10, Kap 8 Flygplatstjänst, tillägsbestämmelser Kap 8, mom. 8.31.1 Dimensionering av släckmedel*” och ansvarar för att korrekt kategori är publicerad i AIP.

5.2.2.1 Beräkning räddningsfordon och personal

I FM finns i dagsläget 3 typer av räddningsfordon som används för flygplatsräddningstjänst. Det största av dessa fordon är typ 1 som kan hålla högst flöde och mest släckmedel, typ 1 har en tank på 7400 L samt kanonens liter/minut kapacitet är 4000 L/min. Antalet räddningsfordon per räddningskategori avgörs på FM flygplatser genom att beräkna flöde (liter/minut) av släckmedel samt mängd av släckmedel i fordonet vilket motsvarar minst antal räddningsfordon av typ 1 för räddningskategorierna enligt följande:

Räddningskategori 1-4 minst 1 fordon	Kat 1 – 1+3 personal Kat 2-4 – 1+4 personal
Räddningskategori 5-6 minst 2 fordon	Kat 5-6 – 1+5 personal
Räddningskategori 7 minst 3 fordon	Kat 7 – 1+6 personal
Räddningskategori 8 minst 4 fordon	Kat 8 – 1+7 personal
Räddningskategori 9 minst 5 fordon	Kat 9 – 1+8 personal
Räddningskategori 10 minst 6 fordon	Kat 10 – 1+10 personal

5.2.2.2 Beräkning släckmedel

Minsta erforderliga mängd vatten för skumframställning beräknas utifrån tabell 8:1 och 8:2
"Tilläggsbestämmelser, till FFS 2019:10, Kap 8, Flygplatstjänst".

5.2.3 Avsteg från publicerad räddningskategori

Vid oförutsedda händelser som föranleder att flygplatsen inte kan upprätthålla publicerad räddningskategori, exempelvis att ett räddningsfordon är ur funktion eller att det saknas personal, ska Insatsledare omedelbart meddela detta till ATS som i sin tur meddelar berörd befälhavare. Insatsledare ska därefter meddela L C Flygplats. Lokal ATS tillser via flygbriefingtjänsten att publicera NOTAM.

Det åligger därefter Insatsledare för att snarast vidta de åtgärder inom eget mandat som denne bedömer nödvändigt för att kunna återta ordinarie kategori.

5.2.4 Anpassning av räddningskategori

Under perioder med lägre trafik och mindre storlek på luftfartyg än vad som ligger till grund för flygplatsens publicerade räddningskategori kan sänkning av kategori ske under aktuell period, detta ska publiceras i NOTAM. Perioder med mer trafik och större luftfartyg eller högre risker t.ex. ammunitionslast, skolverksamhet etc. kan räddningskategorin behöva höjas. Vid trafik som kräver högre räddningskategori beräknas vatten- och skummängder om och tömningshastighet ökas proportionellt med luftfartygets storlek.

Beslut om anpassning fattas av L C Flygplats. Vid längre perioder, mer än 24 timmar eller stadigvarande förändring görs detta i samråd mellan Lokal- och Central Flygplatschef.

5.2.4.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, dokumentation ändring räddningskategori

Dokumentation av de fall då L C Flygplats fattar beslut om anpassning av räddningskategori sker genom att beslut meddelas skriftligen till flygplatsräddningstjänst och ATS. I de flesta fall sker anpassning på initiativ av flygplatsräddningstjänst som meddelar begränsning eller upphörande av begränsning till L C Flygplats. Detta ska ske, minst, via epost till flygplatsledning-hkpflj@mil.se. L C Flygplats ska meddela beslut om anpassning, till ATS och flygplatsräddningstjänst, på samma sätt och dessa epostmeddelande ska arkiveras i flygplatsledningens epostsystem.

5.2.5 Kommunikation

5.2.5.1 Samband

Det ska finnas dubbelriktad kommunikation mellan flygplatsräddning, flygtrafikledning och räddningsstation. Detta sker via RAKEL (MarkRA FV), vilken är monterad i räddningsfordon, räddningsstationen samt i flygledartornet. Utöver detta har respektive individ i räddningsstyrkan handburna enheter för att säkerställa dubbelriktad kommunikation inom räddningsstyrkan. Insatsledaren är den person i räddningsstyrkan som ansvarar för kommunikation gentemot flygtrafikledningen samt lokalsamhällets räddningsresurser.

Vid insats eller då ett luftfartyg befinner sig i nöd ska Insatsledare ha möjlighet att via flygradio kunna kommunicera med flygbesättning.

Vid rökdykning gäller krav på samband enligt Arbetsmiljöverket/AFS.

5.2.6 Larmsystem

Varnings- och haverilarm kan utlösas på fast monterat högtalarsystem. Test av varning- och haverilarm ska genomföras enligt fastställt intervall.

Varningslarm består utav korta, återkommande signaler. (_ _ _ _ _)

Haverilarm består av en fast ton under 20 sekunder. (_____)

5.2.6.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, testintervall larm

Test av varnings- och haverilarm utförs av ATS. ATS har operativ rutin för test av larm och de utförs enligt nedan:

- Test av haverilarm genomförs varje måndag före flygplatsens öppnande
- Test av varningslarm ska ske varje dag före flygplatsens öppnande

5.2.7 Dokumentation

Kommunikation som sker mellan flygbesättning, ATS och räddningspersonal dokumenteras via ATS inspelningsfunktion på både RAKEL samt flygradio.

5.2.8 Reservflygplatser

Flygplatsens räddningstjänst ska vid behov stödja vid räddningsutbildning (BRI) av reservflygplatser och andra civila flygplatser då militär flygverksamhet bedrivs på dessa.

5.3 Flygterminaltjänst

Terminalfunktionens huvuduppgift är att på flygplats understödja transport- och helikopterflygförband med kvalificerad flygterminaltjänst. Funktionen Flygterminaltjänst är en nationell resurs som för närvarande är placerad på F16 i form av en pluton. Flygterminalpluton kan bistå med hjälp vid flottiljerna när kvalificerad terminaltjänst önskas.

5.3.1 Särskilda krav och uppgifter

Flygterminaltjänsten omfattar:

- Lastplanering/lastkontroll.
- Mottagning farligt gods.
- Packning, lastning, lossning, omstuvning av gods.
- Vikt och balansräkning på fordon och paletter.
- Godshantering inklusive gods i transit.
- Ramptjänst.
- Passagerarservice.
- Säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

Övrigt se Handbok flygterminaltjänst.

5.3.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, terminaltjänst

Malmens flygplats har ingen terminaltjänst utan hanterar varje individuellt behov enligt "Lokal flygplatsrutin – Förfarande vid PPR".

5.4 Sambandstroppen

Den fasta sambandstroppen (nedan: sambandstroppen) är den främre underhållsresursen för CNS inom SIS-tjänsten och styrs av COM och av tekniska ordrar och leds av FA SIS. Sambandstroppen är tillika en funktion inom flygplatstjänsten som verkar inom flygplatsområdet vilket medför operationella krav från L C Flygplats via VHB och leds av funktionschef sambandstroppen. FA SIS och funktionschef sambandstroppen är eller kan vara samma person.

Avseende flygplatstjänst tillser Funktionschef sambandstroppen att funktionens arbete bedrivs i enlighet med VHB och andra tillämpliga styrande dokument.

Funktionschef sambandstroppen ska i drifthandbok beskriva uppgifter genom instruktioner, rutiner och checklistor för att omhänderta krav enligt VHB och andra tillämpliga bestämmelser.

Personalen ska vara väl förtrogen med gällande operationella föreskrifter, order och rutiner.

5.4.1 Särskilda krav och uppgifter

Sambandstroppen genomför drift och underhåll av flygplatsens CNS-utrustning samt tillser att TDB (Teknisk Driftcentral Bas) är bemannad under militär flygövningstid och uppkommet behov enligt operationell manual för SIS-tjänsten (COM).

5.4.1.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, särskilda krav sambandstroppen

Sambandstroppen upprättar TDB och bemannar enligt följande:

- Ordinarie arbetsdagar (icke helgdagar) måndag – torsdag kl 07:30 - 16:15, fredag kl 07:30 - 15:00 med minimum två (2) personer varav minst en (1) utcheckad driftledare
- Vid kvällsflygningar med FPL39 och Sk60/Sk40 bemannas sambandstroppen med två (2) personer varav minst 1 utcheckad driftledare enligt COM Bas 1.6. Finns ingen driftledare tillgänglig kan B2/C tekniker upprätthålla den rollen enligt avsteg från L CSIS (COM Gem 6.9.1 eller hänvisning till avstegsbeslut). Avsteg från ovanstående kan vara att Driftledare finns tillgänglig via telefon, varpå detta ska meddelas LOC CIS. Vid verksamhetskritiska händelser äger C sbto (eller annan i linjen) rätten att göra avsteg (COM Gem 6.9.2). Om sambandstroppen saknar driftledare eller B2/C tekniker vid uppkommen ändring har chef i linjen mandatet att utse den bäst lämpade teknikern till ansvarig driftledare.
- När flygplatsen har stängt under ordinarie arbetsdagar, t.ex. under semesterperioden, bemannar 422.Sambandstroppen med minst två (2) personer för ordinarie arbeten samt entreprenadarbeten och underhållsarbeten som berör troppens arbetsområden.
- Vid tillfällen då flygning sker utanför militär flygövningstid med Sk60, C17 och JAS39 ska sambandstroppen bemannas jämlikt kvällsflygning.
- Vid planerad/uppkommen flygtjänst med annan trafik än Sk60, C17 och JAS39 behöver sambandstroppen inte vara bemannad. Undantag från detta sker i dialog mellan L C SIS samt L C Flygplats

Felanmälan sker via telefon på telefonnummer 013-28 35 69 alternativt via e-post på adress bastele-malmen@mil.se. Akuta ärenden hänvisas till telefon.

5.5 Flygtrafikledningstjänst (ATS)

LFV (Luftfartsverket) är auktoriserad leverantör av flygtrafikledningstjänst. Flygtrafikledning regleras genom avtal mellan Försvarsmakten och LFV vilka ansvarar för flygplatsens flygtrafikledning.

5.5.1 Särskilda krav och uppgifter

- Flygtrafikledningen leder samtliga markrörelser inom manöverområde samt rörelser vilka påverkar hinderfriheten inom övriga flygplatsområden.
- Ansvarar för rapportering och kvalitet av flygdata till flygbriefingstjänst.
- Säkerställer att utformning och översyn av flygprocedurer följer gällande krav utgivna av Transportstyrelsen.
- Alarmeringstjänst samt leder periodiskt test av Varnings- och Haverilarm.
- Effektuerar förändringar i flygplatsdata till Militär respektive Civil AIP på uppdrag av L C Flygplats.
- Hanterar flygtrafikledningstjänst inom kontrollzon.
- Rapporterar operationella begränsningar till L C Flygplats.

6 Flygplatsorganisation

6.1 Lokal ledning flygplats

6.1.1 Allmänt

Chef i linjen ansvarar inom tilldelade uppgifter för att verksamhet bedrivs enligt gällande krav och inom tolerabel risknivå samt att rapportera faktiskt nivå .

L C Flygplats ansvarar för lokal operationell ledning och reglerar flygplatsens funktioner och dess ansvariga vid respektive flygplats genom VHB oberoende av vilken linjeorganisation som genomför driften av flygplatsen.

Flygplatsens lokala operationella ledningsgrupp ska vara organiserad och tillgänglig utifrån vad verksamheten kräver vilket ska beskrivas i flygplatsens VHB. Förutom L C Flygplats ska minst följande roller ingå i gruppen:

- Operativt ansvarig (OA).
- Flygsäkerhetskoordinator (FSK).
- Flygsäkerhetsofficer flygplats (FSO-Flygplats).

Utöver dessa ingår följande individer i lokala flygplatsledningen:

- Tekniskt ansvarig (TA Ledsyst).
- Chef flygtrafikledning (CO ATS/SATCO).
- Flygplatsräddningschef.
- Fälthållningschef.
- Funktionschef Sambandstropp.
- Tekniskt ansvarig flygbasmtl (TA FBM).

L C Flygplats utövar operationell ledning och har ansvar för flygplatstjänsten enligt LMF L och TSFS.

Utifrån omfattningen av flygplatsens verksamhet kan samma person inneha flera befattningar, dock får inte L C Flygplats inneha befattningen FSK eller FSO-Flygplats.

6.1.2 Förändringar lokal ledning flygplats

I fråga om personalförändringar inom lokal operationell ledningsgrupp för flygplats med civilt certifikat avseende ska vissa förfaranden genomföras.

CIV – Varje förändring i den lokala operationella ledningsgruppen måste föregås av en säkerhetsbevisning och en ansökan om förändrad ledningsfunktion som ska skickas till Transportstyrelsen. Avseende tillsättning av L C Flygplats och FSK ska dessutom Transportstyrelsen godkänna individerna vilket normalt sker genom en intervju på Transportstyrelsen.

För säkerhetsbevisning och ansökan, se bilagor 4.10 *"MALL Säkerhetsbevisning"* samt 4.10.1 *"Ansökan – Förändrad ledningsfunktion"*.

MIL –

Vid förändringar i lokal flygplatsledning av FSO-Flygplats och L C Flygplats ska förfarande för tillsättning följas enligt:

- För FSO-Flygplats, se Kap 6, mom. 6.6.3.
- För L C Flygplats, se Kap 6, mom. 6.6.1.

6.1.2.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, organisationsbeskrivning

Enligt Bilaga 6.1 *"Ansvariga befattningshavare"*.

6.2 Delegering

Delegering av operationella uppgifter sker skriftligen och det är L C Flygplats ansvar att innan en delegering ges säkerställa att mottagaren har tillräckliga förutsättningar att inneha ansvar för uppgifter avseende utbildning, erfarenhet och kompetens. Delegering skrivs under i två exemplar varav L C Flygplats och respektive individ sparar varsitt exemplar. En delegering kan och ska återlämnas då individ lämnar sin befattning. Delegering ska också kunna återlämnas då individ tycker sig sakna mandat att utföra tilldelad uppgift.

L C Flygplats delegerar operationella uppgifter och befogenheter minst till:

- Flygsäkerhetskoordinator (FSK).
- Flygsäkerhetsofficer flygplats (FSO-Flygplats).
- Operativt ansvarig (OA).
- Tekniskt ansvarig (TA Ledsyst).
- Fälthållningschef.
- Flygplatsräddningschef.

6.2.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, delegering

Delegering omhändertar enbart det ansvar, befogenheter och uppgifter som respektive befattning anses ha kopplat till Malmens flygplats, övriga delar styrs upp i respektives befattningshavares ArbO, arbetsbeskrivning, via avtal eller motsv.

Ansvarig för delegering till plattansvarig är L C Flygplats. Delegeringar sparas i två kopior, en kopia hos innehavaren av delegation och en kopia hos L C Flygplats.

Delegeringsprocessen genomförs i form av ett möte mellan person som ska erhålla delegering och L C Flygplats, eller av denne utsedd person. L C Flygplats, eller av denne utsedd person, säkerställer att personen som ska erhålla delegering förstår innebörd och ansvar av delegering samt hur återlämning av delegering går till. Därefter signerar båda personerna två kopior av dokumentet. L C Flygplats, eller av denne utsedd person, scannar signerad kopia för flygplatslednings räkning och arkiverar den i nätverket.

För delegering används mall som finns: I:\Central\00.Gemensamt\24. Flygplatstjänst\7. Dokumentmallar\MALL – Delegering.

6.3 Ansvariga operationella chefer (C Flygplats/L C Flygplats) inom flygplatstjänsten

Tabell återfinns i LMF L 6.3.

6.4 Ansvariga militära flygstationschefer

Tabell återfinns i LMF L 6.4.

6.5 Beskrivning av ansvariga chefer för funktioner vid flygplatsen

Ingående ansvariga och chefer för funktioner vid flygplatsen ska omhändertas i respektive flygplats VHB, minst ska beskrivningen klarlägga uppgift, ansvar och befogenheter. Se mom. 6.6.

6.6 Rollbeskrivning

6.6.1 Lokal Flygplatschef, L C Flygplats

Beskrivning	L C Flygplats är lokal operationell chef med delegerat mandat från C Flygplats avseende operationell ledning och reglering av flygplatstjänsten vid förband och flygplats. C OrgE ansvarar för att det finns en L C Flygplats vilken ska godkännas av C Flygplats innan tillsättning sker.
Ansvar	• Ansvarar för operationella styrningar genom att reglera flygplatstjänsten i eget styrdokument i syfte att omhänderta regler och krav. • Säkerställa att lokala regleringar inom flygplatstjänsten möjliggör att verksamheten kan bedrivas inom beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten. • Övervakar att flygplatstjänsten äger rätt förutsättningar och resurser att genomföra flygplatsdriften inom ställda krav, på kort och lång sikt. • I övrigt enligt personlig delegering från C Flygplats.
Uppgifter	• Upprätta och hålla lokala styrdokument aktuella som reglerar flygplatsdriften i form av Verksamhetshandbok, plan för räddningsinsats och räddningsinstruktion. • Operationellt leda flygplatstjänsten så den bedrivs inom lagar, förordningar och regler. • Ge ut styrningar som temporärt reglerar flygplatsdriften. • Ge ut styrningar för att sätta operativa begränsningar på flygplatsen. • Begränsa flygplatsdriften/verksamheten om det råder obalans mellan uppgifter och resurser då det finns en inte tolerabel risk. • Bevakar att personal inom funktionen äger rätt förutsättning att genomföra uppgifter inom ställda krav. • Samverka med externa och interna leverantörer samt intressenter inom eget ansvarsområde. • Vara organisationens kompetens i frågor rörande flygplatstjänsten. • Stödja övriga operationella chefer på central och lokal nivå. • Ständigt förbättra och utveckla flygplatstjänsten. • Hantera avvikelser inom flygplatsens ansvarsområde. • Stödja flottiljledningen vid beredning av flygplatsrelaterade uppgifter. • Fortlöpande orientera C OrgE eller krigsförbandschef samt C Flygplats och föreslå behov av korrigerande åtgärder. • Bedöma huruvida funktionschefer inom flygplatstjänsten innehar kompetens och förutsättningar för tilldelat ansvar. • Säkerställa att personal och övriga verksamhetsutövare och leverantörer har tillgång till

	nödvändiga styrdokument för flygplatsen.
Utbildningskrav	Genomfört utbildning enligt Kap 11.
Kvalifikationskrav	Delegering av C Flygplats utifrån erfarenhet, utbildning och personlig förmåga, vilket säkerställs genom prövning enligt Kap 11. I de fall L C Flygplats också är verksamhetsansvarig enligt TSFS genomgå prövning hos transportstyrelsen för att bli godkänd i rollen.
Ersättare	Framgår i delegering från C Flygplats.
Befogenhet	• Ge ut styrningar som reglerar flygplatstjänsten vid förband och flygplats. • Ge ut styrningar för att sätta begränsningar på flygplatsen. • Inför temporära restriktioner inom eget verksamhetsområde och flygplats. • Besluta om operationella begränsningar på flygplatsen. • Godkänna funktionschefer inom flygplatstjänsten vid eget förband och flygplats. • Besluta om lokal utredning för händelser inom eget ansvarsområde. • Vidare delegera mandat för delar av den operationella ledningen om förutsättningar för sådan delegering finns.
Rapporterar till	C Flygplats, C OrgE, TS och Flygl.

6.6.2 Militär Flygstationschef

Inarbetas senare i LMF L.

6.6.3 Flygsäkerhetsofficer Flygplats (FSO-Flygplats)

Beskrivning	Enligt LMF L 6.5.2. Ingår i flygplatsledningen och stödjer L C Flygplats i den operationella ledningen av flygplatsen. Ansvarar för det systematiska flygsäkerhetsarbetet på flygplatsen. Stödjer FSK i utveckling och underhåll av flygplatsens säkerhetsledningssystem och VHB. Funktionsleds av C Flygsäk avseende rapportering av flygsäkerhetsrisker. Innehar ett särskilt ansvar för oberoende övervakning, bedömning av och rapportering av flygsäkerhetsnivån. Rapporterar direkt till C Flygsäk och C OrgE.
Ansvar	Enligt LMF L 4.2.3. FSO-Flygplats har särskilt ansvar att oberoende övervaka, bedöma och rapportera flygsäkerheten inom flygplatstjänsten direkt till C Flygsäk samt på lokal nivå till C OrgE och krigsförbandschef.
Uppgifter	Enligt R-LML Kap 4.17. 1. Identifiera flygsäkerhetsrisker i verksamheten. 2. Regelbundet, till chefer i linjen och C OrgE, rapportera flygsäkerhetsnivå, flygsäkerhetsrisker samt aktuella flygsäkerhetsrelaterade händelser och trender

	i verksamheten. 3. Kvartalsvis rapportera flygsäkerhetsnivå och flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk. 4. Rapportera viktigare flygsäkerhetspåverkande händelser eller identifierade flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk i sådana fall att det inte bedöms kunna vänta till den kvartalsvisa rapporteringen. 5. Bevaka att avvikelser rapporteras i enlighet med gällande bestämmelser. 6. Stödja ansvarig chef, C OrgE och C Flygsäk i framtagande av flygsäkerhetsmål. 7. Vid behov genomföra eller stödja utredningar av flygsäkerhetspåverkande händelser. Enligt LMF L 4.2.5. • FSO-Flygplats (samt C OrgE) ska senast tre veckor innan Flygsäkerhetsmöte militär luftfart rapportera flygsäkerhetsläget och flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk. • FSO är sammankallande för Flygsäkerhetsmöte Flygplats. • Delta på Centrala FSO möten. Enligt LMF L 4.4.1. • FSO-Flygplats tillser att central flygsäkerhetsplan för flygplats bryts ner samt implementeras till förbandets lokala flygsäkerhetsplan inom OrgE. Övrigt • Övervaka, stödja, bedöma och vid behov kommentera flygplatsrelaterade avvikelser. • Leda eller delta i utredningar på lokal nivå på uppdrag av L C Flygplats med anledning av flygsäkerhetsrelaterade avvikelser. • Utföra och vara stöd i riskanalyser och riskbedömning av flygplatsrelaterad verksamhet. • Stödjer FSK.
Utbildningskrav	• Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats". • Enligt lokalt utbildningsprogram
Kvalifikationskrav	• Godkänd av L C Flygplats. • Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Ersättare	• FSK.
Befogenhet	Enligt R-LML Kap 4, mom. 4.17. • Samverka direkt med berörda chefer på alla nivåer inom OrgE rörande akuta frågor inom eget ansvarsområde.
Rapporterar till	• L C Flygplats och C Flygsäk gällande flygsäkerhetsanalys innefattande trender, risker och slutsatser. • C Flygsäk avseende uppfyllnad av flygsäkerhetsmål.

Utnämning	Vid tillsättning eller byte av FSO-Flygplats ska detta meddelas fm-militar-luftfart@mil.se med uppgift om tillträdesdatum och FMID.
-----------	---

6.6.4 Flygsäkerhetskoordinator (FSK)

Beskrivning	Av L C Flygplats utsedd person på flygplats med civilt certifikat för ansvar enligt nedan rollbeskrivning. Denne benämns flygsäkerhetskoordinator (FSK). Denne ska godkännas i sin roll av Transportstyrelsen.
Ansvar	- FSK ingår i flygplatsens ledningsfunktion, enligt Transportstyrelsens författningssamling, och har ansvar och befogenheter, som innefattar att: - Säkerställa att de processer som krävs för säkerhetsledningssystemet upprättas, införs och underhålls. - Rapportera om säkerhetsledningssystemets funktion och behov av förbättring till L C Flygplats. - Säkerställa att medvetenheten om säkerhetskraven främjas i hela organisationen. - Ansvarar för utveckling och underhåll av lokalt säkerhetsledningssystem samt flygplatsens VHB. - Stödjer FSO-Flygplats i det systematiska flygsäkerhetsarbetet.
Uppgifter	- Utvecklar och underhåller säkerhetsledningssystemet (SMS). - Stödjer L C Flygplats i den operationella ledningen av flygplatsen. - Rapportera om säkerhetsledningssystemets funktion och behov av förbättring till L C Flygplats.
Utbildningskrav	Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Kvalifikationskrav	- Genomgå provning hos transportstyrelsen för att bli godkänd i rollen. - Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Ersättare	FSO-Flygplats.
Befogenhet	Se ansvar.
Rapporterar till	- L C Flygplats om säkerhetsledningssystemets funktion och behov av förbättring. - L CQ avseende kvalitetsbrister i ArbO och RML. - FLYGI avseende kvalitetsbrister i RML. - TS vid händelser som påverkat civila luftfarten.

6.6.5 Operativt ansvarig (OA)

Beskrivning	Av linjeorganisation utsedd person med operativt ansvar för flygplatstjänsten. Denne benämns Operativt ansvarig. Denne ska accepteras av L C Flygplats.
Ansvar	- Hålla L C Flygplats uppdaterad om operativ status och behov avseende flygplatsdriftens ingående funktioner. - För samordning av flygplatsens funktioner samt övervakar att flygplatsdriften bedrivs inom gällande regelverk och inom tolerabel risk för flygsäkerheten
Uppgifter	- Samordna och koordinera samtliga avdelade funktioner inom flygplatsdriften, inklusive de som inte tillhör egen enhet t.ex. ATS, flygdrivmedelstjänst m.fl. - Bevakar att flygplatsens funktioner omhändertar krav inom flygplatstjänsten och att dessa beskrivs på ett sådant sätt att ansvar och befogenheter kan utövas.
Utbildningskrav	Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Kvalifikationskrav	- Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats". - Godkänd av L C Flygplats.
Ersättare	Enligt överenskommelse mellan C BasE och L C Flygplats.
Befogenhet	- Samordning av flygplatsens funktioner utöver ordinarie linjeorganisation. - Införa begränsningar inom flygplatstjänsten när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.
Rapporterar till	L C Flygplats om verksamhet avseende flygplatsdriften medför operativa begränsningar.

6.6.6 Chef Flygtrafikledning (CO ATS)

Beskrivning	<i>Enligt LMF L 6.5.5.</i> CO ATS utses och tillsätts inom LFV. LFV innehar eget driftgodkännande och omhändertar egna krav samt VHB krav i eget ledningssystem. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatsens ATS funktion. Då flygtrafikledning genomförs med tillförda resurser eller annan driftorganisation ska denne säkerställa kvalitet och driftsäkerheten.
Ansvar	- Följa tillämpliga delar av flygplatsens Verksamhetshandbok. - CO ATS är ansvarig gentemot Transportstyrelsen vad gäller t. ex. regelefterlevnad, förändringar av det funktionella systemet, samt att personalen är certifierad i föreskriven omfattning m.m.

Uppgifter	Leda och fördela arbetet inom lokal ATS-enhet.
Utbildningskrav	Enligt LFV styrande dokument.
Kvalifikationskrav	- Enligt LFV styrande dokument. - Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Ersättare	Enligt LFV styrande dokument.
Befogenhet	Införa begränsningar inom flygtrafiktjänsten när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.
Rapporterar till	- Flygplatsledningen avseende t.ex. operationella begränsningar. - FSO-Flygplats avseende avvikelser, driftstörningar och uppfyllande av säkerhetsmål. - Transportstyrelsen avseende avvikelser.

6.6.7 Flygplatsräddningschef

Beskrivning	Av linjeorganisationen utsedd person med ansvar för räddningsfunktionen. Denne benämns flygplatsräddningschef. Denne ska accepteras av L C Flygplats.
Ansvar	- Gentemot L C Flygplats att räddningsfunktionen är i drift enligt regelverk och avtal samt certifikat. - I samverkan med L C Flygplats att räddningsplan respektive räddningsinstruktion följer gällande regelverk. - I samverkan med L C Flygplats samordna och öva med kommunal räddningstjänst enligt gällande regelverk. - Räddningsinstruktion är väl känd av personal inom flygplatsräddningstjänsten. - Att tjänstens rutiner är upprättade, utvecklas och underhålls. - Att kompetensuppföljning dokumenteras. - Att funktionens drifthandbok upprättas, vidmakthålls och utvecklas.
Uppgifter	- Funktionschef för flygplatsräddningstjänsten. - Följer upp och utkommer med direktiv som styr flygplatsräddningstjänsten. - Samverkar med kommunala räddningstjänsten avseende flygplatsräddningstjänsten. - Utvärderar och kommer med förslag som förbättrar verksamheten. - Bedömer personalens kompetens och förmåga att tjänstgöra som insatsledare och flygplatsbrandman. - Utvecklar flygplatsräddningstjänsten. - Stödjer FSK och FSO-Flygplats vid revisioner, inspektioner riskanalyser och utredningar. - Rapporterar flygsäkerhetsnivå enligt FSO-Flygplats

	direktiv.
Utbildningskrav	Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Kvalifikationskrav	- Praktisk erfarenhet som insatsledare inom försvarsmakten. - Kunskap avseende lagar, förordningar och föreskrifter, vilka styr verksamheten flygplatsräddningstjänst inom FM. - God kunskap om materiel, utrustning, metodik och metoder rörande flygplatsräddning. - Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Ersättare	Enligt överenskommelse mellan C BasE och L C Flygplats.
Befogenhet	- Bedöma tjänstbarhet hos personal i flygplatsräddningstjänst. - Utse och bedöma tjänstbarhet hos instruktörer och bedömare. - Göra avsteg från publicerad räddningskategori vid operativ begränsning.
Rapporterar till	- Flygplatsledning avseende funktionsfrågor. - Flygplatsledning, ATS och OA avseende operativa begränsningar.

6.6.8 Fälthållningschef

Beskrivning	Av linjeorganisationen utsedd person med ansvar för fälthållningsfunktionen. Denne benämns fälthållningschef och ska accepteras av L C Flygplats.
Ansvar	- Gentemot L C Flygplats att fälthållningsfunktionen är i drift enligt regelverk och avtal samt certifikat. - Övervakar flygplatsens hinderfrihet. - Att tillämpliga delar av räddningsinstruktion är väl känd av personalen inom funktionen. - Att tjänstens rutiner är upprättade, utvecklas och underhålls. - Att kompetensuppföljning dokumenteras. - Att funktionens drifthandbok upprättas, vidmakthålls och utvecklas.
Uppgifter	- Funktionschef för fälthållningstjänsten. - Följer upp och utkommer med direktiv som styr fälthållningstjänsten. - Utvärderar och kommer med förslag som förbättrar verksamheten. - Bedömer personalens kompetens och förmåga att tjänstgöra som fälthållningsledare och fälthållningsman. - Utvecklar fälthållningstjänsten. - Föreslår åtgärder avseende underhåll, drift och övriga åtgärder som bibehåller alternativt höjer flygsäkerhetsstatus på ytor som ingår i funktionens

	ansvar. • Stödjer FSK och FSO vid revisioner, inspektioner, riskanalyser och utredningar. • Upprättar och föreslår snöröjningsplan för L C Flygplats. • Rapporterar flygsäkerhetsnivå enligt FSO-Flygplats direktiv.
Utbildningskrav	• Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Kvalifikationskrav	• Dokumenterad praktisk erfarenhet som fälthållningsledare inom försvarsmakten. • Dokumenterad kunskap avseende lagar, förordningar och föreskrifter, vilka styr verksamheten fälthållning inom FM. • God kunskap om materiel, utrustning, metodik och metoder rörande fälthållning. • Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Ersättare	• Enligt överenskommelse mellan C BasE och L C Flygplats.
Befogenhet	• Bedöma tjänstbarhet hos personal i fälthållningstjänst. • Utse och bedöma tjänstbarhet hos instruktörer och bedömare. • Införa begränsningar på flygplatsen när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.
Rapporterar till	• Flygplatsledning avseende funktionsfrågor. • Flygplatsledning, ATS och OA avseende operativa begränsningar.

6.6.9 Funktionschef Sambandstroppen

Beskrivning	Av linjeorganisationen utsedd person med ansvar för sambandstroppen. Denne ska accepteras av L C Flygplats.
Ansvar	• Ansvarar, avseende flygplatstjänst, operationellt under och rapporterar i dessa hänseende till L C Flygplats. • Att sambandstroppen är i drift enligt regelverk och avtal samt flygplatsens certifikat. • Att rapportera störningar, avbrott och felhändelser till L C Flygplats. • Att tjänstens rutiner är upprättade, utvecklas och underhålls. • Att kompetensuppföljning dokumenteras. • Att funktionens drifthandbok upprättas, vidmakthålls och utvecklas.
Uppgifter	• Funktionschef för sambandstroppen. • Följer upp och utkommer med direktiv som styr sambandstroppen. • Utvärderar och kommer med förslag som förbättrar verksamheten.

	• Bedömer personalens kompetens och förmåga att tjänstgöra som sambandstekniker. • Föreslår åtgärder avseende underhåll, drift och övriga åtgärder som bibehåller alternativt höjer flygsäkerhetsstatus inom funktionens ansvarsområden. • Stödjer FSK och FSO vid revisioner och inspektioner, riskanalyser och utredningar. • Rapporterar flygsäkerhetsnivå enligt FSO-Flygplats direktiv.
Utbildningskrav	• Enligt COM. • Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Kvalifikationskrav	• Dokumenterad praktisk erfarenhet som sambandstekniker inom försvarsmakten. • Dokumenterad kunskap avseende lagar, förordningar och föreskrifter, vilka styr verksamheten SIS inom FM. • God kunskap om materiel, utrustning, metodik och metoder rörande SIS tjänst. • Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Ersättare	• Enligt överenskommelse mellan C BasE och L C Flygplats.
Befogenhet	• Bedöma tjänstbarhet hos personal i sambandstroppen. • Utse och bedöma tjänstbarhet hos instruktörer och bedömare. • Införa begränsningar på flygplatsen när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.
Rapporterar till	• Flygplatsledning avseende funktionsfrågor. • Flygplatsledning, ATS och OA avseende operativa begränsningar.

6.6.10 Tekniskt Ansvarig (TA Ledsyst)

Beskrivning	Är i SIS-tjänst system- samt tekniskt ansvarig avseende underhåll och förvaltning av marktelemateriel såsom; flygplatsens ljussystem, hinderljus och inflygningshjälpmedel. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatstjänsten.
Ansvar	Leverera kvalitetssäkrad CNS-tjänst enligt COM.
Uppgifter	- Orienterar fortlöpande L C Flygplats och föreslår behov av korrigerande åtgärder. - Stödjer FSK och FSO vid revisioner och inspektioner, riskanalyser och utredningar. I övrigt enligt COM.
Utbildningskrav	- Enligt COM. - Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats".
Kvalifikationskrav	- Enligt Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats". - Godkänd av L C Flygplats.
Ersättare	Enligt L CSIS.
Befogenhet	- Att fatta beslut inom ramen för lagar, förordningar och föreskrifter vad avser eget verksamhetsområde. - I samråd med L C Flygplats införa begränsningar inom flygplatstjänsten när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.
Rapporterar till	- Flygplatsledning avseende funktionsfrågor. - Flygplatsledning, ATS och OA avseende operativa begränsningar.

6.6.11 Tekniskt Ansvarig Flygbasmateriel (TA Flygbasmtrl)

Beskrivning	Enligt LMF L 6.5.9. Är system- samt tekniskt ansvarig, avseende förvaltning av flygsäkerhetspåverkande flygbasmateriel. Såsom; flygplatsens fordon, räddningsutrustning och fälthållningsutrustning vid flygplatsen. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatstjänsten.
Ansvar	- Tillse att flygplatsens markmateriel håller den standard som krävs för att uppfylla flygplatsens certifikat, gällande regelverk och ingångna avtal. - Stödja A4 vid lokal driftsättning. - Effektuera av L C Flygplats beslutade operativa begränsningar.
Uppgifter	- Orienterar fortlöpande L C Flygplats och föreslår behov av korrigerande åtgärder. - Rapporterar samt åtgärdar flygsäkerhetshotande avvikelser eller driftstörningar. - Stödjer FSK och FSO vid revisioner, inspektioner, riskanalyser och utredningar.

	• Handlägger tillämpliga avvikelser på flygbasmateriel. • Samverkar med FSO-Flygplats gällande tillämpliga avvikelser.
Utbildningskrav	
Kvalifikationskrav	
Ersättare	
Befogenhet	• Att fatta beslut inom ramen för lagar, förordningar och föreskrifter vad avser eget verksamhetsområde. • Att införa temporära restriktioner inom eget verksamhetsområde i syfte att uppnå tolerabel risknivå.
Rapporterar till	• Flygplatsledning avseende funktionsfrågor. • Flygplatsledning, ATS och OA avseende operativa begränsningar.

6.7 Verksamhetsansvariga eller övriga roller

6.7.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, verksamhetsansvariga eller övriga roller

L C Flygplats ska analysera vilka chefer i linjen eller övriga roller som har direkt påverkan på flygplatstjänsten eller flygsäkerheten inom tjänsten, dessa ska sammanställas i VHB, se Bilaga 6.1 "Ansvariga befattningshavare" mom. 1.2.1, 1.2.2 och 1.3.1.

Befattningarna som anges i ovan bilaga, men inte begränsat till dessa, ska meddelas, vid ny tillsättning, lokal operationell ledningsgrupp på mailadress: flygplatsledning-hkpflj@mil.se.

7 Mötesformer

7.1 Centrala

7.1.1 Flygplatschefsmöte

C Flygplats kallar L C Flygplats till flygplatschefsmöte enligt LMF L 7.1.1 i syfte att samordna, utveckla verksamhet och ledning av FM flygplatser/flygstationer samt för att sprida information.

7.2 Lokala möten

Varje förband och flygplats ska ha mötesformer som:

- Koordinerar flygplatsdriften samt säkerställer att L C Flygplats kan uppbära sitt ansvar inom flygplatstjänsten mot tillsynsmyndigheter och C Flygplats.
- Bevakar, bedömer samt koordinerar flygsäkerhetsarbetet, identifierar förändringar inom flygplatstjänsten vilka kan påverka flygsäkerheten negativt.
- Samordnar och informerar verksamheter på flygplatsen samt tidigt identifierar friktioner mellan verksamheter och intressenter vid flygplatsen.

Nedanstående mötesstruktur beskriver de möten som ska genomföras periodiskt.

- Samtliga möten ska protokollföras.
- Protokollen ska dokumenteras minst 2 år och ska publiceras på flygplatsens Emiliasida.

7.2.1 Lokalt Flygplatsledningsmöte

I syfte att koordinera, utveckla och analysera verksamheten vid flygplatsen ska L C Flygplats kalla till lokalt flygplatsledningsmöte. Deltagare minst enligt nedan, L C Flygplats ska analysera behov av ytterligare deltagare. Protokoll ska delges mötesdeltagare samt övriga berörda.

Syfte	Minst: Analysera verksamhetsförutsättningar och förändringar inom flygplatstjänsten. Koordinera flygplatstjänsten vid flygplatsen. Bevaka och analysera förändringar i styrande dokument som påverkar flygplatsen. Besluta inom givet ansvar om begränsningar och förändringar som säkerställer flygplatstjänsten vid förbandet. Besluta om åtgärder inom givet ansvar för att säkerställa flygsäkerheten vid flygplatstjänsten vid förbandet. Uppdatera deltagare om flygsäkerhetsläget vid flygplatsen. Rutiner, nya eller förändringar i befintliga.
Periodicitet	Minst 6 gånger per år utifrån behov.
Agenda	Enligt sammankallande.
Ingångsvärden	Centralt flygplatschefsmöte. Flygsäkerhetsmöte Flygplats. Möten med flygplatsdriftorganisationen. Övriga relevanta lokala beslutsmöten.
Resultat	Underlag för beslut till chef i linjen om lokala förändringar, förbättringsmål och förbättringar i verksamhetsledningssystemet. Beslut inom givet ansvar. Beslut om tillfälliga begränsningar. Beslut om förändringar i lokalt styrande dokument inom flygplatstjänsten Förslag till förändringar i centrala operationella styrningar (LMF L m.fl.) och lokalt styrande dokument. Beslut om information till C Flygplats, övriga L OC vid förbandet samt tillsyningsmyndighet.
Dokumentation	Protokoll.
Leds av	L C Flygplats eller av denne utsedd person.
Deltagare	Exempelvis: L CSIS, TA LEDSYST, CO ATS/SATCO, FSO-Flygplats, FSK, OA, TA FB
Inbjuds	Enligt L C Flygplats.
Sammankallande	L C Flygplats eller av denne utsedd person.

7.2.2 Flygsäkerhetsmöte Flygplats

I syfte att säkerställa att flygsäkerhetsarbetet omhändertas på flygplatsen ska FSO-Flygplats kalla till flygsäkerhetsmöte. Deltagare minst enligt nedan, FSO-Flygplats ska analysera behov av ytterligare deltagare. Protokoll ska delges mötesdeltagare samt övriga berörda.

Syfte	Minst Övergripande koordinering av flygsäkerhetsarbetet mellan flygplatstjänsten- ledning och flygplatsdriften (i förekommande fall även den militära flygstationstjänsten). Inhämtning av information om aktuellt flygsäkerhetsläge genom analysering av avvikelser och rapporter.
-------	---

	Identifiera och analysera behov av utredning/undersökning samt riskutredning. Uppföljning av Flygsäkerhetsplan. Flygsäkerhetsbedömning till C OrgE och C Flygsäk.
Periodicitet	Minst 6 gånger per år utifrån behov.
Agenda	Enligt sammankallande.
Ingångsvärden	Centralt FSO möte. Lokalt Flygplatsledningsmöte. Möten med flygplatsdriftorganisationen. Övriga relevanta lokala och centrala flygsäkerhetsmöten.
Resultat	Fastställa flygsäkerhetsbedömning och rapport om flygsäkerhetsnivå på flygplatsen (militära flygstationen) till C OrgE och C Flygsäk. Förslag till beslut vid lokalt flygplatschefmöte om förändringar, förbättringsmål och förbättringar. Beslut lokala undersökningar, riskutredning och riskanalys. Foreslå behov av lokal undersökning. Foreslå beslut om tillfälliga begränsningar. Foreslå förändringar i lokalt styrande dokument inom flygplatstjänsten. Förslag till förändringar i centrala operationella styrningar (LMF L m.fl.) och lokalt styrande dokument. Beslut om information till C Flygsäk.
Dokumentation	Protokoll.
Leds av	FSO-Flygplats.
Deltagare	Exempelvis: FSK, Flygplatsräddningschef, Fäldhållningschef, FSO-SIS, Funktionschef Sambandstroppen.
Inbjuds	Enligt FSO-Flygplats.
Sammankallande	FSO-Flygplats.

7.2.2.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, flygsäkerhetsmöte

Fyra av ovanstående möten sker i form av förmöte inför kvartalsrapportering till C BasE. Övriga möten omhändertar återkoppling av avvikelser, trender och risker samt nulägesanalys

7.2.3 Flygplatssäkerhetsgrupp (inklusive intressentmöte LMF L 7.2.3)

Syfte	Flygplatssäkerhetsgruppen ska säkerställa att flygplatsen innehar rätt nivå på flygplatssäkerhet genom att tidigt fånga upp händelser, tillbud och trender samt att rapporterade avvikelser omhändertas och att säkerhetsrelaterade erfarenheter som har kommit fram genom värderingar, uppföljningar, revisioner och utredningar ska kunna spridas till respektive organisation.
Periodicitet	4 gånger/ år eller utifrån behov.
Agenda	Enligt sammankallande.
Ingångsvärden	Informationsspridning från Flygplatsledning. Rapporterade avvikelser. Revision. Utredningar. Förändringar i regelverk. Operatörernas information till flygplats och flygplatsrelaterade avvikelser.
Resultat	Uppfylla krav på tolerabel risknivå.
Dokumentation	Protokoll, delges berörda samt publiceras på Emilia.
Leds av	L C Flygplats eller av denne utsedd person.
Deltagare	FSO-Flygplats, CO ATS, FSO-F och FSO-M från samtliga flygande operatörer, Fäldhållningschef, Flygplatsräddningschef, FSO-SIS.

Inbjuds	Enligt deltagarlista samt övriga vid behov.
Sammanställande	L C Flygplats eller av denne utsedd person.

7.2.3.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, möten

På Malmens flygplats kallas Flygplatssäkerhetsgruppsmöte enligt mom. 7.2.3 för *”Samordning- och flygsäkerhetsgruppsmöte”*, A3 sammankallar till samordningsdelen på detta möte vilket inbegriper en kallelse i samråd med L C Flygplats/FSO-Flygplats avseende flygplatssäkerhetsdelen. Mötet sker kvartalsvis.

Malmens flygplats har, förutom Lokalt flygplatsledningsmöte enligt mom. 7.2.1 som avses genomföras minst en gång i månaden med absolut minimum 6 gånger per år, ett operationellt ledningsmöte på vilket den operationella delen av flygplatsledning enligt Kap 6, mom. 6.1.1 ingår. Detta möte avses hållas varje måndag, men minst 10 gånger om året och är ett arbetsmöte på vilket deltagarna själva för minnesanteckningar.

I avsikt att samverka med högsta operativa ledningen på Malmens flygplats hålls fyra gånger om året flygplatsoperatörmöte på vilket C HKPFLJ eller person av honom utsedd, L CQ samt lokal operationell ledning flygplats deltar. På mötet sker informationsutbyte och lägesrapportering i avsikt att verka för gemensam förbättring och utveckling.

Årligen ska FSO-Flygplats närvara på ett FSO-möte för samtliga FSO med verksamhet på Malmens Flygplats. Syftet med mötet är att diskutera flygsäkerhetsrisker samt dela avvikelser och händelser mellan de olika områdena för Flyg, Mark, SIS och flygplats.

8 Avtal, överenskommelser

8.1 Allmänt

Se R-LML samt LMF L för krav och styrningar i avtal och överenskommelser.

I avtal och överenskommelser ska det vara tydligt att den externa leverantörens aktiviteter styrs av de processer och kritiska procedurer som utfärdats av L C Flygplats, dessa finns i huvudsak beskrivna i flygplatsens VHB som ska vara tillgänglig för leverantören. Därtill ska övriga tillämpliga regelverk specificeras i avtalet eller överenskommelsen.

8.2 Överenskommelse

Överenskommelser mellan Försvarmakten och extern part eller annan myndighet utarbetas av L C Flygplats och C OrgE.

Överenskommelser med externa leverantörer av produkter och tjänster som påverkar flygplatsen och dess drift ska dokumenteras och arkiveras under dess giltighet.

9 Ledning fortsatt systemvärdighet

Flygsäkerhetspåverkande luftfartsprodukter kategoriserad som flygsäkerhetspåverkande markmateriel benämnd Flygbasmateriel (FBM) omfattas av krav på systemvärdighet.

All materiel med flygsäkerhetspåverkan ska underhållas enligt vård Försvarsmakten. Materiel klassad som FBM och vilken som flygsäkerhetspåverkande återfinns i ÄFR master FM senaste utgåva. Materiel följer underhållsplaner (UHP) materiel (M) alternativt UHP- systems (S) och TO AF FLYG 100 000002, senaste utgåvor i DITO, avseende de delar av underhållsprogrammet som omfattar förebyggande- och avhjälpande underhåll.

På varje flottilj ska en Tekniskt ansvarig flygbasmateriel (TA FBM) finnas.

VHB utvecklas vidare då centrala styrningar fastställs. Tills vidare se, R-LML Kap 3.

9.1 Avbrottshantering för flygbasmateriel/hantering av avvikelse flygbasmateriel

Vid driftstörning på flygbasmateriel ingående i flygplatsdriften ska TA FBM och ansvarig för berörd verksamhet informeras via PRIO eller annat system.

Respektive funktion utarbetar rutin för att säkerställa att materiel, utrustning och fordon i flygplatsdrift överensstämmer med specificerade krav samt. Rutinen ska omhänderta och minimera risken för avbrott genom t.ex. daglig kontroll.

För flygsäkerhetspåverkande utrustning som inte länge uppfyller krav på systemvärdighet ska det finnas en tydlig uppmärkning/utmärkt och av personalen känd plats för placering och inlämning av mtrl och utrustning.

Vid driftstörning på flygbasmateriel ingående i flygplatsdriften ska TA FBM och ansvarig för berörd verksamhet informeras utan dröjsmål.

9.1.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, avbrottshantering

Inarbetas senare utifrån LSV-M.

9.2 Förändring i flygplatsens infrastruktur

Vid inrättande, utformning, drift eller ombyggnation av flygplats utförs process enligt mom. 4.6 "Riskhantering" för att uppfylla tillämpliga krav i överliggande regelverk. Processen omhändertar t.ex.:

- Utrustning, installationer.
- Visuella navigationshjälpmedel.
- Hinderbegränsande ytor, hinders begränsning eller borttagning.
- Färgmarkeringar, ljusinstallationer, markörer och flaggor på installationer som genomtränger hinderbegränsande ytor.
- Godkännande av civilt certifierad flygplats.

9.3 Utrustning och installationer på flygplatsen

Se IAIP för Malmens flygplats.

10 Flygplatsdata

10.1 Allmänt

Data och information över flygplatsen avseende utformning, tillgänglighet, operativ status eller annan viktig information publiceras i MIL AIP (i förekommande fall CIV AIP), NOTAM och SNOWTAM.

10.1.1 Rapportering av data till flygbriefingtjänsten

Flygplatsen ska minst tillhandahålla och publicera uppgifter om:

- Flygplatsdata innehållande referenspunkt, geografiska data, hinder och klassning.
- Räddningsnivå/kategori.
- Visuella hjälpmedel.
- Navigationshjälpmedel.
- Visuell glidbanemarkering.
- Utformning av flygplatsen och data avseende; banor, taxibanor, taxivägar, stråk, RESA, clearway, stopway, uppställningsplatser/plattor och PCN-värde.
- Driftstatus avseende anläggningar, tjänster och navigationshjälpmedel.
- Uppgifter om bankondition (RCR/GRF).

Beskrivning av hur tillfälliga ändringar eller avsteg i flygplatsdata publiceras i NOTAM beskrivs i Bilaga 4.1 "Informationsspridning".

10.1.2 Krav på datakvalitet

Försvarsmakten har ett avtal med LFV för stöd med utbyte av flygdata och/eller flyginformation.

Huvudavtal med FM och LFV har tecknats centralt. FVC tecknar produktionsavtal årligen avseende LFV.

Vid rapportering och fastställande av flygplatsdata används det referenssystem som anges i TSFS.

Alla data som är relevanta för flygplatsen och tillgängliga tjänster tillhandahålls av L C Flygplats med den kvalitet och integritet som krävs enligt TSFS.

10.1.3 System för hantering av flygdata och flyginformation

Flygplatsens system för av uppdatering av flygdata och publicering av dessa består av flera delar.

Inhämtning av flygdata sker genom LFV enligt centralt avtal mellan LFV och FM. Inhämtad flygdata ska kvalitetssäkras av L C Flygplats. L C Flygplats informerar därefter ATS om alla ändringar som måste göras för att säkra korrekta och kompletta uppgifter och tillgängliga tjänster som är relevanta för flygplatsen. L C Flygplats ska säkerställa att data inte förändras innan denne publicerar detta.

Monitorering av uppgifter som är relevanta för flygplatsen och tillgängliga tjänster sker löpande. L C Flygplats ska säkerställa att all publicerad data i AIP är korrekt och aktuell.

Avvikelser mot AIP av kortvarig art och mindre karaktär meddelas via NOTAM. Är det en avvikelse mot AIP som är av mer långvarig karaktär eller permanent så går information ut via en SUP (supplement till AIP).

Se MIL AIP www.briefingrummet.se och civil AIP på www.aro.lfv.se för aktuell information.

10.1.3.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, publicering av flygdata och flyginformation

ATS ansvarar för att publicera data i AIP enligt lokalt produktionsavtal mellan Malmens flygplats och LFV.

10.1.4 Tidsaspekter för rapportering av uppgifter till flygbriefingtjänsten

NOTAM ska utan dröjsmål rapporteras och publiceras samt göras tillgänglig för flygtrafik och operatörer samt dess flygbriefingtjänster.

Vid förändringar i AIP ska hänsyn tas till fastställda datum för ikraftträdande av AIRAC när flygdata skickas till flygbriefingtjänsten.

10.2 Flygplatsens klassning

För militär och civil banklassning se LMF L 10.2.

11 Utbildning och kompetenskontroll inom flygplatstjänsten

11.1 Allmänt

För att tjänstgöra inom den militära flygplatstjänsten ska all personal vara behörig och inneha kompetens motsvarande den befattning som personen ifråga tjänstgör i. Grundutbildning, repetitionsutbildning och periodisk träning kan ske på FM centrala skola, genom samverkan med andra förband på t.ex. central utbildningsplats eller lokalt inom respektive förband.

Programmet för utbildning och kompetenskontroll omfattar all personal, på alla nivåer, som har uppgifter inom flygplatsens operativa drift, underhåll och ledning.

Chef med personalansvar inom flygplatsdrift ska säkerställa att program för utbildning och kompetenskontroll uppfylls och är implementerat för all personal ingående i denna. Andra organisationer som bedriver antingen verksamhet som stöd till flygplatsdrift eller egen verksamhet inom flygplatsområdet, ska säkerställa att tillämpliga delar uppfylls i samråd med flygplatsledningen innan tillträde till flygplatsområdet.

Funktionschef inom respektive ansvarsområde ansvarar för att kunna verifiera personalens faktiska kunskap inom sitt ämnesområde, inom lämpliga intervaller. Detta gör denne genom att föra register över kvalifikationer, utbildning, periodisk träning och kompetenskontroll enligt programmet för utbildning och kompetenskontroll.

Chef med personalansvar ansvarar för att i samråd med funktionschef inom respektive ansvarsområde säkerställa att det finns godkända instruktörer på varje funktion för att genomföra utbildning, repetitionsutbildning, periodisk träning och kompetenskontroll inom drift, underhåll och ledning av

flygplats. Godkännande av instruktör omnämns i Bilaga 11.1 "*Program för utbildning och kompetenskontroll*".

Funktionschef är av L C Flygplats utsedd att inom respektive ansvarsområde agera bedömare. Denne kan vid behov godkänna ytterligare bedömare inom sin funktion för att genomföra och godkänna personals kompetens efter genomförd utbildning, repetitionsutbildning, periodisk träning och kompetenskontroll. Godkännande av bedömare omnämns i Bilaga 11.1 "*Program för utbildning och kompetenskontroll*".

För att få tillträde till flygplatsområdet ska det genomföras teoretiska och praktiska utbildningar samt teoretiskt prov i flygplatssäkerhet enligt Kap 12, mom. 12.2 och Bilaga 11.5 "*Utbildning i flygplatssäkerhet*". Utbildning i flygplatssäkerhet omfattar även externa leverantörer i den utsträckning som dessa berörs.

L C Flygplats ansvarar för utbildning av chefer med personalansvar, funktionschefer och personal inom flygplatsdrift avseende uppbyggnad och innehåll i flygplatsens VHB. Ytterligare utbildning ska ske när VHB genomgått större omarbetningar eller vid ny tillsättning av chef/funktionschef.

Flygsäkerhetsutbildning ska ske årligen inom tillämpliga områden av VHB.

Alla utbildningsregister ska sparas i minst två år och kunna göras tillgänglig för L C Flygplats och tillsynsmyndigheter.

11.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, verksamhetsansvariga eller övriga roller

Den nytillträdde ska initialt genomgå flygsäkerhetsutbildning för att säkerställa minimal negativ påverkan på flygplatstjänsten i utövande av sitt arbete. Vidare ska denna person vid behov genomgå en anpassad utbildning i flygsäkerhet i syfte att säkerställa kompetens. Utöver det kan det vid större förändring av VHB finnas behov av utbildning.

Flygsäkerhetsutbildningen genomförs i Lokal operationell ledningsgrupps regi och baseras på respektive befattnings verksamhetsområde och vilka VHB styrningar som kan anses vara tillämpliga.

Register över dessa förs i mappstrukturen av flygplatsledningen.

11.2 Kompetensuppföljning

Funktionschef inom respektive ansvarsområde ska granska och bedöma tillräcklig kompetens för varje individ inom respektive arbetsområde för att säkerställa:

- Tillräcklig förståelse för och efterföljande av regler och instruktioner.
- Tillräcklig praktisk förmåga.
- Tillräcklig lokal kännedom.

I avsikt att kunna säkerställa ovanstående utförs vanligtvis en kompetenskontroll, se Bilaga 11.1 "*Program för utbildning och kompetenskontroll*".

Chef med personalansvar ska säkerställa att register förs löpande för all underställd personal avseende utbildning, repetitionsutbildning och kompetenskontroll. Innehåll i dessa register, på individnivå, omhändertas i Bilaga 11.1 "*Program för utbildning och kompetenskontroll*".

Avseende utbildning i flygplatssäkerhet ansvar L C Flygplats, eller av denne utsedd person för att dokumentation sker.

11.3 Certifiering

Chef med personalansvar ska säkerställa att det finns personal utbildad enligt certifieringskrav på varje funktion som kräver certifierad personal.

Chef med personalansvar ska säkerställa att det finns instruktör och bedömare på varje funktion som kräver certifierad personal för att genomföra och godkänna personals kompetens efter genomförd utbildning, repetitionsutbildning, periodisk träning och kompetenskontroll.

11.4 Utbildningsprogrammet

Se Bilaga 11.1 *"Program för utbildning och kompetenskontroll"*.

11.5 Grundutbildning

All personal ska ha en grundläggande utbildning för att kunna verka inom sitt arbetsområde, bestående både av teori och praktik. Den enskilde ska bedömas och provas vid utförande av sin uppgift för att säkerställa att den utförs på ett inom verksamhetsområdet tillräckligt säkert sätt, både i slutfasen av sin grundläggande utbildning men också fortsatt för en övergång till arbetsplatspecifik utbildning.

11.5.1 Ledningspersonal

Tillsättandet av personal i flygplatsledningen ska föregås av en riskanalys för att säkerställa att kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats säkerställs, Bilaga 11.2 *"Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplatsen"*. Med detta, när det gäller minst personal ingående i flygplatsledning, menas att man ska genomföra en riskanalys/säkerhetsarbete för att komma fram till vad för kompetens som finns och vad som saknas mot Bilaga 11.2 *"Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplatsen"* och sedan skapa ett utbildningspaket och därefter utbildningsplaner enligt Bilaga 11.1 *"Program för utbildning och kompetenskontroll"*.

Efter tillsättning av befattningen ska individen inom två år från anställningens början genomgå grundutbildning för ledningspersonal på flygplats med godkänt resultat. Primärt ska utbildningen "Grundkurs: Flygplatsledningskurs" kurskod: LUFGK014BB31 genomföras. Extern utbildare kan anlitas förutsatt att kompetenskraven i Bilaga 11.2 *"Kompetenskrav för ledande befattningar för flygplats"* omhändertas i utbildningen.

11.5.2 Driftpersonal

Driftpersonal inom flygplatstjänsten ska genomgå grundutbildning med godkänt resultat som lägsta krav för att få påbörja sin tjänstgöring i den befattning som avses. Grundutbildning genomförs i allmänhet på FM centrala skola och ska kompletteras med och/eller vidare utbildning på förband.

Flygplatsräddningstjänst grundutbildas på FM centrala skola för alla som har eller ska anställas, civil som värnpliktig.

Fälthållningstjänst grundutbildas på FM centrala skola för värnpliktig personal som har eller ska anställas. Civil personal som anställts utbildas lokalt inom respektive förband eller genom samverkan med andra förband.

Telesystemdrift grundutbildas på FM centrala skola och kompletterar efter detta med lokal handledning av personal för att uppnå de krav som ställs på respektive teknikerkategori enligt COM BAS Kap 3 "Behörighet".

11.5.3 Verksamhetsansvariga

C OrgE ska i sitt verksamhetsledningssystem omhänderta att chefer i linjen inom flygplatstjänst genomgår utbildningspaketen "Fördjupad utbildning militär luftfart" och "Orienterande utbildning tjänster" enligt Bilaga 2 i R-LML samt uppfylla kompetenskraven i Bilaga 11.2 "Kompetenskrav för ledande befattningar för flygplats".

11.5.4 Personer tjänstgörande inom flygplatsområdet

All personal som avses beträda flygplatsområdet ska minst genomföra flygplatssäkerhetsutbildning enligt Bilaga 11.5 "Utbildning i flygplatssäkerhet" med godkänt resultat.

11.5.4.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, utbildning flygplatssäkerhet

Alla enheter/avdelningar ska ha minst en instruktör flygplatssäkerhet. Då behov av utbildning i flygplatssäkerhet uppstår ska dess instruktör i första hand omhänderta det.

Om enhetens/avdelningens instruktör inte är tillgänglig för utbildning och behörighetstid riskerar passeras ska framställan om utbildning göras till till HI (huvudinstruktör) i flygplatsledning via hkpflj-malmen-airsideutb@mil.se.

Externa leverantörer som har behov av flygplatssäkerhetsutbildning framställer härom till HI (huvudinstruktör) i flygplatsledning via hkpflj-malmen-airsideutb@mil.se.

Personal som är behöriga att genomföra flygplatssäkerhetsutbildning och utbildad personal återfinns på Emilia samarbetsyta Malmens Flygplats behörighetsregister, länk:

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/fmflygplatser/behorighet/Lists/Behorighet%20Airside/AllItems.aspx>

De aktörer som inte kommer åt Emilia för egna register, enligt överenskommelse med FSK (Flygsäkerhetskoordinatören) Hkpflj, samt skickar kopior på utbildad personal via sina instruktörer flygplatssäkerhet till huvudinstruktören på Malmens Flygplats.

Ev. frågor kring utbildning eller instruktörer besvaras av Malmens huvudinstruktör via funktionsmail: hkpflj-malmen-airsideutb@mil.se.

11.6 Repetitionsutbildning, periodisk träning och kompetenskontroll

11.6.1 Allmänt

Chef med personalansvar ansvarar för att i samråd med funktionschef identifiera, planera och genomföra utbildning, repetitionsutbildning, periodisk träning och kompetenskontroll för att säkerställa en tillräcklig

nivå av kompetens över tid. Dessa ska genomföras med lämpliga intervaller anpassade för respektive funktion och arbetsområde efter att den grundläggande utbildningen är avklarad.

Genomförd och planerad repetitionsutbildning, periodisk träning och kompetenskontroll ska dokumenteras samt vid behov kunna redovisas för L C Flygplats eller tillsynsmyndighet.

11.6.2 Repetitionsutbildning

Repetitionsutbildning innebär att personal i drift, ledning och underhåll av flygplats ska repetera alla delar av den totala utbildningen man erhållit för sin tjänst. För personal i drift och underhåll ska detta ske enligt funktionschef styrningar, för personal i ledning enligt L C Flygplats styrningar.

Repetitionsutbildning ska ske med stöd av Bilaga 11.1 *”Program för utbildning och kompetenskontroll”* för att säkerställa individers kompetens och behörighet över tid.

11.6.3 Periodisk träning

Chef med personalansvar ska, för de delar av personal med krav om periodisk träning säkerställa deras behörighet i enlighet med Bilaga 11.1 *”Program för utbildning och kompetenskontroll”*.

Periodisk träning ska säkerställa att teori och praktik fungerar tillsammans. Detta görs genom kontroller som prövar enskild individ och vid behov även arbetslaget inom respektive verksamhetsområde. Utbildning på ny materiel, nya metoder samt utveckling av system ska kunna säkerställa att personalens kompetensnivå ligger i fas med vad som är kravställt. Periodisk träning och repetitionsträning kan gälla för varandra men dokumentation bör spegla detta.

11.6.4 Kompetenskontroll

Kompetenskontroll innebär att personal i drift, ledning och underhåll av flygplats ska visa att de upprätthåller den totala kompetens man erhållit för sin tjänst.

Kompetenskontroll ska utföras i samband med utbildning, repetitionsutbildning, periodisk träning eller vid separat tillfälle i form av t.ex. ett teoretiskt prov eller en praktisk övning för att säkerställa det genomslag som avsetts. Se Kap 14 i Bilaga 11.1 *”Program för utbildning och kompetenskontroll”*.

11.6.5 Längre frånvaro eller misstänkt kompetensbrist

Se Bilaga 11.1 *”Program för utbildning och kompetenskontroll”*, mom. 13.5.

11.7 Medicinska och fysiska kontroller

I de fall de ställs krav på personalens medicinska och fysiska status för att lösa sin uppgift ska chef med personalansvar i samråd med funktionschef säkerställa att det omhändertas.

Genomförd och planerat omhändertagande av medicinsk och fysisk status ska dokumenteras samt vid behov kunna redovisas för L C Flygplats eller tillsynsmyndighet.

12 Flygplatssäkerhet (Safety)

12.1 Allmänt

Vid och runt en flygplats finns områden och ytor som har olika behörighetskrav avseende tillstånd, krav på utrustning, kommunikation och utbildning i syfte att säkerställa hög flygsäkerhet (Safety) men också att skydda luftfarten från oavsiktlig eller avsiktlig skadegörelse, Luftfartsskydd (Security) se Kap 13.

Personal som uppträder på eller vid flygplatsområdet ska vara väl medvetna om krav samt regler som berör dem.

12.1.1 Definition flygplatsområde

Med flygplatsområde menas manöverområdet, färdområde, flygplansvägar och plattor samt övriga flygplatsytor. Med färdområde menas plattor, uppställningsplatser, flygplansvägar samt manöverområde. Med manöverområdet menas den del av flygplatsen som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning.

Flygplatsens geografiska område redovisas på flygplatskartan i Bilaga 12.1 och underbilagor. På flygplatskartan definieras flygplatsområde, färdområde, manöverområde och särskilda skyddsområden.

12.2 Tillträde till flygplatsområde

För tillträde till flygplatsområdet är varje individ skyldig att känna till samt följa flygplatsens säkerhetsregler.

För kännedom om flygplatsens säkerhetsregler finns utbildning i flygplatssäkerhet enligt Bilaga 11.5. Utbildningen ges av utsedd instruktör, vilken rapporterar till huvudinstruktören som tillser att registrering sker i behörighetsregister för flygplatssäkerhet.

Utöver styrningar i VHB ska FORTV då de anlitar entreprenör följa Bilaga 12.2 "*Arbete inom och omkring flygplatsområdet*".

Om utbildning inte är genomförd kan ledsagning genomföras enligt 12.2.5.

12.2.1 Regler för vistelse inom flygplatsområdet

För att vistas inom flygplatsområde på FM flygplatser måste reglerna i flygplatsens VHB följas, reglerna gäller all rörelse inom flygplatsområdet, till fots eller med fordon.

För att beviljas tillträde till flygplatsområdet ska flygplatssäkerhetsutbildning med godkänt resultat genomföras, utbildningen ska säkerställa att varje individ minst har kännedom om:

- Flygplatsens utformning.
- Behörighetsområden.
- Regler och reservförfaranden för samband.
- Företrädes- och trafikregler.
- Säkerhetsavstånd till flygfartyg och utrustning.

- FOD.
- Krav på fordon- och personlig utrustning.

Se Bilaga 12.6 "Lokala ordnings- och säkerhetsregler".

12.2.2 Tillträde till flygplatsområdet då ATS inte är aktivt

Särskilda regler gäller för att beträda manöverområdet då ATS inte är aktivt utöver de som gäller ovan, även detta ska varje individ ha kännedom om.

- Krav enligt 12.2.1 ska följas.
- Regler och reservförfaranden för samband då man misstänker att ATS inte är aktivt.
- Beträd flygplatsområdet som om det är aktivt.
- Beakta att rullbanan kan användas av luftfartyg under tiden ATS inte är aktivt.

12.2.3 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, regler för vistelse inom flygplatsområdet

Vakten (Securitas) som har till uppgift att ansvara för flygplatsområdet (allt beläget innanför airside-staket) när ATS är stängt. I detta gäller för alla aktörer/operatörer att alltid, vid ej aviserad öppethållningstid:

- Kontakta vakten om man ska ut på flygplatsområdet/airside
- "Blindsänd/skicka C-meddelande", alltid, innan man kör ut på färdområdet (anmäla anropssignal och avsikt)
- Radiopassning gäller alltid så också då ATS är stängt.

När ATS är stängt ska man alltid, vid avsikt att beträda manöverområdet, sända ett meddelande på RAKEL flygplatskanal, så kallat **C-meddelande**²/**blindsändning**³. Detta görs för att säkerställa att flygledartornet är stängt. Vid stängd flygplats är manöverområdet inte kontrollerat av flygledare. Det är även en information till övriga som kan befinna sig på manöverområdet om att man är på väg ut på manöverområdet.

Förfarande:

Gör ett normalt upprop följt av några sekunders paus. Om inte dubbelriktad förbindelse med flygledartorn kan upprättas kan detta förväntas vara stängt alternativt att de inte kan svara men höra din sändning. Utför *C-meddelande/*blindsändning genom att sända:

- anropssignal,
- position,
- avsikt,
- avsikten att meddela när man lämnar manöverområdet.

² *C-meddelande

Handbok Samband telefoning 2016: "...meddelande som är av intresse för ett större antal mottagande stationer"

³ * Blindsändning

TSFS 2020:59 "Sändning från en station till en annan vid tillfällen då dubbelriktad förbindelse inte kan upprättas.

Vid C-meddelande/blindsändning ska det tydlig framgå, vem du är genom att ange din anropssignal samt informera om din avsikt på fältet.

Undantagna ovanstående tillvägagångssätt är luftfartyg utan RAKEL som följer flygtjänstinstruktioner enligt SAMO flyg Malmen:

<http://emilia.swedi.mil.se/forband/hkpflj/Dokument/Lokalabestammelser/Forms/AllItems.aspx>.

12.2.3.1 Start och landning utanför publicerade öppethållningstider

Se Bilaga 12.10 *"Start/Landning utanför publicerade öppethållningstider"*.

12.2.3.2 Person- och miljöolycka på flygplatsområdet

Se Bilaga 12.4 *"Förfarande vid personskada_miljöolycka flygplatsområdet"*.

12.2.4 Ledsagning

Personal som inte uppfyller krav för att självständigt vistas på flygplatsområdet kan ges tillträde genom ledsagning. Ledsagare som genomför ledsagning ska ha genomfört flygplatssäkerhetsutbildning med godkänt resultat och ansvarar för den ledsagade under hela vistelsen. Den ledsagade personen ska informeras om förutsättningen för verksamheten och FOD risken.

12.2.5 Centrala regler för djur

Husdjur får inte medföras inom flygplatsområdet.

Avsteg från ovanstående får beslutas av L C Flygplats, förhållanden som kan utgöra grund för avsteg kan vara:

- Hundar som används i tjänsten för Polis, Tull, Försvarsmakten, vaktbolag samt för skyddsjakt.
- Djur som fraktas i enlighet med flygoperatörs godkännande och i förekommande fall med tull och polismyndigheters godkännande.
- Ledarhund för synskadade, dessa hundar ska alltid hållas kopplade.

Person eller organisation som beviljats avsteg ska ha kontroll över och tillse att djuret inte kan röra sig fritt över flygplatsområdet. Övriga tillstånd och krav ska beaktas, t.ex. införande av hund på militär myndighet.

12.2.6 Regler för mark- och anläggningsarbete inom flygplatsområdet

Vid arbeten inom flygplatsområdet gäller Bilaga 12.2 *"Arbeten inom och omkring flygplatsområdet"*.

Följande åtgärder ska vidtas vid arbeten eller materialhantering som inte omfattar normal stationstjänst, klargöring eller flygplatsdrift:

- Avspärrning av arbetsplatsen.
- Tydliga rutiner för kontakt mellan entreprenör och flygtrafikledning ska utarbetas, detta ska redovisas i riskanalysen.
- FOD risk ska beaktas vid alla arbeten.
- Tillfälliga hinder ska följa Bilaga 12.2 *"Arbeten inom och omkring flygplatsområdet"*⁴, vid behov ska Mil respektive Civil NOTAM utfärdas och effektueras av ATS.

⁴ Undantag kan göras av L C Flygplats.

- Entreprenörer som använder underleverantörer i sina arbeten inom flygplatsområdet ansvarar för att säkerhetsreglerna är väl kända.
- Tydliga regler och metodik för arbetet ska utarbetas så att teknisk utrustning inte oplanerat påverkas.
- Kabelsökning ska genomföras innan arbetet.

12.2.7 Mark och anläggningsarbeten då ATS är stängt

Arbeten kan äga rum då flygplatsen är inte är driftsatt. Fordon, maskiner och personal kan utan föregående förvarning uppträda på manöverområdet.

Tydliga styrningar och rutiner ska utarbetas så att flygsäkerheten inte påverkas.

12.2.7.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, mark- och anläggningsarbeten då ATS är stängt

Alla arbeten inom och omkring flygplatsområdet faller in under Kap 12, mom. 12.2.7.

12.2.8 Planläggning av arbeten inom flygplatsområdet

Vid planering av arbeten ska projektledare leda planering och genomföra riskhantering. L C Flygplats bedömer vilka som bör/ska delta i planeringen.

Vid arbeten som påverkar flygplatsområdet ska samråd med L C Flygplats, CO ATS och FORTV ske angående:

- Typ av åtgärd.
- Plats.
- Tidsförhållande.
- Påverkan på flygverksamheten.
- Påverkan på flygsäkerheten.
- Sammanhållande/ansvarig.

12.3 System för övervakning och åtgärder

12.3.1 Hinder

Med hinder menas alla fasta (permanenta och tillfälliga) eller rörliga föremål belägna på områden avsedda för luftfartygs rörelser som helt eller delvis genomtränger fastställda hinderytor.

Kontroll och övervakning av hinderfrihet enligt RML-F åligger fälthållningschefen, vilket genomförs med periodicitet minst en gång per år, exempelvis vid årskontrollen.

Hinderfrihetsmätning beställs av L C Flygplats. Vid ytterligare identifierat behov t.ex. vid årskontroll enligt ovan, anmäls förhållandet till L C Flygplats.

L C Flygplats i dialog med fälthållningschef analyserar och sammanställer resultat av båda hinderkontrollerna. Identifierat behov av hinderröjning anmäls till fälthållningschefen vilken analyserar egen funktions möjlighet till åtgärd, i övriga fall görs anmälan till FORTV för åtgärd.

Hindermarkering ska finnas på hinder som fysiskt inte möjligen kan avlägsnas. Hinderljus ska vara tända under mörker och/eller dålig sikt, finns operativa eller taktiska krav på att hinderljusen ska vara släckta alternativt reducerade i styrka ska flygplatsen ta fram en procedur vilken säkerställer flygsäkerheten.

12.3.2 Tillfälliga hinder på flygplatsområdet

Tillfälliga hinder utgörs av t.ex. arbetsmaskiner, utrustning, schaktmassor och grävda gropar och hanteras enligt Bilaga 12.2 *”Arbeten inom och omkring flygplatsområdet”*.

12.3.2.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, hinder och tillfälliga hinder på flygplatsområdet

För att skydda luftrummet inom Malmens flygplats influensområde genomför L C Flygplats möten med Linköpings kommun för att informera om flygplatsens etablerade hinderbegränsande ytor. Dessa möten kallas Flygråd och sker två gånger om året. Linköpings kommun i sin tur informerar berörda aktörer (kommuner, fastighetsägare, kranföretag etc.) som kan komma att arbeta inom flygplatsens närområde.

Flygrådet informeras om att allt som avses resas eller höjas över marken, t.ex.:

- Förankrade ballonger, drakar och andra liknande föremål.
- Andra föremål än ovan.
- Horisontella luftledningar, exempelvis kraftledningar eller liknande.
- Stolpar, eller master som utgör del av horisontell luftledning.
- Vindkraftsverk.
- Yttre stag till mast och liknande föremål.

Ovan är generellt förknippade med krav om söka tillstånd för att resas eller höjas över mark. De är också generellt förknippade med krav om hindermarkering genom t.ex. hög- eller lågintensiv ljusmarkering eller färgmarkering. Informationen sprids därför till kommunen för vidare spridning till berörda aktörer.

Avseende flygplatsens egen hantering av hinder, tillfälliga hinder och markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten inom eller omkring flygplatsområdet och om flyghinderanmälan, se Bilaga 12.2 *”Arbeten inom och omkring flygplatsområdet”* och 12.11 *”Bedömning av Hinderremiss”* samt kap. 4, mom. 4.6 *”Riskhantering”*.

12.3.2.2 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, master och andra konstruktioner inom färdområdet

Master och andra bärande konstruktioner som är monterade ovan mark inom färdområdet och inflygningsområden ska ha liten massa och vara av bräcklig konstruktion om den måste vara:

- Placerad inom 45 meter från banans centrumlinje.
- På ett säkerhetsområde vid en banände, ett taxibanstråk eller inom ett avstånd från sådana ytor som kan innebära en risk för luftfartyg.
- Inom ett hinderfritt stigområde som kan innebära en risk för ett luftfartyg i luften.

Utrustning eller installationer som är nödvändiga för ett luftfartygs navigering och som måste vara placerade på den yttre icke utjämnade delen av ett banstråk ska betraktas som hinder. Sådan utrustning och installation ska ha liten massa, vara av bräcklig konstruktion och monteras så lågt som möjligt om den måste vara placerad:

- På eller nära ett banstråk för en bana som är försedd med utrustning för precisionsinflygning.
- Utrustningen eller installationen är placerad inom 240 meter från stråkändan inom 45 meter från banans förlängda centrumlinje.

All förändring- och nyinstallation av utrustning och installationer ska föregås av riskhantering enligt Kap 4, mom. 4.6 *”Riskhantering”*.

12.3.3 Missvisande ljus

Missvisande ljus är ljuskällor som kan uppfattas som störande, bländande eller är farliga för pilot/flygförare i närheten av flygplats. Missvisande ljus kan vara aktiva ljuskällor eller reflekterande ytor. Sådana ljus ska avlägsnas eller skärmas.

Då störande eller missvisande ljus kan misstänkas eller identifieras rapporteras detta förhållande till L C Flygplats.

Då flygförare upptäcker störande eller missvisande ljus rapporterar denne till ATS. Vid akutlägen ska alltid ATS informeras snarast. ATS rapporterar till L C Flygplats.

Rapporten ska minst innehålla:

- Tidpunkt.
- Geografisk plats eller riktning från flygplatsen.
- Om möjligt vilken typ av ljuskälla.

Om ljuskällan är inom FM område tar L C Flygplats erforderliga kontakter för att avlägsna, avskärma eller modifiera ljuskällan för att eliminera faran. Då ljuskällan är placerad utanför Försvarmaktens/FORTV geografiska område tar L C Flygplats kontakt med berörd.

12.3.3.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, missvisande ljus

På Flygråd, omnämnt under mom 12.3.2.1, omhändertas information till kommun och entreprenörer avseende missvisande ljus. Det finns även fastställda punkter (missvisande ljus) i flygplatsens nuvarande flygsäkerhetsgruppmöten med operatörerna samt på flygplatsledningens möten.

12.3.4 Visuella hjälpmedel

L CSIS ska tillsammans med L C Flygplats ta fram metod för att säkerställa förebyggande, avhjälpande och kontroll av flygplatsens visuella hjälpmedel. Detta ska regleras i drifthandbok för sambandstroppen.

Metoden ska uppfylla krav enligt:

- TO (Teknisk Order) systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel.
- RML-F.
- Vid civila certifikat TSFS 2019:19 § 36-39.
- Metoden ska följa flygplatsens öppethållning.

12.3.4.1 Öppethållning med visuella hjälpmedel som är släckta eller reducerade i styrka, NVD-flygning

Flygning med visuella hjälpmedel som är släckta eller reducerade i styrka får endast genomföras om god flygsäkerhet kan bibehållas. Riskanalys ska genomföras för verksamheten och finnas tillgänglig vid påbud av L C Flygplats.

Gemensamma förutsättningar för genomförandet:

- Hinderljus får inte vara släckta.
- NOTAM ska publiceras.
- Respektive funktion ansvarar för att erforderliga instruktioner och rutinbeskrivning finns.
- Utbildning av personal som är inblandad i verksamheten eller flygplatsdriften ska ske.

- Flygplatsens funktioner vars personal som vid genomförandet påverkar driften ska bli informerade om verksamheten och att flygplatsens ljussystem släcks och tänds.

Respektive funktion utarbetar rutiner för att säkerställa flygsäkerheten och den egna arbetsmiljön.

12.3.4.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, NVD

Bilaga 12.7 "Flygning med släckt belysning NVD" ger anvisningar och reglerar operatörer, LFV/ATS samt driftorganisationen på flygplatsen som avser eller är inblandad i genomförandet av NVD övning, då flygplatsen är nedsläckt, alternativt då lågintensiv ljusintensitet på huvudbana och taxibanor är tända.

12.3.4.1.2 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, tändning av lågintensiva ljus

Följande personal äger rätten att beordra tändning av LI (lågintensiva ljus) vid Malmens Flygplats:

- Flygplatsledningen och personal tillhörande 42 Fbaskomp efter delegering av OA.
- Befälhavare på militärt luftfartyg.
- Befälhavare på övriga luftfartyg med landningstillstånd på Malmen.
- Befälhavare på alla luftfartyg i nöd.

12.3.5 System för underhåll av CNS teknik inom flygplatstjänsten

SIS-tjänst ska fastställa underhållsplan och metod för att säkerställa förebyggande och avhjälpande underhåll av flygplatsens visuella hjälpmedel.

Underhåll och övervakning av visuella hjälpmedel som tex. Inflygningsljus, bankantljus-, taxiljus, PAPI, etc. beskrivs i TO 700-000003 "Underhållsplan materiel Flygplatsljus". Främre underhållsnivån (sambandstropp) genomför okulär funktionskontroll av samtliga ljus och ljusbild 1ggr/vecka. Kontinuerlig larmövervakning av belysning sker och distribueras av Safe control till Mil i-ATC.

Vid ett felutfall på över 15% av Inflygningsljusen, bankantljusen och taxiljusen, samt vid ett felutfall på över 0% av blyxtljus, PAPI och RGL så genereras larm till ATS och främre underhålls nivån i enlighet med TSFS 2019:19.

12.3.6 System för underhåll av ytor inom flygplatsområdet

Underhåll samt investeringar regleras i avtal mellan FORTV som fastighetsägare och Försvarsmakten. I avtalet framgår vilka underhållsåtgärder FORTV respektive flygplatsens driftorganisation är ansvariga för.

Den långsiktiga planering av underhållsåtgärder och investeringar som FORTV avser genomföra ska samverkas med L C Flygplats för att säkerställa att den operativa verksamheten kan genomföras och bästa resultat kan uppnås.

Den årliga underhållsbesiktning ska genomföras under Q1-2, underhållsbesiktningen genomförs som en fysisk besiktning av flygplatsområdet och ska ligga till grund för underhållsplan.

I den årliga kontrollen ska representant för FORTV, fälthållningschef samt L C Flygplats delta. Fälthållningschef tillser att behov av åtgärder som identifierats av driftorganisationen medtas i den årliga kontrollen.

FORTV kallar till årlig underhållsbesiktningen samt sammanställer underhållsplan, vilken distribueras till L C Flygplats samt driftorganisationen för samråd.

Krav på underhållsplanen:

- Vilka åtgärder som ska genomföras.
- Vem som är ansvarig för vilka åtgärder.
- Tidsplan.
- Genomförande av slutbesiktning .

Omedelbara underhållsåtgärder anmäler fälthållningschef direkt till FORTV för att säkerställa fortsatt flygsäkerhet. L C Flygplats orienteras om gjorda beställningar och genomförda åtgärder.

12.3.6.1 Specifika krav för underhåll av Devieringsplatta

Kontroll och mätning ska ske med en periodicitet om vart fjärde år, vilket beställs av L C Flygplats.

Protokoll från genomförd mätning distribueras till L C Flygplats, FuE, Saab/BAM SK 60 och Helikopter skvadronen (om förbandet opererar på flygplatsen).

Installationer eller annan påverkan vid devieringsplatta ska undvikas, misstanke om påverkan av magnetisk påverkan anmäls till L C Flygplats.

12.3.6.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, lokal underhållsprocess

Långsiktig planering och samverkan enligt mom. 12.3.6 utförs genom möten två gånger om året mellan den lokala operationella delen av flygplatsledning, A4 Infra, LpIE syd och FortV där FortV redogör för den löpande treårsplanen för underhåll på och omkring flygplatsområdet i avsikt att säkerställa medvetenhet, delaktighet och omhändertaganden av åsikter ur flygplatsens perspektiv

12.4 Foreign objekt debris (FOD)

Personal som bedriver verksamhet på eller i anslutning till flygplatsområdet ska hantera utrustning, materiel samt avfall så att risken för FOD minimeras.

12.4.1 Allmänt

Särskilt som ska beaktas:

- Avfall- och sophantering, krav på att containrar/sopkärl har lock.
- Tillfälliga markeringar och avspärrningar, tunnare plastband får inte användas.
- Presenningar eller dylikt för övertäckning ska vara förankrade.

Vid passage till flygplatsområdet är det krav på FOD-kontroll av fordon och maskiner.

Alla som vistas inom flygplatsområdet har ett ansvar och en skyldighet att omhänderta FOD. Ansvaret infattar också rapportering till ATS och fälthållningsledare då man själv inte kan ta bort FOD, med undantag för mom. 12.4.2.

Om FOD kan vara av intresse för flygsäkerheten eller annan funktion på flygplatsen ska föremålet förvaras på särskild plats.

12.4.2 FOD med okänt ursprung

Vid upptäck av FOD med okänt ursprung ska detta omedelbart rapporteras till ATS.

Därefter ska Bilaga 12.3 "FOD okänt ursprung" följas.

12.4.3 Rapportering

Vid all typ av FOD ska det genomföras en Avvikelserapport (Kap 4, mom. 4.7).

Rapporten ska innehålla:

- Tid.
- Plats.
- Typ av föremål.
- Rapportör.

Vid rapportering till ATS och flygoperatören ska den innehålla ovanstående.

12.5 System för fågel och viltförekomst (fågel- och viltprogram)

12.5.1 Allmänt

Viltprogrammet syftar till att inom flygplatsen förhindra olycka eller haveri orsakat av fågel eller annat vilt. Samtliga funktioner vilka har påverkan på förekomsten av vilt och fågel inom flygplatsområdet ska ta hänsyn till det faktum att det av flygsäkerhetsskäl finns anledning att hålla populationen nere. Speciell hänsyn ska tas vid nyprojektering av anläggningar inom garnisonen.

Ansvar:

- C BasE ska utse en fågel- och viltansvarig.
- L C Flygplats ansvarar för att giltigt tillstånd för skydds jakt finns.
- L C Flygplats ansvarar för skyddsjakten bedrivs enligt gällande föreskrifter.
- L C Flygplats ansvarar för att styrningar ges ut i VHB.

12.5.1.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, fågel- och viltprogram

Malmens flygplats program för fågel- och viltkontroll på och i närheten av flygplatsen syftar till att säkerställa god hantering av fågel och vilt vid Malmens flygplats samt dokumentering av densamma och ska minst visa:

- Sammanställning av uppgifter.
- Rapporter om fågel- och viltkollisioner.
- En metodik för att hantera förekomst av fågel och vilt på samt i närheten av flygplatsen, innefattande proaktiva och reaktiva säkerhetshöjande åtgärder.

Den fågel- och viltansvarig som C BasE utser enligt mom. 12.5.1 ansvarar för att beskriva en metodik för att hantera förekomst av fågel och vilt på samt i närheten av flygplatsen, innefattande proaktiva och reaktiva säkerhetshöjande åtgärder.

Metodiken ska vara känd hos samtlig personal inom drift, ledning och ATS. Fälthållningstjänsten delar på ansvaret av fågel- och vilthanteringen. Uppgiftens lösande är den av C BasE utvalda individen som leder, parallellt med sin ordinarie tjänst.

12.5.1.1.1 Proaktiva åtgärder

Skyddsjakt utgör del av flottiljens proaktiva åtgärder för kontroll på fågel och vilt. Jakten utförs i första hand av Malmens jaktlag men kan vid behov omhändertas av personal inom fälthållning, efter kommunikation med flygplatsledningen. Skyddsjakten beskrivs och rapporteras i separat Bilaga 12.12 "Skyddsjakt".

Kontroll stängsel utgör del av flottiljens proaktiva åtgärder för kontroll på vilt. Genom kontinuerliga kontroller säkerställs funktionen på det nödvändiga skalskyddet som hindrar större vilt från att komma in på flygplatsen. Intervallet för dessa kontroller bestämmer fågel- och viltansvarig i samråd med L C Flygplats. På Malmens Flygplats utförs detta av Securitas.

Underhåll av flygplatsens ytor bidrar till att ytor och stråk ses efter och förhindrar att exempelvis gräs, buskage och hålor bosätts eller lockar till sig vilt, se fälthållningens DHB.

Gaskanoner placeras ut för att skrämma fågel och vilt innan de hinner utgöra ett problem.

12.5.1.1.2 Reaktiva åtgärder

Skrämselskott avfyras för att skrämma fågel och vilt.

Gaskanoner placeras ut för att skrämma fågel och vilt.

Allmän kontroll beskriver den typ av kontroll som personalen bedriver genom att skrämma fågel och vilt från fordon eller till fots.

12.5.1.1.3 Sammanställning av rapporter och uppgifter

För dokumentering används någon av bilagorna under mom. 12.5.1.1.4.1 beroende på vilken åtgärd som vidtagits eller om en kollision inträffat. Det åligger fågel- och viltansvarig att dokumentera arbetet och delge flygplatsledningen all data i december årligen.

12.5.1.1.4 Sammanställning fågel och vilt

I Bilaga 12.14 *"Sammanställning av fågel och vilt"* rapporteras och dokumenteras tid, plats, storlek och mängd av viltet som hanterats genom antingen proaktiva eller reaktiva åtgärder. För att rätt plats ska anges används även Bilaga 12.15 *"Områden fågel och vilt"*.

12.5.1.1.4.1 Rapport fågel- och viltkollisioner

I Bilaga 12.13 *"Rapport fågel- och viltkollisioner"* rapporteras de kollisioner som uppstår mellan vilt och flygfarkoster. Ansvariga för detta är personalen inom ATS som i sin tur lämnar sammanställningen kvartalsvis till den fågel- och viltansvarige.

Se bilagor:

- 12.12 *"Skydds jakt"*.
- 12.13 *"Rapport fågel- och viltkollisioner"*.
- 12.14 *"Sammanställning fågel och vilt"*.
- 12.15 *"Områden fågel och vilt"*.
- 12.16 *"Förfarande för jakt på Malmens flygplats"*.

12.6 Stations- och ramptjänst

Flygplatsen består av områden i vilket det genomförs klargöring, rangering, passagerar- och godshantering eller annan verksamhet kopplat till flygplatsen. Detta omhändertas under Kap 5, mom. 5.3.

12.6.1 Plattansvar

För respektive platta och område delegerar L C Flygplats ett ansvar. Ansvaret omfattar de delar av verksamheten som kan påverka flygsäkerheten.

Särskilt ska beaktas:

- Hinderfrihet gentemot angränsande ytor, såsom TWY eller andra plattområden.
- Markrörelser inom tilldelat område.
- Verksamheten får inte påverka andra ytor eller annan verksamhet.
- Förekomst av FOD.
- Personal som genomför verksamhet inom respektive yta har erhållit erforderlig kunskap och utbildning för att vistas inom flygplatsområdet, i annat fall ska ledsagare utses.

12.6.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, plattansvar

Namn på platt- och rampansvariga finns på Malmens samarbetsyta på Emilia.

12.6.2 Drivmedelsförsörjning

Utvecklas senare, se FFS kapitel 8.10.

12.7 Brandskydd

12.7.1 Eldningsförbud

Eldningsförbud gäller inom och i nära anslutning till flygplatsområdet.⁵

12.7.2 Lokal brandskyddsregler

Flygplatsen ska ta fram lokala brandskyddsregler omfattande verksamhet inom färd- och manöverområde, innefattande förebyggande brandskydd, larmning och rapportering. Dessa ska vara en del i flygplatssäkerhetsutbildning.

12.8 Dåliga siktförhållanden

12.8.1 RVR (Runway visual range)

Vid väderläge som innebär sämre sikt för flygande personal vid landning/start kan flygplatspersonal, av ATS, begäras utföra manuell bedömning av RVR om de automatiska systemen inte är fungerande.

Detta ska utföras:

- Från en position mellan 0-300 m in på banan räknat från tröskeln.
- Från en höjd där observatören är minst 2,5 m (upp till 5 m) över banan.

Funktionschef ansvarar för att förfarandet beskrivs i DHB.

12.8.2 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, drift vid dåliga siktförhållanden

Det topografiska förhållandet medför att det finns ytor inom manöverområdet (primärt) och färdområdet (sekundärt) där full sikt inte råder. Insatsledarens möjlighet till kontroll inom dessa områden avhjälpas med kameraövervakning (dispens för Rävskallen).

⁵ L C Flygplats kan göra undantag

Kamerapresentation för insatsledare medger fast presentation över Östra banänden 26/08 med tillhörande taxi väg.

12.9 Övning/träning på flygplatsområdet

All övning/träning på flygplatsområdet utförd av annan organisation/funktion än flygplatsdrift ska föregås av förfarande enligt mom. 12.9.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, övning/träning på flygplatsområdet.

12.9.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, övning/träning på flygplatsområdet

För övning/träning som ska ske inom eller i anslutning till Malmens flygplats flygplatsområde ska riskhanteringsprocess enligt 4.6 "Riskhantering" genomföras.

13 Luftfartsskydd (Security)

13.1 Skydd av anläggning

Försvarsmaktens flygplatser är militära skyddsobjekt enligt skyddslagen, 2010:305. Det är C OrgE som ansvarar för säkerhetstjänsten genom förbandets säkerhetschef. Säkerhetschefen utformar säkerhetsbestämmelser för förbandets militära skyddsobjekt. I de fall säkerhetstjänsten i sitt genomförande, beskrivning eller på annat sätt påverkar flygplatsen har säkerhetschef ett samrådsansvar med L C Flygplats.

På flygplatsen omhändertas kraven på luftfartsskydd genom OrgE säkerhetsorganisation (A2). Bevakning och skydd av flygplatsen och tillhörande utrustning kan utföras av OrgE, av genom OrgE utsedd extern aktör eller en kombination av dessa. Flygplatsens krav gällande att förhindra avsiktlig eller oavsiktlig påverkan på flygplatsen och flygsäkerheten ska omhändertas i C OrgE säkerhetsprogram.

Utrustning på och utanför flygplatsen som är kopplad till kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning ska övervakas eller göras oåtkomliga för obehörigt tillträde. Utrustning placerad utanför flygplatsen ska skyddas mot obehörigt tillträde med omgivningsstaket och/eller bevakning.

OrgE säkerhetsorganisation utser ansvarig att omhänderta in- och utpassering på garnisonen för att säkerställa att obehöriga inte tar sig in på garnisonsområdet. Vidare kan flygplatsen omgärdas av ytterligare staket för att säkerställa att ingen obehörig tar sig in på flygplatsområdet.

Flygbas och upprättad (aktiv) vägbas är militära skyddsobjekt och ska skyddas och bevakas av utsedd organisation.

All säkerhetshotande verksamhet som kan påverka flygsäkerheten i luften eller på marken ska komma ATS till känna omedelbart. Säkerhetshotande verksamhet kan vara t.ex. drönare, belysning med laser, yttre hot av grupper som vill skada eller störa verksamheten. All personal ska vid upptäckt av denna typ av säkerhetshotande verksamhet rapportera detta till utsedd ansvarig som i sin tur ska rapportera detta till ATS.

13.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, skydd av anläggning

Stängsel, eller annan lämplig anordning, är placerat så att det skiljer flygplatsområdet och andra anläggningar eller zoner på och omkring flygplatsen som är nödvändiga för säkra flygoperationer från områden som är öppna för allmänheten så att ingen obehörig tar sig in.

Generellt utgör område runt landningshjälpmedel ett skyddsområde inom vilken vegetation, byggnader, fordon och personal kan orsaka att utrustningen påverkas och okontrollerbara störningar uppstår.

Särskilt ska beaktas att personal, fordon eller materiel inte utan tillstånd får uppehålla sig kring dessa områden.

Snö- och vegetationsröjning i dessa områden kräver särskild försiktighet, arbetsrutin enligt regelverk.

Utpekade skyddsområde avseende flygplatsens landningshjälpmedel:

- PAR
- TILS (har ej risk- eller förbudsområde)
- ILS
- EMP

Vid drift av ovanstående utrustning uppstår dessutom ett förbuds- respektive restriktionsområde inom vilken det kan uppstå personskador vid vistelse inom respektive område, teknisk ansvarig utarbetar riktlinjer för dessa områden. För arbete inom ovanstående område görs kontroll med flygtrafikledningen för att säkerställa att utrustningen inte är aktiv.

13.2 Utrustning som sänder eller tar emot radiovågor

För att skydda radiosystem, inflygningshjälpmedel och annan utrustning mot radiostörningar inom hela flygplatsens område, krävs det tillstånd att använda system som sänder eller tar emot radiovågor.

Radiosändare med låg effekt typ mobiltelefoner och kontorsutrustning är undantagna.

13.2.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, utrustning som sänder eller tar emot radiovågor

Innan användning av utrustning som avger eller tar emot radiovågor ska kontakt tas med flottillstaben A6 (Hkpflj-A6@mil.se).

13.3 Skydd av luftrum och utrustning

L C Flygplats ansvarar för terminalområde, kontrollzon, trafikinformationsområde, trafikinformationszon, trafikzon, SID och STAR samt in- och utflygningsprocedurer, i de fall dessa finns på flygplatsen, för att luftrummet ska vara säkert för den planerade flygverksamheten.

14 Rutiner

För att säkerställa tolerabel risknivå för flygsäkerheten ska de arbetsuppgifter och den verksamhet som har flygsäkerhetspåverkan och som inte beskrivs i flygplatsens VHB dokumenteras i rutiner. Rutiner ska

ses som styrande dokument och ska efterlevas. Flygplatsrutiner kan delas in i olika kategorier, centrala, lokala och funktionsrutiner beroende på vem som fastställer och ansvarar över rutinen. Rutiner ska minst revideras årligen i avsikt att förbättra och underhålla dem.

14.1 Lokala Flygplatsrutiner

Lokala flygplatsrutiner är rutiner som omfattar flera av flygplatsens funktioner inom flygplatstjänsten. Förslag till flygplatsrutin ska lyftas för avdömning på lokalt flygplatsledningsmöte eller i annat forum L C Flygplats anser lämpligt. Det ska på angivet möte finnas en punkt på agendan som omhändertar rutiner. Det är L C Flygplats som fastställer och sprider de lokala flygplatsrutinerna och det åligger L C Flygplats att revidera dessa rutiner årligen. Det ska framgå i verksamhetshandboken var lokala flygplatsrutiner dokumenteras. Rutinansvarig är L C Flygplats eller av denne utsedd, vem som är rutinansvarig ska framgå i rutinen.

Följande flöde beskriver hur lokal flygplatsrutin upprättas.

1. Behov av rutin presenteras för L C Flygplats för avdömning.
2. Rutin upprättas av L C Flygplats/funktionschef eller motsvarande, denne blir rutinansvarig.
3. Rutiner ska dokumenteras i av L C Flygplats fastställd mall.
4. Rutin ska i sin helhet presenteras för att fastställas i avsett forum. Efter det att rutin fastställts av L C Flygplats ska de som påverkas av rutinen orienteras och i de fall det är nödvändigt ska berörd personal utbildas och rutin ska implementeras i verksamheten. Ansvarig för detta är rutinansvarig.
5. Rutin ska dokumenteras på av L C Flygplats fastställd plats.
6. L C flygplats är ansvarig för att implementera, underhålla, förbättra, uppdatera, och vid behov avveckla rutin.

Instruktion samt mall för lokal flygplatsrutin enligt bilaga 14.1 *"Mall för lokal flygplatsrutin"*.

Rutiner ska underhållas, förbättras, uppdateras och avvecklas då behov av rutinen inte längre finns. Detta görs genom ett dokument för uppföljning av rutiner enligt bilaga 14.2 *"Mall rutinuppföljning"*.

I samband med förändringar på flygplatsen ska planerad förändring lyftas till L C Flygplats av den som initierar förändringen, detta görs på lokalt flygplatsledningsmöte som ska innehålla stående punkt som omhändertar förändringar i verksamheten. En analys ska göras av vilka lokala flygplatsrutiner samt funktionsrutiner som eventuellt påverkas av förändringen.

14.2 Funktionsrutiner

Funktionsrutiner är de rutiner som skapas av en flygplatsfunktion och som enbart påverkar den egna funktionen. Förslag till funktionsrutin ska lyftas på forum funktionschef anser lämpligt. Funktionsrutiner som är flygsäkerhetspåverkande eller kravställd av beredskap ska godkännas av L C Flygplats. Funktionsrutiner dokumenteras och samlas i DHB.

Det är funktionschef som fastställer och sprider de funktionsrutiner och det åligger funktionschef att revidera dessa rutiner årligen. Det ska framgå i DHB var funktionsrutiner dokumenteras. Rutinansvarig är funktionschef eller av denne utsedd, vem som är rutinansvarig ska framgå i rutinen.

Instruktion samt mall för funktionsrutin enligt Bilaga 14.3 *"Mall för funktionsrutin"*.

Rutiner ska underhållas, förbättras, uppdateras och avvecklas då behov av rutinen inte längre finns. Detta görs genom ett dokument för uppföljning av rutiner enligt Bilaga 14.2 *"Mall rutinuppföljning"*.

14.2.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, dokumentation av rutiner

Avsikten är att alla rutiner ska finnas tillgängliga på Malmens flygplats samarbetsyta på Emilia. I de fall rutiner inte har hunnit revideras eller hittas på samarbetsytan finns de enligt nedan:

Lokala flygplatsrutiner (tidigare benämnda GEMENSAMMA), se:

I:\Central\00.Gemensamt\24. Flygplatstjänst\1. Styrande dokument\2. Lokala regelverk\3. Flygplatsrutiner\RUTINER OCH MALLAR FÖR FLYGPLATSEN\MAL FR GEMENSAM\Gällande

För funktionsrutiner, se respektive (gällande) mapp under:

I:\Central\00.Gemensamt\24. Flygplatstjänst\1. Styrande dokument\2. Lokala regelverk\3. Flygplatsrutiner\RUTINER OCH MALLAR FÖR FLYGPLATSEN

15 Nöd- och avbrottsplaner

Förutom luftfartsolyckor som åligger flygplatsräddningen att hantera, se Kap 5, mom. 5.2 *"Särskilda krav och uppgifter"* behöver ytterligare riskidentifiering utföras och omhändertas för att säkerställa tillräcklig säkerhet i nöd- och avbrottsplaner. Exempel på risker kan vara t.ex. drivmedelhantering, bortfall av radiokommunikation eller användning av miljöfarliga ämnen.

Då nya risker identifieras är det av yttersta vikt att flygplatsledningen får vetskap om och omhändertar dessa. Risker ska på enklaste vis delges flygplatsledningen innan arbetspassets slut.

Nödlägen och övriga olyckor i verksamheter inom flygplatsområdet ska i nödvändig omfattning omhändertas i nödlägesrutiner. I de fall flygplatsorganisationen omhändertar nödlägen och övriga olyckor inom den egna organisationen ska nödlägesrutiner dokumenteras i VHB som bilagor tillhörande detta kapitel. I de fall andra verksamheter på flygplatsen utför uppgifter i nödlägesrutiner ska dessa samverkas med nämnd verksamhet och dokumenteras på flottiljens samarbetsyta avsedd för detta.

15.1 Brandfarlig verksamhet inom och omkring flygplatsområdet

Då det ska bedrivas brandfarlig verksamhet utöver den ordinarie verksamheten åligger det operatör eller uppdragsgivare (Fortifikationsverket) att informera flygplatsledningen om detta. Allt arbete inom och omkring flygplatsområdet ska föregås av en riskanalys som lämnas till flygplatsledning i god tid innan arbetet får påbörjas. Ansvarig för arbetet ska uppge; typ av arbete samt plats för genomförande till flygplatsledningen eller av denna utsedd. Exempel på verksamhet inom och omkring flygplatsområdet som ska anmälas till flygplatsledningen är:

- Heta arbeten.
- Eldning.

Flygplatsledningen ska då det anses nödvändigt informera ATS, flygplatsens räddningsfunktion samt fälthållningen.

15.1.1 FM verksamhet

Det åligger varje aktör som bedriver verksamhet på flygplatsen att säkerställa att personal i egen organisation har nödvändiga kunskaper och färdigheter för att vid brand omedelbart påbörja släckning, larmning samt begränsa spridning. Utrustning för brandbekämpning ska vara dimensionerad till den verksamhet som bedrivs. Bedömning av detta gör chef för verksamheten.

15.1.2 Extern aktör

För extern aktör, såsom entreprenörer som bedriver brandfarlig verksamhet inom och omkring flygplatsen ska uppdragsgivare (Fortifikationsverket) säkerställa att entreprenör har nödvändiga kunskaper och färdigheter för att vid brand omedelbart påbörja släckning, larmning samt begränsa spridning. Utrustning för brandbekämpning ska vara dimensionerad till den verksamhet som bedrivs. Bedömning av detta gör uppdragsgivaren.

15.1.3 Krav på utbildning

För att säkerställa att samtlig personal tagit del av de rutiner/styrningar som gäller inom och omkring flygplatsområdet krävs flygplatssäkerhetsutbildning (airsideutbildning), se Kap 12, mom. 12.2.

De nödlägesrutiner som sprids via flygplatssäkerhetsutbildningen ska finnas dokumenterade och ska delas på flygplatsens samarbetsyta eller annan plats där flygplatsledningen sprider information. Huvudinstruktör för flygplatssäkerhetsutbildningen på förbandet är ansvarig för att rutiner uppdateras och hålls aktuella.

L C Flygplats ansvarar för att det finns en rutin för hur man påkallar flygtrafikledning samt flygplatsens räddningsfunktion, denna ska beskrivas i flygplatssäkerhetsutbildning lokala del och ska delas på flygplatsens samarbetsyta eller annan plats där flygplatsen sprider information.

15.1.3.1 Lokalt omhändertagande - Malmens flygplats, rutin för alarmering vid olycka

För alarmering vid olycka med person- eller miljöskada på flygplatsområdet ska Bilaga 12.4 *"Förfarande vid personskada_miljöolycka flygplatsområdet"* följas.

15.2 Miljöolycka

L C Flygplats ansvarar för att det finns en förfarande för hur man omhändertar olika typer av miljöolyckor. Rutinen ska bl.a. utse vilken flygplatsfunktion som ska kontaktas vid miljöolycka på flygplatsen. Rutinen ska samverkas med miljöhandläggare och övriga som påverkas.

Rutinen ska beskrivas i flygplatssäkerhetsutbildning lokala del och ska delas på flygplatsens samarbetsyta eller annan plats där flygplatsledningen sprider information.

15.2.1 Mindre spill

Varje verksamhetsutövare inom flygplatsområdet ska ha beredskap och utrustning för att omedelbart kunna hantera mindre spill av miljöfarliga ämnen och kemikalier. Utrustning dimensionerad för att omhänderta mindre spill (10 kvm) samt begränsa läckage ska finnas. Krav gällande enskilda omhändertagande vid miljöolycka framgår i flygplatssäkerhetsutbildning.

Kontaminerad materiel/massor ska omhändertas. Lokal miljöhandläggare kan stödja med klassning och omhändertagande av materiel/massa. Vid behov av stöd på flygplatsområdet kontakta utsedd flygplatsfunktion.

Vid spill orsakat av extern aktör ska utsedd flygplatsfunktion alltid informeras för bedömning om verksamhet kan fortgå. Denne gör även bedömning om flygplatsledning och miljöhandläggare ska informeras.

15.2.2 Större utsläpp

Flygplatsräddningstjänsten ska i första läget tillkallas för att säkerställa att åtgärder vidtas för att brand inte ska uppstå och för att säkerställa begränsning av utsläpp. Insatsledaren ska enligt rutin tillkalla fälthållningsledaren för bedömning och vidare åtgärder. Insatsledare tillsammans med fälthållningsledare godkänner om verksamhet kan fortsätta eller ska begränsas samt att informera flygplatsledning och miljöhandläggare vid behov.

Den som kontinuerligt bedriver verksamhet på flygplatsområdet ska ha verksamhetsregler som beskriver hur man omhändertar mindre spill. Beskrivning ska minst innehålla plan för omhändertagande av spill, vilken typ av utrustning som finns att tillgå direkt samt hur man informerar om och anmäler inträffad miljöolycka.

15.3 Uppställning av flygplan och helikoptrar med speciella avvikelser

Flygplan och helikoptrar i den militära luftfarten kan utifrån uppdrag utrustas med vapen och laster som vid avvikande händelser kan utgöra risker för egen verksamhet men även för civilsamhället. Riskbedömning utgör grunden till vilka motverkande åtgärder som krävs vid varje flygplats. Riskbedömning ska göras minst av personal med kompetens inom flygplatsledning, flygplatsräddning, ATS, flyg och flygunderhåll. Resultat av riskanalys ska dokumenteras i en funktion- och verksamhetsöverskridande nödlägesrutin som L C Flygplats är ansvarig för. Rutinen ska publiceras där samtliga berörda kan ta del. Ny/kompletterande riskbedömning ska göras vid förändrad verksamhet, besök där man använder andra vapensystem än de som normalt nyttjas på flygplatsen eller annan förändring som påverkar verksamheten. Då ny/kompletterande information uppkommer i samband med riskbedömning ska rutin uppdateras.

Flygunderhållstjänsten upprättar egna rutiner för förvaring, hantering, laddning och plundring av vapen, motmedel och andra farliga system, dessa rutiner ska samverkas med flygplatsledning och vid behov flygplatsfunktioner.

Vid flygning med laddade luftfartyg ska det på flygplatsen finnas uppställningsplatser avsedda för luftfartyg som landar med olika typer av avvikelser såsom eldavgång och läckage av farliga ämnen. Särskild uppställningsplats ska vara lättillgänglig och avskild från övrig verksamhet. Om ofarlig riktning (där ingen oavsiktligt skadas inklusive tredje man) inte kan uppnås ska det finnas en vall för att dämpa skadeeffekter. Plattor avsedda för klick ska vara skyltade med "misfire apron" alternativt "klickplatta". Styrlinjen ska gå mot vall eller mot ofarlig riktning. ATS har som uppgift att anvisa flygplan med speciella avvikelser till anvisad plats.

15.3.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, anvisning till uppställningsplats

Se Bilaga 15.1 "Uppställning luftfartyg med speciella avvikelser".

16 Flygplatsens planering för räddningsinsatser

Planering för räddningsinsatser avser flygplatsräddningstjänstens verksamhet.

L C Flygplats ansvarar för att det finns en Räddningsplan samt Räddningsinstruktion som revideras, värderas och distribueras minst årligen se Bilaga 16.1 "Räddningsplan".

Flygplatsräddningschef upprättar planen i samverkan med L C Flygplats som därefter fastställer planen och samordnar behoven mellan civila och militära krav.

16.1 Räddningsplan

Räddningsplan beskriver hur samordning sker mellan olika myndigheter och organisationer som har del i en räddningsinsats vid olycka med luftfartyg. Planen omhändertar olyckor eller nödsituationer inom flygplatsområdet samt in- och utflygningsområden, och är anpassad efter den typ och den mängd flygtrafik som opererar på flygplatsen. Planen ska även minst innehålla:

- Fastställda krav och förmågor på flygplatsräddningstjänsten.
- Fastställd nivå på flygplatsräddningstjänst.
- När larm ska utlösas och hur insatser ska koordineras.
- En beskrivning av hur en fast, eller vid behov mobil, samordningscentral inrättas för samordning av räddning- och krisinsatser på flygplatsen.
- Instruktioner till individer eller enheter om de åtgärder som krävs för att initiera och genomföra planen.
- Förfaranden för att i en nödsituation leda evakuerade passagerare till ett säkert område.
- Organisation för flygplatsräddning avseende personal, fordon, släckmedel och förmåga samt sammankallning av resurser.
- Riskreducering för egen personal samt för tredje person.
- Samband och kommunikation med ingående delar i räddningsinsatsen.
- Beredskapsalternativ för räddningsstyrkan.
- Översiktskartor över ledningsplatser, brytpunkter, beredskapsplatser, vattenposter/vattentäcker räddningsvägar och uppsamlingsplatser.
- Åtgärder efter insats avseende, sanering av egen personal, omhändertagande av utrustning och kläder samt debriefing.
- Insatsplaner för speciella anläggningar inom räddningsområdet.
- Distribuering och uppdatering av räddningsplan och räddningsinstruktion.
- En beskrivning av vilka funktioner som bör delta i samövningar.

Planeringen består utav två delar – Räddningsplan samt räddningsinstruktion. Dessa revideras årligen baserat på bland annat utfall från övningar eller förändringar i verksamheten.

16.1.1 Räddningsområdets utsträckning

Räddningsområdet är ett område fastställt av L C Flygplats i samråd med kommunal räddningstjänst, vilket minst omfattar flygplatsområde samt in- och utflygningsriktningar enligt LMF L. I detta område ska flygplatsräddningstjänsten verka.

Finns vattendrag inom flygplatsens räddningsområde ska det i plan för räddningsinsats beskrivas hur detta omhändertas.

Flygplatsräddningstjänsten kan beordras att utföra räddningstjänst utanför detta område med den utrustning och kompetens som är existerande på flygplatsen.

16.1.1.1 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, räddningsområdets utsträckning

Se Bilaga 16.2 "Flygplatsräddningsområde Malmen".

16.1.2 Räddningsinstruktion

Räddningsinstruktion ska stå i proportion till den verksamhets som bedrivs på flygplatsen. Instruktionen ska innehålla:

- Checklistor.
- Sambandsplan.
- Räddningskartor.
- Plan för efterforskning av nödställd.
- Markerade ledningsplatser.
- Brytpunkter.
- Pejlpunkter.
- Vattenposter.
- Vattentäkter.
- Räddningsvägar.
- Grindar/bommar.
- Möjliga uppsamlingsplatser.

16.1.2.1 Checklistor

Checklistor ska finnas för alla de resurser som förväntas ha åtgärder i samband med olycka, eller nöd, av luftfartyg och består minst utav följande:

Fara för haveri	Grön checklista	Någon form av flygplanfel, Varningslarm
Befarat haveri	Gul checklista	Tappad kontakt med flygplan, ev. haveri, Haverilarm
Haveri	Röd checklista	Konstaterat haveri, Haverilarm
Hot mot flygplan i luften	Blå checklista.	T.ex. Kapning, Varningslarm

16.1.2.2 Lokalt omhändertagande – Malmens flygplats, räddningsplan och instruktion

För räddningsinstruktion, se Malmens flygplats samarbetsyta på Emilia.

(<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/malmensflygplats/Delade-dokument/FMDokument/Forms/Bilaga%2057%20Rddningsinstruktion.aspx>).

Räddningsplan ännu ej upprättad.

16.1.3 Övningar

Övningar genomförs mot upprättad räddningsinstruktion och räddningsplan för flygplatsen. Chef i linjen ska säkerställa att övningar genomförs enligt räddningsplan. Funktionschefer stödjer planeringen.

C OrgE säkerställer i samråd med övningsledare att förutsättningar finns för att genomföra planerade övningar genom att tilldela instruktörer och handledare, samt att lämpliga lokaler och utbildningsanordningar finns att tillgå.

17 Häls föreskrifter

Chef i linjen för flygplatsräddningstjänst ansvarar för att medicinska krav för personal inom flygplatsräddningstjänst följs upp och dokumenteras. Vid förfrågan ska dokumentation på medicinska krav kunna uppvisas.

Häls föreskrifter regleras i FFS 2019:10 Kap 12 samt Tillämpningsbestämmelser – Kap 12, Bestämmelser om fysiologiska förutsättningar och medicinska krav.

Inom militär luftfart regleras de medicinska kraven för Insatsledare i flygplatsräddningstjänst i Kap 12 FFS 2019:10. Övrig personal i räddningstjänst som utövar Rök- och Kemdyk regleras medicinska kontroller av Arbetsmiljöverket, AFS.

Personal i flygplatstjänst ska vid tjänstgöring äga sådan status avseende fysisk och mental hälsa att denne inte kan inverka menligt på flygsäkerheten i sin tjänsteutövning. Chef i linjen ska beskriva i egna styrande dokument hur omhändertas.

Flygplatsen ska ha en uppföljning över personal som har krav på medicinska hälsokontroller, vilka ingår i flygplatsdriften.

Alkohol eller droger får inte införas på flygplatsen. Om man misstänker att någon är påverkad under jobbet på flygplatsområdet ska detta snarast rapporteras till chef med personalansvar.

I övrigt ska "FM policy för riskbruk och skadligt bruk av alkohol, spel och drog" följas:

<http://emilia.swedi.mil.se/Arbeta-i-FM/Arbetsplatsen/Arbetsmiljon/Sidor/alkohol-droger.aspx#tab0=1>

18 Dokumentation

Dokumentation bör finnas samlad för respektive system. All dokumentation ska sparas i minst två år, under angiven tidsrymd eller under ett systems livslängd.

19 Särskilda begrepp och förkortningar

Begrepp/förkortning	Förklaring
Allvarligt tillbud (ATB)	Avser ett tillbud där omständigheterna pekar på att ett haveri varit mycket nära att inträffa.
Avvikelse	Avvikelse är en "händelse" som avser inte uppfyllande av krav.
Chef i linjen	Chef med personalansvar.
Driftstörning	Driftstörning avser en felfunktion hos personal eller materiel eller övrig händelse där flygsäkerheten har påverkats eller skulle kunna ha påverkats.
Flygl	Militära flyginspektionen, som är den enhet i Högkvarteret som bl.a. ansvarar för den militära luftfartsmyndighetsfunktionen.
C Flygplats	Central Flygplatschef; har ansvar för att gällande regelverk följs på de flygplatser som trafikeras av militär luftfart.
Flygplatsområde/Airside	Området på en flygplats avgränsat med airsidestaket, angränsande byggnader dit tillträdet är begränsat.
Flygplatssäkerhet	Regler och förhållningssätt för att bibehålla flygsäkerheten på flygplatsen.
Flygplatstjänst	Flygplatstjänst avser ledning, drift och underhåll av flygplatsen samt luftrummet som tillhör flygplatsen.
FM	Försvarsmakten.
FOD	Foreign Object Debris (Främmande skadliga föremål).
FOM	Flygoperationell manual.
FS	Flygstaben.
Funktionsledning	Se operationell ledning.
Funktionschef	Person med ansvar för; Fälthållningstjänst, Flygplatsräddningstjänst, SIS-tjänst (CNS).
Funktionsansvarig	Se funktionschef.
FV	Flygvapnet.
FVC	Flygvapenchef.
Färdområde	Den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av manöverområdet och plattor.
Haveri	För att en händelse ska klassas som en olycka krävs att luftfartyget har använts i avsikt att flyga och att: - Någon person skadats med dödlig utgång eller skadats allvarligt genom händelsen. - Luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel. - Luftfartyget kan inte lokaliseras.
Händelse	Händelse används i löpande text om något som händer. Det som händer är normalt inte förutsägbart (sker slumpvis) och "händelsen" leder till olika konsekvenser såsom haveri, allvarligt tillbud och tillbud.

LMF L	Ledning militär flygplats Land.
L C Flygplats	Lokal Flygplatschef; Ger ut operationella styrningar på den lokala flygplatsen.
L OC	Lokal Operationell Chef; benämning på den som på högsta nivå inom OrgE av OC erhållit delegering av mandat för delar av den operationella ledningen.
Luftfartyg	Flygplan, helikopter och obemannade luftfartyg är exempel på luftfartyg.
Linjechef	Se "chef i linjen".
Lokal operationell ledningsgrupp	Utsedda personer tilldelas mandat och ansvar för att styra hur flygplatstjänsten ska utföras oberoende av ordinarie linjeorganisation.
Manöverområde	Den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning. I Manöverområde ingår dock inte plattor, uppställningsplatser, klargöringsområden eller flygplansvägar.
NOTAM	Notice To Air Men.
NVD	Night Vision Device.
OC	Operationell chef (högst ansvarig för en inom mil luftfartens operationella tjänster).
Operationell ledning	Utsedda personer tilldelas mandat och ansvar för att styra hur en verksamhet ska utföras oberoende av ordinarie linjeorganisation.
Operativ ledning	Utsedda personer i linjen med tilldelat mandat, resurser och ansvar att genomföra verksamhet.
PPR	Prior Permission Required (Skriftligt landningstillstånd, tillstånd i förväg erfordras).
Riskhantering	Ett begrepp som är sammanfattande för allt säkerhetsarbete så som; riskanalys, säkerhetsbevisning, säkerhetsanalys och riskutredning.
Skyddsjakt	För att säkerställa en hög flygsäkerhet genom minskad risk för fågel- eller viltkollisioner ska verksamheten kunna verkställa avlivning av vilt som utgör en uppenbar fara för flygsäkerheten under flygplatsens öppethållande.
SNOWTAM	Special Notice To Air Men.
System	Personer, teknik och procedurer som är organiserade för att utföra en eller flera specificerade uppgifter, där ett system kan bestå av ett eller flera delsystem. Ett system är ett antal komponenter, delar av systemet, som tillsammans samverkar för att nå ett gemensamt mål.
Säkerhetsledningssystem	En systematisk strategi för att leda säkerheten, inklusive nödvändiga organisatoriska strukturer, redovisningsformer, strategier, riktlinjer och processer.
Tillbud (TB)	Avser en driftstörning som, under rådande förhållanden vid händelsen, bedöms ha kunnat leda till haveri eller allvarlig skada på

	personal eller materiel.
TSFS	Transportstyrelsen författningssamling.
Tolerabel risknivå	Den risknivån som FVC kan acceptera i verksamheten.
Verksamhetsansvarig enligt TS	L C Flygplats.
Verksamhetshandbok	Operationell lednings styrande dokument.
Verksamhetsutövare	Avser en identifierbar organisation, inom ramen för en statlig myndighet eller ett företag, som bedriver verksamhet inom det militära luftfartssystemet.