

# FÖRSVARSMAKTEN



## Reglemente Ledning av militär luftfart

2021



# **Reglemente Ledning av militär luftfart**

**R LML 2021**

## REGLEMENTE

© Försvarmakten har upphovsrätt till detta verk.

Bilder på omslaget:	Bakgrundsbild, Jesper Sundström/Försvarmakten Foto längst upp till vänster, /Försvarmakten 2:a fotot uppifrån till vänster, /Försvarmakten 3:e fotot uppifrån till vänster, Joel Thungren/Försvarmakten 4:e fotot uppifrån till vänster, Astrid Amtén/Försvarmakten Foto längst upp till höger, Kristoffer Olofsson/Försvarmakten 2:a fotot uppifrån till höger, Lasse Jansson/Försvarmakten 3:e fotot uppifrån till höger, Astrid Amtén/Försvarmakten 4:e fotot uppifrån till höger, Per Forsberg/Försvarmakten Bakgrundsbilden på himlen, Jesper Sundström/Försvarmakten
Grafisk bearbetning:	Omslaget: Angela Ullman/Försvarmakten Reglementet: Mikael Hörnqvist och Oscar Fritzdorf /Försvarmakten
Produktionsid:	201130031
Produktionsformat:	Word, A4, 2021 års typografi
Publikationsområde:	FVC ML-PUBL
Tryck:	Behovstryckning

VIDAR-handling: FM2020-24350:5

**Beslut om fastställande av version 1.1 med ändring 1 till  
Reglemente Ledning av militär luftfart 2021**

Reglemente Ledning av militär luftfart 2021 (R LML 2021) version 1.1 fastställs att gälla från och med 2021-11-01.

Publikationen har inget registrerat M-nr. Publikationen tillgängliggörs genom publicering på intranätet emilia och [www.forsvarsmakten.se](http://www.forsvarsmakten.se).

Detta reglemente har beslutats av generalmajor Carl-Johan Edström. I den slutliga handläggningen och som föredragande deltagit kvalitetschef militär luftfart Mikael Hörnqvist.

Carl-Johan Edström  
Flygvapenchef

Mikael Hörnqvist

# Ändringar

Version	Ändring nr	Gäller från	Vidarhandling för beslut	Anmärkning
1.0	0	2021-11-01	FM2020-24350:2	Utgivningsår 2021
1.1	1	2022-11-01	FM2021-24350:5	

Ändringar i texten framgår av ändringsmarkör. I de fall rad/stycke har utgått markeras det med en blankrad och ändringsmarkör.

## KOM IHÅG!

Om du läser denna publikation i pappersform – *kontrollera att du har den senaste versionen*. Fastställd och gällande version finns alltid publicerad på Försvarmaktens intranät samt på [www.forsvarsmakten.se](http://www.forsvarsmakten.se).

Förslag till ändringar till detta reglemente skickas till [lml@mil.se](mailto:lml@mil.se).

# Förord

Reglemente Ledning av militär luftfart (R LML) innehåller bindande bestämmelser för ledning av Försvarmaktens verksamhet inom det svenska militära luftfartssystemet.

Målgrupp för reglementet är chefer och medarbetare på alla nivåer med direkt eller indirekt ansvar för uppgifter som ingår i eller har påverkan på den militära luftfarten i Försvarmakten.

Militär luftfart ska genomföras i enlighet med Försvarmaktens föreskrifter om militär luftfart (FFS 2019:10), tillhörande tillämpningsbestämmelser (TB) och särskilda bestämmelser SE-EMAR enligt Reglemente militär luftfart (R MIL LUFTFART 2020), Försvarmaktens föreskrifter om trafikregler för militär luftfart (FFS 2020:4) och Utformning av militära flygplatser (RML F). Syftet med detta reglemente är utveckla denna reglering och konkretisera hur tillämpningen ska ske i Försvarmakten.

I den händelse annan nation ska bedriva verksamhet inom ramen för det svenska militära luftfartssystemet avgör Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör (FSI) vilka bestämmelser och regler som ska gälla. Om sådan verksamhet bedrivs inom ramen för Försvarmaktens verksamhet och godkända verksamhetsområden ska normalt detta reglemente och genom detta reglemente härledda dokument gälla i tillämpliga delar. Därtill gäller för aktuell verksamhet eventuella särskilda bestämmelser exempelvis övningsbestämmelser och luftrumsbestämmelser.

Reglementet gäller i fred och hela konfliktskalan.

Innehållet i denna publikation omfattas inte av sekretess.

# Läsanvisning

Bindande bestämmelser i detta reglemente anges med följande format:

B 1.1 Bestämmelse
-------------------

När begreppet *det militära luftfartssystemet* används i detta reglemente avses endast de delar av det svenska militära luftfartssystemet där Försvarmakten är verksamhetsutövare.

När chef för organisationsenhet (C OrgE) används i detta dokument så avses C OrgE som bedriver verksamhet inom det militära luftfartssystemet.

Den här versionen av reglementet har följande ändringar jämfört med version 1.0:

## **Kapitel 3**

B 3.19 kompletterad med att även tillämpliga i COM ska omhändertas i dokumentationen för enskild landbaserad flygplats.

## **Kapitel 4**

B 4.27 kompletterad med uppgift till CQ ML att även genomföra revisioner som avser ledning av fortsatt luftvärdighet och flygunderhållstjänst.

## **Kapitel 6**

Begreppen flygsäkerhetsrisk och fällningssäkerhetsrisk är utvidgade för att även inkludera räddningstjänst.

## **Kapitel 7**

B 7.1 Förtydligad avseende vilka befattningar som ska förtecknas och som ska ingå i en plan för personalförsörjning mm.

## **Kapitel 11**

B 11.2 Förtydligande av vilka befattningar som avses i kraven på C OrgE dokumenterade rutin för analys av flygsäkerhetspåverkande befattningar.

B 11.6 Utökad med krav på personalförsörjningsplanens upplösning samt en reducering av kraven på hur många år personalförsörjningsplanen ska omfatta.

B 11.7 Förändringar i kraven på vad personalförsörjningsplanen ska omfatta

B 11.23 Förändringar avseende vilka befattningar/roller som ska godkännas av C Utb Fu.

Nytt avsnitt (11.2.17) gällande hur beslut om godkännande av personal enligt avsnitt 11.2 ska dokumenteras.

## **Kapitel 12**

Komplettering med anvisning för rubriksättning av avvikelser rörande flygplatstjänst vid fartygsbaserade flygplatser.

## **Kapitel 13**

Kompletterande beskrivningar avseende beslut om utredning i samband med förlust av utrustning eller egendom.

Förtydligande av att Försvarmakten genomför utredning vid allvarligt tillbud eller haveri oavsett om SHK har för avsikt att utreda eller ej.



#### **Kapitel 14**

B 14.1 och efterföljande text är justerad så att C OrgE nu ska rapportera samtliga identifierade flygsäkerhetsrisker.

B 14.2 förtydligad avseende vad C OrgE ska rapportera inför flygsäkerhetsmöte militär luftfart

B 14.3 förtydligad avseende vad FSO ska rapportera inför flygsäkerhetsmöte militär luftfart

#### **Kapitel 16**

Förändringar i texten för att tydliggöra att revisioner genomförs oberoende i förhållande till verksamheten.

Kompletterande beskrivning av planering, samordning och resurssättning av revision av ledning av fortsatt luftvärdighet och flygunderhållstjänst.

B 16.14 ändrad avseende tidskrav för genomförande av revisioner för godkännande av biträdande revisor som revisor.

#### **Kapitel 18**

Kapitlet 18 (övergångsbestämmelser) har utgått.

#### **Begrepp**

Begreppet *Ledningsstödsystem* har en utökad beskrivning av innebörd för att även omfatta strömförsörjning

Begreppet *Tekniskt designansvar* har en utökad och förtydligad beskrivning av innebörd.

#### **Bilaga 1**

Kompletterad med generella kompetenskrav för OC, C Flygsäk och CQ ML.

Kompetenskrav för revisionsansvarig kompletterat så att kraven även gäller för kvalitetschef vid OrgE.

Mindre justeringar av kompetenskraven för Teknisk chef flyg och Flygunderhållschef.

#### **Bilaga 4**

Fördelningen av uppgifter ur SE-EMAR M är omarbetad.

# INNEHÅLL

<b>FÖRORD</b> .....	<b>5</b>
<b>LÄSANVISNING</b> .....	<b>6</b>
<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>11</b>
1.1. FLYGVAPENCHEFENS FLYGSÄKERHETSINRIKTNING .....	11
1.2. MILITÄR LUFTFART.....	13
1.3. REGLERING AV DEN MILITÄRA LUFTFARTEN .....	15
<b>2. LEDNING AV MILITÄR LUFTFART I FÖRSVARSMAKTEN</b> .....	<b>18</b>
2.1. GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER.....	18
2.2. VERKSAMHETSLEDNING OCH VERKSAMHETSANSVAR .....	19
2.3. OPERATIONELL LEDNING .....	22
2.4. ÖVERVAKNING AV FLYGSÄKERHET .....	26
2.5. ÖVERVAKNING AV ATT GÄLLANDE REGLER OCH FÖRFARANDEN FÖLJS.....	27
2.6. DOKUMENT FÖR LEDNING AV MILITÄR LUFTFART .....	29
2.7. FLYGSÄKERHETSLEDNINGSSYSTEM .....	31
2.8. SAMMANFATTANDE BESKRIVNING.....	33
<b>3. TJÄNSTER</b> .....	<b>36</b>
3.1. ALLMÄNT.....	36
3.2. FLYGTJÄNST.....	38
3.3. FALLSKÄRMSTJÄNST .....	38
3.4. LEDNING AV FORTSATT LUFTVÄRDIGHET .....	38
3.5. FLYGUNDERHÅLLSTJÄNST .....	39
3.6. UTBILDNING AV PERSONAL FÖR FLYGUNDERHÅLLTJÄNST .....	40
3.7. FLYGSTRIDSLEDNINGSTJÄNST.....	40
3.8. FLYGPLATSTJÄNST VID LANDBASERADE FLYGPLATSER.....	40
3.9. FLYGPLATSTJÄNST VID FARTYGSBASERADE FLYGPLATSER .....	41
3.10. SAMBANDS- OCH INFORMATIONSSYSTEMTJÄNST.....	42
3.11. FLYGMEDICIN.....	42
3.12. SYSTEMVÄRDIGHET FÖR LUFTLANDSÄTTNINGSMATERIEL.....	42
3.13. SYSTEMVÄRDIGHET FÖR RPAS .....	43
3.14. SYSTEMVÄRDIGHET FÖR MARKUTRUSTNING .....	43
3.15. SYSTEMVÄRDIGHET FÖR LEDNINGSSTÖDSYSTEM.....	43
3.16. SYSTEMVÄRDIGHET FÖR FLYGSÄKERHETSMATERIEL .....	45
<b>4. UPPGIFTER OCH BEFOGENHETER</b> .....	<b>46</b>
4.1. FLYGVAPENCHEF.....	46
4.2. FLYGCHEF .....	46
4.3. FALLSKÄRMSCHEF .....	47
4.4. TEKNISK CHEF FLYG .....	48
4.5. FLYGUNDERHÅLLSCHEF .....	49
4.6. UTBILDNINGSCHEF FLYGUNDERHÅLL.....	50
4.7. STRILCHEF .....	51
4.8. FLYGPLATSCHEF FÖR LANDBASERADE FLYGPLATSER .....	52
4.9. FLYGPLATSCHEF FÖR FARTYGSBASERADE FLYGPLATSER.....	53
4.10. SAMBANDS- OCH INFORMATIONSSYSTEMSCHEF .....	54
4.11. CHEF SYSTEMVÄRDIGHET LEDNINGSSTÖDSYSTEM .....	55

## REGLEMENTE

4.12.	FLYGÖVERLÄKARE .....	56
4.13.	FLYGSÄKERHETSCHEF.....	57
4.14.	KVALITETSCHEF MILITÄR LUFTFART .....	58
4.15.	REVISIONSANSVARIG .....	58
4.16.	LOKAL OPERATIONELL CHEF.....	59
4.17.	FLYGSÄKERHETSOFFICER.....	59
4.18.	VAKTHAVANDE VID FLYGSÄKERHETSAVDELNINGEN .....	59
4.19.	FÖRETRÄDARE FÖR MILITÄR LUFTFART .....	60
<b>5.</b>	<b>FLYGSÄKERHETSMÅL OCH FLYGSÄKERHETSPLAN .....</b>	<b>61</b>
5.1.	FLYGSÄKERHETSMÅL .....	61
5.2.	FLYGSÄKERHETSPLAN .....	61
<b>6.</b>	<b>HANTERING AV FLYGSÄKERHETSRISKER .....</b>	<b>62</b>
6.1.	INLEDNING .....	62
6.2.	BEGREPPEN FLYGSÄKERHETSRIK OCH FÄLLNINGSSÄKERHETSRIK.....	62
6.3.	FLYGSÄKERHETSRIK.....	63
6.4.	BEGREPPEN FLYGSÄKERHETSIVÅ OCH RISKGRUPP.....	64
6.5.	SAMVERKANDE FLYGSÄKERHETSRISKER.....	65
6.6.	TOLERABEL RISK FÖR FLYGSÄKERHETEN .....	66
6.7.	RISKHANTERING .....	68
6.8.	DIREKTANMÄLAN MILITÄR LUFTFART .....	71
6.9.	HANTERING AV MILITÄRA FLYGSÄKERHETS- OCH LUFTVÄRDIGHETSDIREKTIV .....	73
6.10.	FS INFO.....	73
6.11.	FLYGÅRDAGS .....	73
<b>7.</b>	<b>UTFORMNING AV VERKSAMHETSLEDNINGSSYSTEM .....</b>	<b>74</b>
7.1.	GRUNDLÄGGANDE KRAV .....	74
7.2.	FUNKTIONSADRESS FÖR FLYGSÄKERHET .....	75
<b>8.</b>	<b>MÖTEN .....</b>	<b>76</b>
8.1.	ALLMÄNT.....	76
8.2.	MÖTEN FÖR OPERATIONELL LEDNING .....	76
8.3.	MÖTEN FÖR FLYGSÄKERHETSLEDNING.....	76
8.4.	MÖTEN FÖR REVISION .....	77
8.5.	MÖTEN FÖR VERKSAMHETSUTVECKLING.....	78
8.6.	AVSTÄMNINGSMÖTE MED FSI OCH FLYGI .....	78
8.7.	MILITÄRT LUFTFARTSSEMINARIUM .....	78
8.8.	MILITÄRA LUFTFARTSRÅDET .....	78
<b>9.</b>	<b>PLANERING OCH GENOMFÖRANDE AV VERKSAMHET .....</b>	<b>79</b>
<b>10.</b>	<b>NY ELLER FÖRÄNDRAD VERKSAMHET .....</b>	<b>80</b>
<b>11.</b>	<b>PERSONLFÖRSÖRJNING .....</b>	<b>83</b>
11.1.	PERSONLFÖRSÖRJNINGSPÅN .....	83
11.2.	SÄRSKILDA KRAV VID TILLSÄTTNING AV VISSA BEFATTNINGAR OCH ROLLER .....	84
<b>12.</b>	<b>AVVIKELSERAPPORTERING .....</b>	<b>90</b>
12.1.	ALLMÄNT.....	90
12.2.	ANSVAR FÖR RAPPORTERING OCH HANTERING AV AVVIKELSER .....	90
12.3.	KLASSNING AV FLYGSÄKERHETSHÄNDELSE .....	91
12.4.	HANTERING I PRIO AR.....	92
12.5.	PAPPERSBLANKETT.....	93

## REGLEMENTE

12.6.	RUTIN FÖR UTLÄNDSK PERSONALS AVVIKELSERAPPORTERING .....	94
12.7.	SÄRSKILDA KRAV INOM RESPEKTIVE TJÄNST .....	94
<b>13.</b>	<b>UTREDNINGAR.....</b>	<b>95</b>
13.1.	ALLMÄNT.....	95
13.2.	HÄNDELSER SOM SKA UTREDAS .....	95
13.3.	UTREDNINGAR SOM GENOMFÖRS AV STATENS HAVERIKOMMISSION .....	96
13.4.	UTREDNINGAR SOM GENOMFÖRS I FÖRSVARSMAKTEN.....	97
13.5.	PROCESS UTREDNING .....	99
13.6.	UTREDNINGSRAPPORT .....	100
13.7.	BESLUT EFTER UTREDNING.....	100
13.8.	UPPFÖLJNING UTREDNINGAR .....	100
<b>14.</b>	<b>ÖVRIG RAPPORTERING .....</b>	<b>101</b>
14.1.	FLYGSÄKERHETSRAPPORTERING .....	101
14.2.	V FLYGSÅK VECKORAPPORT .....	102
<b>15.</b>	<b>AVTAL OCH ÖVERENSKOMMELSER.....</b>	<b>103</b>
15.1.	KRAV PÅ ATT UPPRÄTTA AVTAL .....	103
15.2.	UPPHANDLING OCH TECKNANDE AV AVTAL .....	103
<b>16.</b>	<b>REVISION .....</b>	<b>105</b>
16.1.	INLEDNING .....	105
16.2.	PRINCIPER FÖR REVISION.....	105
16.3.	INTERNA REVISIONER.....	106
16.4.	LEVERANTÖRSREVISIONER .....	112
<b>17.</b>	<b>FSI TILLSYN .....</b>	<b>114</b>
<b>BEGREPP.....</b>		<b>115</b>
<b>BILAGA 1 - KOMPETENSKRAV .....</b>		<b>125</b>
<b>BILAGA 2 - UTBILDNINGAR .....</b>		<b>134</b>
<b>BILAGA 3 - MÖTEN.....</b>		<b>137</b>
<b>BILAGA 4 - UPPGIFTSFÖRDELNING SE-EMAR.....</b>		<b>144</b>
<b>REDAKTIONELL INFORMATION.....</b>		<b>154</b>
<b>BILDFÖRTECKNING .....</b>		<b>156</b>
<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>		<b>157</b>

# 1. INLEDNING

## 1.1. Flygvapenchefens flygsäkerhetsinriktning

### *”Syfte och ansvar*

*I min roll som flygvapenchef har jag av överbefälhavaren fått ansvaret att reglera Försvarmaktens verksamhet inom militär luftfart så att vi, med så låg risk som möjligt för att personalen, materielen, miljön eller tredje part kommer till skada, når våra målsättningar.*

### *Flygsäkerhetsarbete*

*I syfte att skapa förutsättningar för att verksamheten inom området militär luftfart bedrivs strukturerat och säkert, samt att vi uppfyller kraven i RML, har jag fastställt Reglemente Ledning av militär luftfart (R LML), samt organiserat flygsäkerhetsavdelningen och kvalitetschef militär luftfart vid Flygstaben. Därtill har särskilt utsedda befattningshavare utgivit operationella styrningar inom respektive verksamhetsområde. Huvuddelen av dessa befattningshavare återfinns inom flygvapnets organisation. Ovan nämnda befattningshavare och organisationsdel har till uppgift att styra upp hur de olika verksamhetsområdena inom militär luftfart ska bedrivas, att följa upp efterlevnaden av dessa styrningar, samt övervaka att verksamheten sker med hög flygsäkerhet. Grundläggande för flygsäkerheten är att chefer på alla nivåer tar ansvar för att verksamheten bedrivs inom gällande regler, och därtill skapar förutsättningar för en god flygsäkerhetskultur.*

### *Ansvars- och flygsäkerhetskultur*

*Vår förståelse om människans möjligheter och begränsningar är en viktig del i att minska misstagen, och därmed förstärka flygsäkerheten. En flygsäker verksamhet är allas ansvar, där vi har att följa framtagna instruktioner och manualer i hur vi ska bedriva militär luftfart. En flygsäker verksamhet skapar även förtroende, såväl internt som externt, samt ökar vår operativa förmåga.*

*Ett effektivt flygsäkerhetsarbete har sin grund i öppenheten att dela med sig av sina erfarenheter. Utifrån dessa erfarenheter kan vi dra lärdomar som hjälper oss i att förädla våra operationella styrningar, vår ledning av verksamheten och vår resursfördelning.*

*All verksamhet inom militär luftfart ska präglas av en flygsäkerhetskultur byggd på öppenhet och där flygsäkerheten är en integrerad del, i såväl vårt planeringsarbete som i vår ordergivning, direkt och/eller indirekt på alla nivåer. Ett arbetsklimat där felbedömningar, felgrepp och felaktiga beslut används i ett lärande syfte ger en mer flygsäker verksamhet.*

*I vår flygsäkerhetskultur riskerar inte individer bestraffning om de tar beslut och agerar i linje med utbildningsståndpunkt och erfarenhet, även om detta skulle leda till missöden och olyckor. Tvärtom kommer en öppen och ärlig redovisning, samt bidrag till att reda ut händelser, röna organisationens stöd och uppskattning.*

*Att uppsåtligen, eller genom grov oaktsamhet, medverka till farlig och/eller destruktiv verksamhet tolereras inte.*

### **Flygsäkerhetsledningssystem**

Flygsäkerhetsarbetet bedrivs inom ramen för ett flygsäkerhetsledningssystem som är en del i Försvarmaktens ledningssystem. Flygsäkerhetsledningssystemet är utformat för att identifiera risker i verksamheten och utifrån vunna erfarenheter hantera dessa risker så att de minimeras, eller om möjligt elimineras, vid genomförandet av flygning eller fallskärmshoppning.

En hög flygsäkerhetsrapportering är av väsentlig betydelse för att vinna erfarenheter och identifiera trender i vår verksamhet, vilket ger oss möjligheter till att kunna arbeta proaktivt i vårt flygsäkerhetsarbete.

Den militära luftfarten ska följas upp kontinuerligt, såväl lokalt som centralt, för att säkerställa att verksamheten bedrivs inom tolerabla risker, och att de flygsäkerhetshöjande åtgärder som beslutas får önskad effekt.

En väl fungerande och tydlig kommunikation, såväl mellan chef och medarbetare som emellan medarbetare, är av största vikt för att minska risken för missförstånd, felbeslut och olyckor. Inom flygsäkerhetsområdet kan historien påvisa många exempel på där en förtydligande information, en kompletterande fråga eller ett bekräftande svar hade minskat konsekvensen av ett händelseförlopp. Förutsätt inte att viktig information är rätt uppfattad, säkerställ det.

### **Flygsäkerhetsindikatorer**

En del av flygsäkerhetsuppföljningen är kopplad till specifika indikatorer med gränsvärden för vad som är acceptabelt och vad som är önskvärt. Dessa indikatorer är fastställda av mig, som ansvarig för militär luftfart under överbefälhavaren. Valet av indikatorer har sitt ursprung i flygsäkerhetsrapporteringen som helhet, samt allvarlighetsgraden vid inträffad händelse. Flygsäkerhetsindikatorerna presenteras i den årligt utgivna flygsäkerhetsplanen (FSP).

### **Flygsäkerhet grundvärden**

Jag avslutar min flygsäkerhetsinriktning med att klargöra några grundvärden inom flygsäkerhetsområdet:

- Alla olyckor och allvarliga tillbud är möjliga att förhindra.
- Vi är alla delaktiga i att en god flygsäkerhetskultur upprätthålls i hela organisationen.
- Flygsäkerheten är, och ska fortsatt vara, en naturlig och integrerad del av all verksamhet inom och i anslutning till det militära luftfartssystemet.
- Utvecklingen och anskaffningen av materiel, som är avsedd för det militära luftfartssystemet, sker efter noggrann analys av dess påverkan på flygsäkerheten.
- God flygsäkerhet är en förutsättning för att personalen och materielen tillsammans ska kunna bidra till en ökad operativ förmåga.
- Flygsäkerheten ska alltid beaktas, såväl vid träning, övning som vid insats.

Carl-Johan Edström  
Flygvapenchef

FM2021-21210:1

## 1.2. Militär luftfart

Det militära luftfartssystemet består av system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum<sup>1</sup>. De tre systemen definieras på följande sätt<sup>2</sup>.

1. System för flygdrift: verksamhetsutövare inklusive personal, flygmaterielsystem och övriga luftfartsprodukter.
2. System för flygplats- och flygbaser: verksamhetsutövare inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler, luftfartsrelaterade anordningar och utrustning ombord på sjögående fartyg och andra installationer.
3. System för luftrum: det luftrum som tillgodoser behovet för luftfartygs manövrering, verksamhetsutövare inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler.

Med militär luftfart avses all verksamhet som bedrivs inom det militära luftfartssystemet<sup>3</sup>. Detta inkluderar även de processer som krävs för ledning, försörjning av personal, materiel, mark, anläggningar, lokaler och förnödenheter samt utveckling av organisation.

### Verksamhetsområden

Verksamhet i det militära luftfartssystemet delas in i följande verksamhetsområden<sup>4</sup>:

1. Flygtjänst
2. Luftvärdighet
  - i. Konstruktion av luftfartyg, motor, propeller och delar.
  - ii. Tillverkning av luftfartyg, motor, propeller och delar.
  - iii. Ledning av fortsatt luftvärdighet
  - iv. Flygunderhåll
  - v. Utbildning av personal för luftfartygsunderhåll
3. Flygstridsledningstjänst
4. Flygplatstjänst
5. Tjänst med fjärrmanövrerat luftfartygssystem/Remotely piloted aircraft system (RPAS)
6. Fallskärmstjänst
7. Sambands- och informationssystemtjänst

För verksamhetsområdet luftvärdighet genomförs inte konstruktion och tillverkning, punkt i och ii i listan ovan, inom det militära luftfartssystemet i FM.

Ett verksamhetsområde omfattas både av krav på lednings- och beslutsprocesser och särskilda krav inom det eller de tjänster som ingår i verksamhetsområdet.

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

<sup>1</sup> 14 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500)

<sup>2</sup> 1 kap. 3 § FFS 2019:10

<sup>3</sup> 14 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500)

<sup>4</sup> Bilaga 2 till FFS 2019:10

## REGLEMENTE

Försvarsmakten har sedan 2022-02-25 FSI godkännande<sup>5</sup> för att från och med 2022-03-01 bedriva luftfartsverksamhet inom följande verksamhetsområden:

- Flygtjänst.
- Luftvärdighet avseende ledning av fortsatt luftvärdighet, flygunderhållstjänst och utbildning av personal inom flygunderhållstjänst.
- Flygstridsledningstjänst.
- Flygplatstjänst.
- Tjänst med fjärrmanövrerat luftfartygssystem/Remotely piloted aircraft system (RPAS).
- Fallskärmtjänst.
- Sambands- och informationssystemtjänst.

### Tjänster

I detta reglemente är omhändertagandet av verksamhetsområdena uppdelat i följande tjänster.

- flygtjänst,
- fallskärmtjänst,
- ledning av fortsatt luftvärdighet,
- flygunderhållstjänst,
- utbildning av personal för luftfartygsunderhåll,
- flygstridsledningstjänst,
- flygplatstjänst landbaserade flygplatser,
- flygplatstjänst fartygsbaserade flygplatser,
- sambands- och informationssystemtjänst,
- flygmedicin,
- systemvärdighet luftlandsättningsmateriel,
- systemvärdighet RPAS,
- systemvärdighet markutrustning,
- systemvärdighet för ledningsstödsystem, och
- systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel.

---

<sup>5</sup> FM2022-6087:1 FSI beslut om godkända verksamhetsområden för militär luftfart



## REGLEMENTE

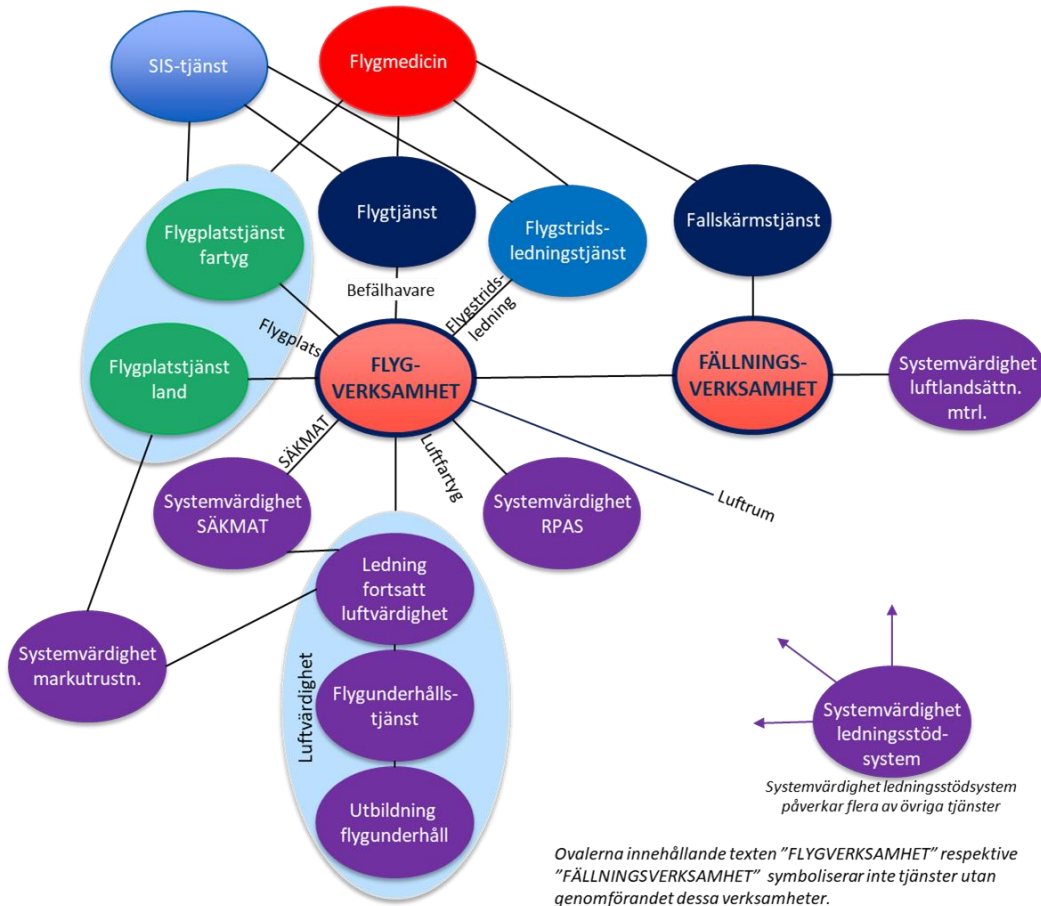


Bild 1. Samverkan mellan tjänsterna i den militära luftfarten i Försvarmakten för att möjliggöra flygning och fällning.

### 1.3. Reglering av den militära luftfarten

#### 1.3.1. Övergripande juridisk grund för militär luftfart

Den militära luftfarten regleras av luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Regeringen har i 14 kap. luftfartsförordningen bemyndigat Försvarmakten att reglera verksamheten i det militära luftfartssystemet.

Försvarmakten reglerar den militära luftfarten i Försvarmaktens föreskrifter om militär luftfart (FFS 2019:10) och Försvarmaktens föreskrifter om trafikregler för militär luftfart (FFS 2020:4) som fastställs av överbefälhavaren (ÖB) samt Utformning av militära flygplatser (RML F) som fastställs av chefen för Försvarmaktens militära flygsäkerhetsinspektion (C FLYGI).

Utifrån föreskrifterna har C FLYGI fastställt tillämpningsbestämmelser (TB) och särskilda bestämmelser för luftvärdighet (SE-EMAR). Av reglemente militär luftfart (R MILLUFTFART) framgår i vilka dokument som TB och SE-EMAR återfinns.

Föreskrifterna, RML F, R MILLUFTFART, TB och SE-EMAR benämns sammantaget för *Regler för Militär Luftfart (RML)*.

## REGLEMENTE

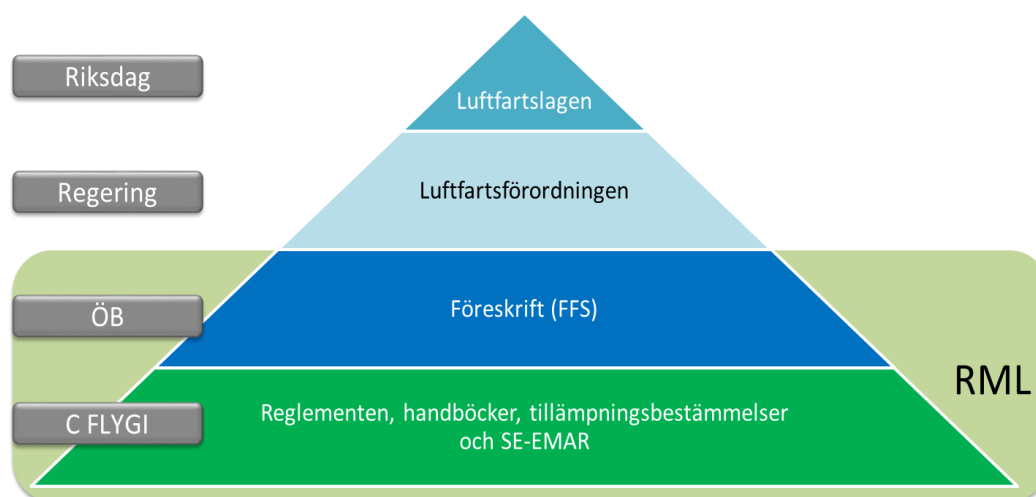


Bild 2. Reglering av det militära luftfartssystemet.

### 1.3.2. Reglering inom Försvarmakten

ÖB är verksamhetsansvarig för den verksamhet som Försvarmakten bedriver inom det militära luftfartssystemet och har i Försvarmaktens interna bestämmelser med arbetsordning för Försvarmakten (FM ArbO) beslutat om uppgifter och mandat för den militära luftfarten.

I FM ArbO delegerar ÖB uppgifter och mandat till FVC som innebär att ÖB överlåter till FVC att fatta de beslut om militär luftfart inom Försvarmakten som annars skulle ha fattats av ÖB. Detta avser dock inte den verksamhetsledning som omhändertas i linjeorganisationen.

Utifrån denna delegering beslutar FVC bl.a.

- detta reglemente med bindande bestämmelser för militär luftfart inom Försvarmakten,
- krav på organisation och befattningar/roller inom det militära luftfartssystemet vilket framgår i *FVC grundbeslut för militär luftfart i Försvarmakten*<sup>6</sup>, och
- om tolerabel risk för flygsäkerheten vilket framgår av *FVC grundbeslut för tolerabel risk för flygsäkerheten i Försvarmakten* eller genom särskilt beslut för specifika verksamheter.

Med stöd av FFS 2019:10, och inom ramen för R LML, utger därutöver utsedda personer med ansvar för *operationell ledning*<sup>7</sup> bestämmelser för hur verksamheten inom respektive tjänst ska genomföras. Dokumenten, i vilka dessa bestämmelser framgår, ingår i dokumentgruppen *operationella dokument*.

FVC samordnar den operationella ledningen i syfte att där så är möjligt skapa gemensamma strukturer inom det militära luftfartssystemet. Vid oklarheter avgör FVC gränsen för operationell ledning.

Detta reglemente och de operationella dokument som anges ovan ska tillämpas för all militär luftfart inom Försvarmakten samt övrig verksamhet inom Försvarmakten som påverkar möjligheterna att tillgodose kraven på militär luftfart och flygsäkerhet.

<sup>6</sup> FM2021-20721:1

<sup>7</sup> Avsnitt 2.1 och 2.3

## REGLEMENTE

Den som i detta reglemente har tilldelats befogenheter får delegera den rätten vidare till underlydande befattningshavare om inte annat särskilt angivits.

B 1.1. Delegering av befogenheter enligt R LML ska dokumenteras.

## 2. LEDNING AV MILITÄR LUFTFART I FÖRSVARSMAKTEN

### 2.1. Grundläggande principer

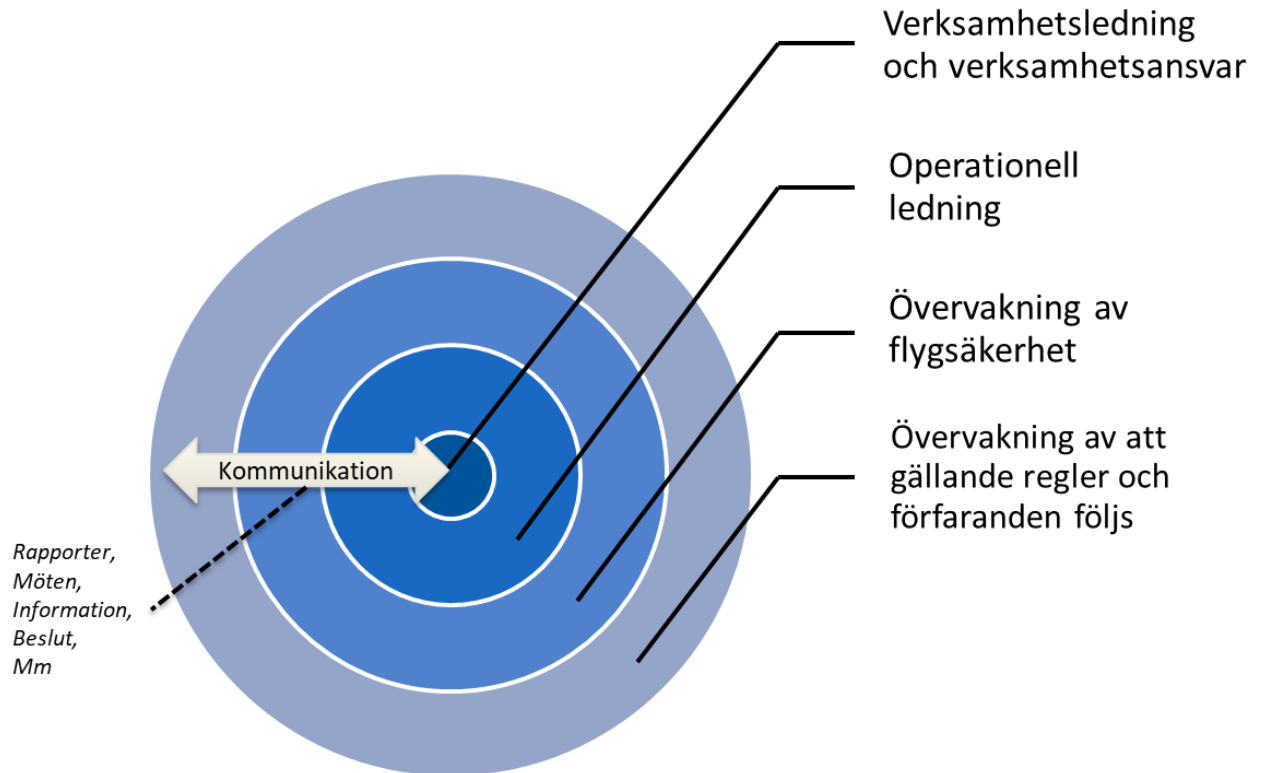


Bild 3. Delar för en säker militär luftfart.

Bilden illustrerar vilka olika delar som samverkar för att åstadkomma en säker militär luftfart.

#### **Verksamhetsledning och verksamhetsansvar**

I Försvarsmakten är det chefer på olika nivåer i linjeorganisationen som tar beslut och därmed ansvarar för den verksamhet som bedrivs. Detta ansvar innebär att säkerställa att verksamheten följer gällande regler och bestämmelser, samt håller sig inom ramen för beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten. Därtill innebär det att inrikta, sätta mål, planera, genomföra, utvärdera, förbättra och återrapportera verksamheten samt att skapa balans mellan uppgifter och resurser eller, då det inte är möjligt, anmäla denna omständighet till högre chef.

Varje medarbetare har i sin tur ett ansvar för att de uppgifter som tilldelats genomförs med avsedd ambitionsnivå och enligt de instruktioner som följer med uppgifterna, inklusive för uppgiften gällande regler och rutiner. Oförmåga att lösa en uppgift, beroende på resursbrist eller annan orsak, anmäls till närmaste chef i linjeorganisationen.

### Operationell ledning

För att skapa förutsättningar för att verksamheten genomförs inom beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten styrs hur verksamheten inom en tjänst ska bedrivas och vilka krav som ska uppfyllas. Denna styrning benämns operationell ledning. Den operationella ledningen utövas av särskilt utsedda *operationella chefer* (OC) som var och en har specifik kompetens och erfarenhet för den eller de tjänster som de styr över. OC operationella ledning utförs oberoende linjeorganisationen.

### Övervakning av flygsäkerhet

Parallellt med verksamhetsledning och operationell ledning finns särskilt utsedda personer för att, som stöd till verksamhetens ledning, övervaka flygsäkerheten och rapportera samt analysera flygsäkerhetsrisker på kort och lång sikt. På central nivå är detta *flygsäkerhetschefen* (C Flygsäk) och, på plats i verksamheten på lokal nivå, *flygsäkerhetsofficerare* (FSO).

### Övervakning av att gällande regler och förfaranden följs

För att leda övervakningen av att gällande regler och förfarande följs är en  *kvalitetschef för militär luftfart* (CQ ML) utsedd. Därtill finns utsedda *revisionsansvariga* med ansvar för att inom ett tilldelat område genomföra denna övervakning.

## 2.2. Verksamhetsledning och verksamhetsansvar

### 2.2.1. Verksamhetsansvariga och verksamhetspåverkare

Chefer för förbandsenheter på alla nivåer inom Försvarsmakten med ansvar för produktions- och/eller insatsuppdrag inom det militära luftfartssystemet, benämns i detta reglemente verksamhetsansvariga. Dessa chefer leder egen verksamhet och ska säkerställa att den bedrivs inom ramen för Försvarsmaktens föreskrifter, R LML och tillämpliga operationella styrningar. Exempel på verksamhetsansvariga: ÖB, produktionschefen (C PROD), insatschefen (C INS), FVC, C F 17, C K3, C 3. sjöstriflj, C 3. basenheten vid F 21, C 211. flygunderhållpluton vid F 17.

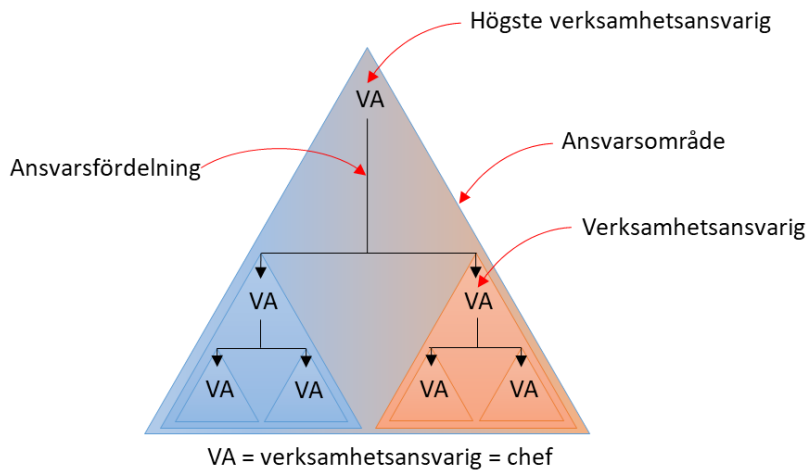


Bild 4. Verksamhetsansvariga.

## REGLEMENTE

Aktuell förteckning över verksamhetsansvariga ned till och med chef för organisationsenhet (C OrgE), återfinns i [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>8</sup> på samarbetsytan militär luftfart.

Av FVC grundbeslut för militär luftfart i Försvarsmakten framgår var i Försvarsmaktens högre ledningsnivåer det ska utses *företrädare för militär luftfart* (Företrädare ML). Företrädare ML kan utgöras av en särskild befattning eller en tillika-roll i annan befattning. Utsedd person utgör ett stöd till chefer i lednings- och beslutsfrågor för sådan verksamhet som ingår i eller påverkar det militära luftfartssystemet. Företrädare ML representerar även den egna organisationen i kontakten med FVC och OC.

Chefer vars beslut påverkar verksamhet inom den militära luftfarten för vilken inte chefen själv, eller en chef underordnad denne är ansvarig, benämns i detta reglemente verksamhetspåverkare. Dessa chefer ska i sin påverkan på den militära luftfarten uppfylla kraven på militär luftfart och flygsäkerhet. Exempel på verksamhetspåverkare: C PROD INFRA, C LEDS PERS.

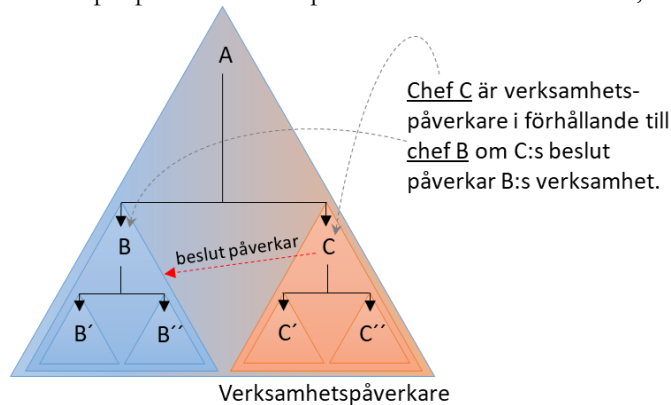
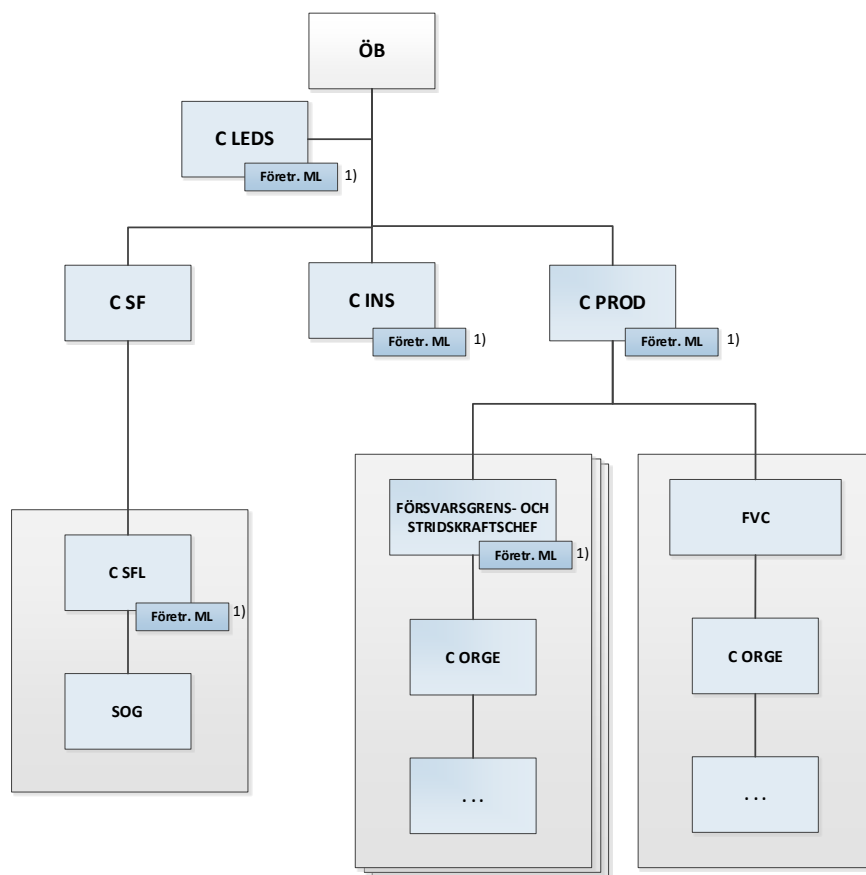


Bild 5. Verksamhetspåverkare.

8

<http://samarbetsytan.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytan/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart/AllItems.aspx>



1) Utsedd företrädare för militär luftfart är sakkunnig inom militär luftfart och representerar chefen i kontakten med ansvariga inom ledningen av militär luftfart.

Bild 6. Princip för struktur för verksamhetsledning och verksamhetsansvar.

## 2.2.2. Chef organisationsenhet

C OrgE har en särskilt viktig roll i flygsäkerhetsarbetet genom sin omfattande påverkan på hur verksamhetsledning och flygsäkerhetsledning tillämpas i praktiken.

C OrgE är ansvarig för att den verksamhet som framgår av [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>9</sup> bedrivs inom ramen för R LML och tillämpliga operationella styrningar. Detta innebär bl.a. att C OrgE ska ha ett verksamhetsledningssystem som uppfyller ett antal krav på funktioner såsom att skapa balans mellan uppgifter och resurser för verksamheten inom den egna organisationsenheten och påtala för högre chef när förutsättningar för detta saknas.

Det ska tydligt framgå i dokumentationen för verksamhetsledningssystemet, och vara känt bland medarbetarna, hur C OrgE och dennes underlydande chefer fördelar ansvar, uppgifter och befogenheter inom organisationen. Metoderna ska även säkerställa att uppgifterna utförs som avsett och att inget missas på grund av otydlig ledning.

9

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart/AllItems.aspx>

C OrgE ska tillse att flygsäkerhetsarbetet i alla dess former bejakas av chefer och personal på alla nivåer inom det egna förbandet och att brister identifieras, rapporteras, analyseras och åtgärdas med den uppmärksamhet och öppenhet som krävs. Som grund för all verksamhet gäller att den ska föregås av en riskhantering som säkerställer att ingen verksamhet bedrivs utanför den tolerabla risk för flygsäkerheten som FVC beslutat. C OrgE ska säkerställa att sådan riskhantering sker inom hela organisationsenheten på det sätt som anges i detta reglemente och hålla FVC informerad om aktuell flygsäkerhetsnivå vid förbandet.

Ett annat viktigt område är personal och personalförsörjning där tillgången till rätt kompetenser i tillräcklig omfattning och personalens insikt om flygsäkerhet och ansvarskultur är en förutsättning för hela systemet. I kraven på verksamhetsledningssystem framgår därför flera punkter som ska lägga grunden för detta.

De krav som ställs på särskilda befattningar eller roller vid OrgE såsom *lokala operationella chefer* (L OC), FSO och *revisionsansvariga* är delar i ett system för att underlätta C OrgE ansvar. Det är därför avgörande att C OrgE tillser att dessa, och andra medarbetare, får rätt förutsättningar och resurser för att kunna utföra sina uppgifter och fullgöra sina syften för flygsäkerheten.

## 2.3. Operationell ledning

### 2.3.1. Operationella chefer

Av 4 kap. 2 § FFS 2019:10 framgår att en verksamhetsutövare ska utse en eller flera personer med ansvar för funktionsledningen inom respektive verksamhetsområde. I bilaga 2 till FFS 2019:10 anges vilka verksamhetsområden som finns inom den militära luftfarten.

I detta reglemente används begreppet operationell ledning istället för funktionsledning för att beskriva sådan styrning som avser *hur* viss verksamhet ska bedrivas. Som framgår av avsnitt 1.2 har, för att omhänderta de olika verksamhetsområdena, verksamheten inom Försvarsmakten delats in i ett antal tjänster.

För den operationella ledningen av dessa tjänster utses följande operationella chefer.

- flygchef (CF),
- fallskärmschef (C Fsk),
- teknisk chef flyg (CT Flyg),
- flygunderhållschef (C FU),
- utbildningschef flygunderhåll (C Utb Fu),
- strilchef (CS),
- flygplatschef för landbaserade flygplatser (C Flygplats Land),
- flygplatschef för fartygsbaserade flygplatser (C Flygplats Fartyg),
- sambands- och informationssystemchef (C SIS),
- chef systemvärdighet ledningsstödsystem (C Sysv Ledsvst), och
- flygöverläkare (FÖLäk).

### 2.3.2. Operationella dokument

De operationella cheferna reglerar respektive tjänst i operationella dokument. Med operationella dokument avses alla dokument som upprättas för reglering inom en tjänst.



På högsta nivån utgörs de operationella dokumenten av följande:

- För flygtjänst: *Ledning av flygtjänst* (FOM).
- För fallskärmstjänst: *Ledning av fallskärmstjänst* (LFSK).
- För fortsatt luftvärdighet: *Ledning av fortsatt luftvärdighet*, (LFL).
- För flygunderhållstjänst: *Ledning av flygunderhållstjänst* (LFU).
- För utbildning inom flygunderhållstjänst: *Ledning av utbildning för flygunderhållstjänst* (LUFU).
- För flygstridsledningstjänst: *Ledning av flygstridsledningstjänst* (SOM).
- För flygplatstjänst vid landbaserade flygplatser: *Ledning av flygplatstjänst vid landbaserade flygplatser* (LMF L).
- För flygplatstjänst vid fartygsbaserade flygplatser: *Ledning av flygplatstjänst vid fartygsbaserade flygplatser* (LMF F).
- För sambands- och informationstjänst: *Ledning av sambands- och informationstjänst* (COM).
- För systemvärdighet luftlandsättningsmateriel: *Ledning av systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel* (LSV-LLM).
- För systemvärdighet ledningsstödsystem: *Ledning av systemvärdighet för ledningsstödsystem*, (LSV-LS).
- För systemvärdighet RPAS: *Ledning av systemvärdighet för RPAS* (LSV-RPAS).
- För systemvärdighet markutrustning: *Ledning av systemvärdighet för markutrustning* (LSV-M).
- För systemvärdighet flygsäkerhetsmateriel: *Ledning av systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel* (LSV-SÄKMAT).
- För flygmedicin: *Ledning av flygmedicinsk tjänst* (LFM).

Andra exempel på operationella dokument är operationell order (OpO), flyganvisning (FA) och fällanvisning.

### 2.3.3. Operationell order

Operationell order (OpO) är en dokumenttyp som innehåller styrningar för att, snabbare än genom ordinarie metoder, begränsa eller på annat sätt påverka verksamheten inom det militära luftfartssystemet. En OpO kan även avse beslut om ett *rådtrum* dvs. ett uppehåll i en verksamhet med syfte att skapa tid för samla mer information om en inträffad händelse eller osäkert läge.

En OpO är ofta föranledd av en direktanmälan militär luftfart (DirA ML) eller av ett flygsäkerhets- eller luftvärdighetsdirektiv<sup>10</sup> och utges oftast som en omedelbar/tidskritisk åtgärd i avvaktan på att en varaktig lösning är framtagen.

Beslut om OpO får fattas av OC och C Flygsäk enligt befogenheter i kapitel 4. *Vakthavande vid Flygsäkerhetsavdelningen* (V Flygsäk) får utge OpO på uppdrag av OC och C Flygsäk.

B 2.1. Av OpO ska alltid framgå på vilket sätt den upphävs eller från vilken tidpunkt den upphör att gälla.

B 2.2. Den som fattar beslut om en OpO ska säkerställa att den distribueras till berörda OrgE.

OpO som inte är av tillfällig karaktär inarbetas i tillämpliga fall i berört operationellt dokument på högsta nivån enligt avsnitt 2.3.2.

<sup>10</sup> Avsnitt 6.9

OpO distribueras i normalfallet på tre sätt.

- Fastställs i VIDAR och distribueras till berörda OrgE.
- Skickas via e-post till alla funktionsadresser för flygsäkerhet enligt avsnitt 7.2.
- Publiceras på samarbetsytan militär luftfart.

En beslutsfattande chef kan, på grund av sekretess eller andra anledningar, besluta om en begränsad distribution av en OpO.

B 2.3. Vid OrgE som bedriver militär luftfart ska det finnas dokumenterade rutiner som säkerställer att OpO, utan fördröjning, distribueras till berörda befattningshavare.

### 2.3.4. Lokal operationell chef

OC kan välja att delegera mandat för delar av den operationella ledningen om förutsättningar för sådan delegering finns.

Den som på högsta nivån inom förbandet (OrgE eller aktiverat krigsförband) erhållit ett delegerat mandat för operationell ledning benämns *lokal operationell chef (L OC)*. Varje enskild L OC benämns således exempelvis *lokal flygchef F 21*, *lokal strilchef*, *lokal SIS-chef 17.flygflottiljen* o.s.v. Det kan inom ett förband finnas flera L OC inom en och samma tjänst om det anses nödvändigt, exempelvis i form av flera lokala flygchefer, en per system och/eller geografisk plats.

FVC beslutar, i samråd med berörd OC, i vilken omfattning det ska finnas L OC. Detta beslut fattas normalt i samband beslut om med ny eller förändrad verksamhet enligt kapitel 10. I de fall det finns krav på L OC är det C OrgE som ansvarar för personalplanering och därmed ska tillse att det finns personal som uppfyller kraven för att kunna utses som L OC. Innan person utses som L OC ska denne godkännas av aktuell OC.

Som L OC utses om möjligt den linjeförbandsenhet som bedriver verksamhet inom den aktuella tjänsten. Det innebär att sådan chef ansvarar för både den verksamhet som bedrivs och, inom ramen för delegering från OC, lokal operationell ledning (Alt A enligt bild 7).

B 2.4. I de fall annan än linjeförbandsenhet utses som L OC ska det vid OrgE finnas en dokumenterad reglering av förhållandet mellan verksamhetsansvarig linjeförbandsenhet och utsedd L OC.

Aktuell förteckning över L OC återfinns i [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>11</sup>.

---

11

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart/AllItems.aspx>

## REGLEMENTE

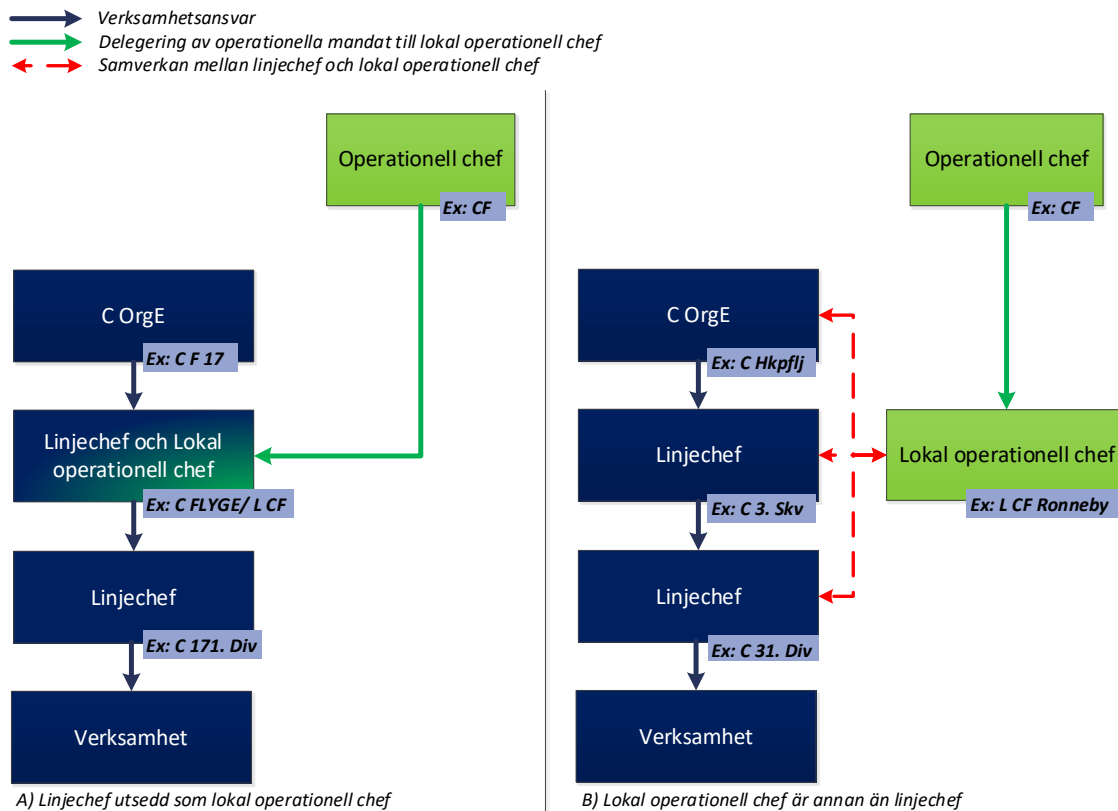
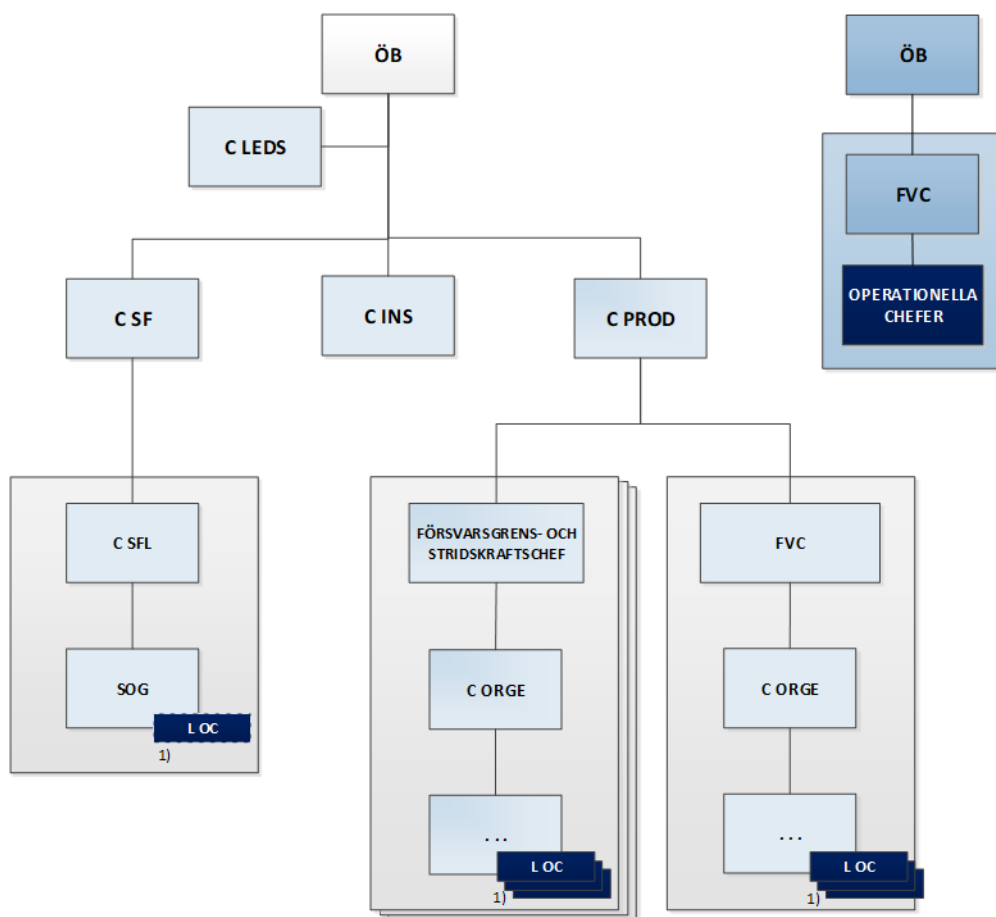


Bild 7. Delegering av mandat för operationell ledning till lokal operationell chef.

Mandat samt krav på kvalifikationer och kompetenser för L OC framgår av respektive OC operationella styrningar. Det kan även förekomma andra delegeringar än de till lokal operationell chef.



1) Lokal operationell chef stödjer verksamhetens chefer med bedömningar och beslut enligt mandat från operationell chef.

Bild 8. Operationella chefer och lokala operationella chefer.

## 2.4. Övervakning av flygsäkerhet

C Flygsäk ansvarar för vidmakthållande av Försvarsmaktens flygsäkerhetsledningssystem, leder flygsäkerhetsarbetet och stödjer verksamhetsansvariga med övervakning och rapportering av flygsäkerhetsrisker på kort och lång sikt. Flygsäkerhetsledningssystemet beskrivs i avsnitt 2.7.

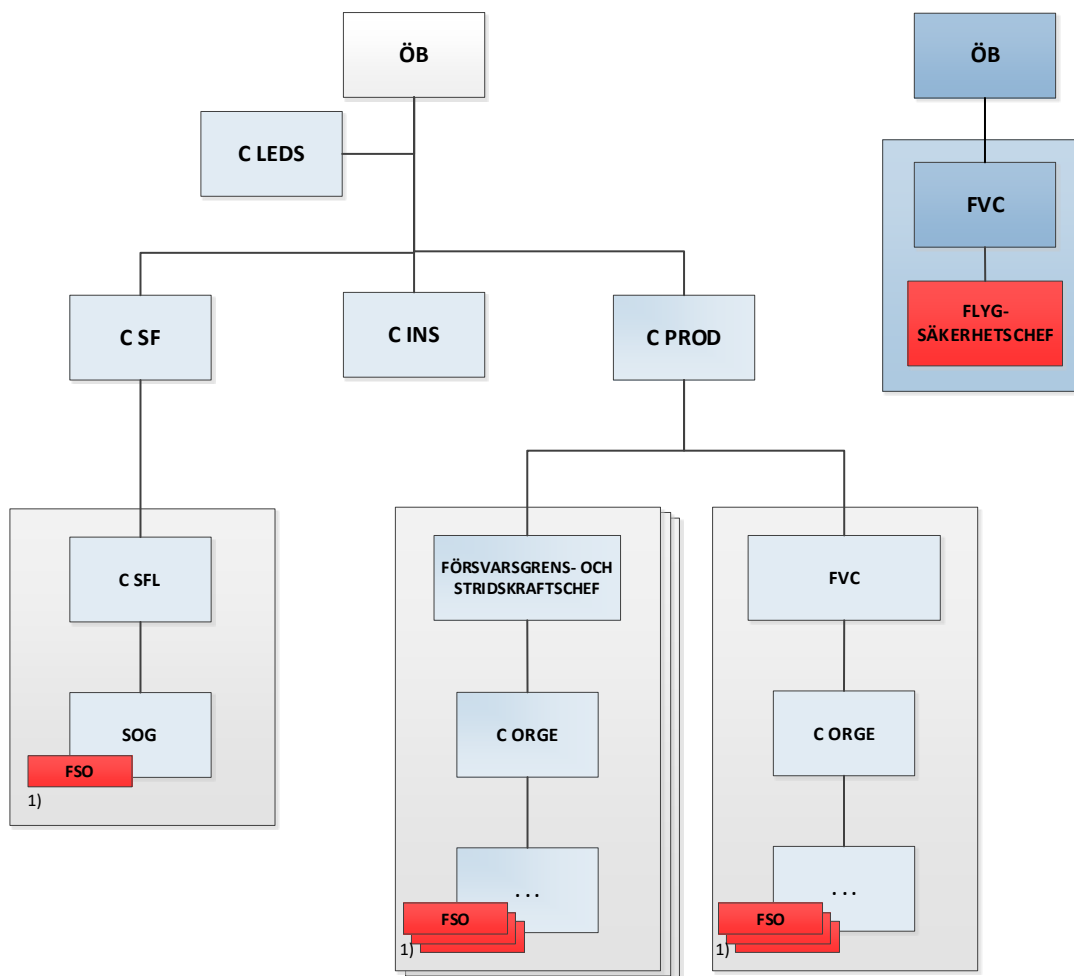
Vid varje OrgE eller aktiverat krigsförband som bedriver militär luftfart ska det normalt, för varje berörd tjänst, finnas en person eller grupp av *personer med särskilt ansvar för oberoende övervakning av flygsäkerheten*. FVC beslutar, i samverkan C Flygsäk, i varje enskilt fall i vilken omfattning förbandschef ska tillse att sådana personer finns utsedda. Utsedd person benämns *flygsäkerhetsofficer eller FSO* och lyder under C Flygsäk avseende rapportering av flygsäkerhetsrisker.

FSO kan vara i form av särskilda befattningar eller tillika-roller i andra befattningar. Detta avgörs vid FVC beslut om att godkänna ny eller förändrad verksamhet enligt kapitel 10.

Aktuell förteckning över FSO återfinns i [verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Ibid

FVC kan besluta om avsteg från ovanstående.



1) Flygsäkerhetsofficer genomför oberoende övervakning och rapportering av flygsäkerheten.

Bild 9. Särskilt utsedda personer med ansvar för oberoende övervakning av flygsäkerheten.

## 2.5. Övervakning av att gällande regler och förfaranden följs

Kvalitetschef militär luftfart (CQ ML) företräder FVC avseende det ansvar som FVC erhållit av ÖB genom FM ArbO och ansvarar för att leda övervakningen av att gällande regler och förfaranden följs inom det militära luftfartssystemet. CQ ML genomför även övervakning av att gällande regler och förfarande följs vad avser ledning vid vissa organisationsenheter.

Av FVC grundbeslut för militär luftfart i Försvarmakten framgår var i Försvarmaktens högre ledningsnivåer det ska utses en företrädare för ledningen av den egna organisationen med ansvar att bevaka att tillämpliga regler och förfaranden inom det militära luftfartssystemet följs. Utsedd företrädare för ledningen benämns *revisionsansvarig* och kan utgöras av en särskild befattning eller en tillika-roll i annan befattning.

## REGLEMENTE

Av samma grundbeslut framgår att C OrgE med uppgift att bedriva militär luftfart ska utse en *kvalitetschef* eller revisionsansvarig. Denna utsedda person ska företräda ledningen av den egna organisationen och ansvara för oberoende bevakning av att tillämpliga regler och förfaranden inom det militära luftfartssystemet följs.

Revisionsansvarig och kvalitetschef lyder under CQ ML avseende planering av och inriktning för revisionsverksamheten.

FVC beslutar, i samverkan med CQ ML, om det vid ett krigsförband som bedriver militär luftfart ska finnas utsedd revisionsansvarig.

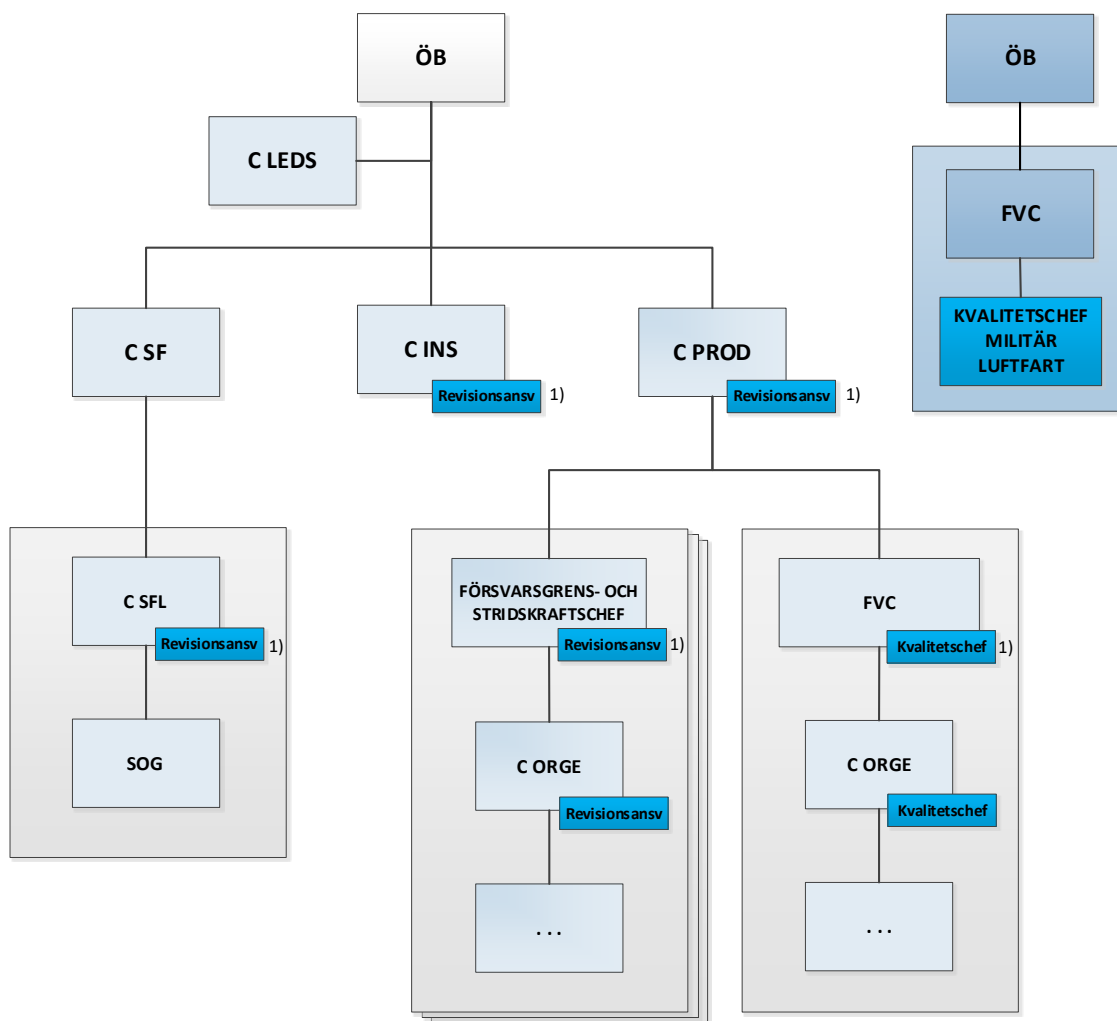
Revisionsansvarig kan vara i form av särskild befattning eller tillika-roll i annan befattning. Detta avgörs, i samverkan med CQ ML, vid FVC beslut om att godkänna ny eller förändrad verksamhet enligt kapitel 10. FVC kan besluta om avsteg från ovanstående.

Övervakning av att gällande regler och förfaranden följs fullgörs genom revisioner och beskrivs mer utförligt i kapitel 16.

Aktuell förteckning över revisionsansvariga återfinns i [verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Ibid



1) Utsedd revisionsansvarig genomför oberoende monitorering av processer ingående i eller med påverkan på det militära luftfarts systemet.

Bild 10. Utsedda personer med ansvar för att övervaka att gällande regler och förfaranden följs.

## 2.6. Dokument för ledning av militär luftfart

RML reglerar hur militär luftfart ska bedrivas för alla verksamhetsutövare. Inom Försvarmakten omsätts denna reglering i ett flertal dokument med början i FM ArbO.

Dokumentationen som ingår i Försvarmaktens verksamhetsledningssystem, och som har relevans för militär luftfart, består av ett flertal olika dokument.

Utifrån FM ArbO och bestämmelser i RML utges detta reglemente och operationella dokument för att närmare reglera hur verksamheten ska bedrivas. Vilken verksamhet som ska bedrivas och vem som ansvarar för denna styrs av Försvarmaktens verksamhetsplanering (FM VP) och Försvarmaksorder (FMO). Även avtal med externa leverantörer och överenskommelser med andra myndigheter avseende tjänster eller produkter som ingår i eller påverkar det militära luftfartssystemet, utgör dokumentation i verksamhetsledningssystemet.

## REGLEMENTE

Utifrån ovanstående fastställer chefer på olika nivåer verksamhetsuppdrag (VU), order och lokala instruktioner (exempelvis lokala ArbO). Dessa utgör också dokumentation i verksamhetsledningssystemet.

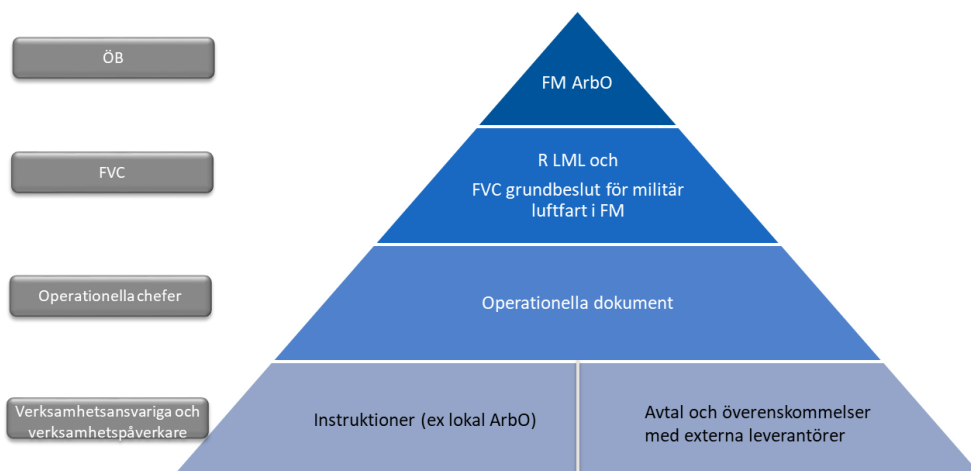


Bild 11. Dokumentstruktur för ledning och reglering av militär luftfart i Försvarmakten.

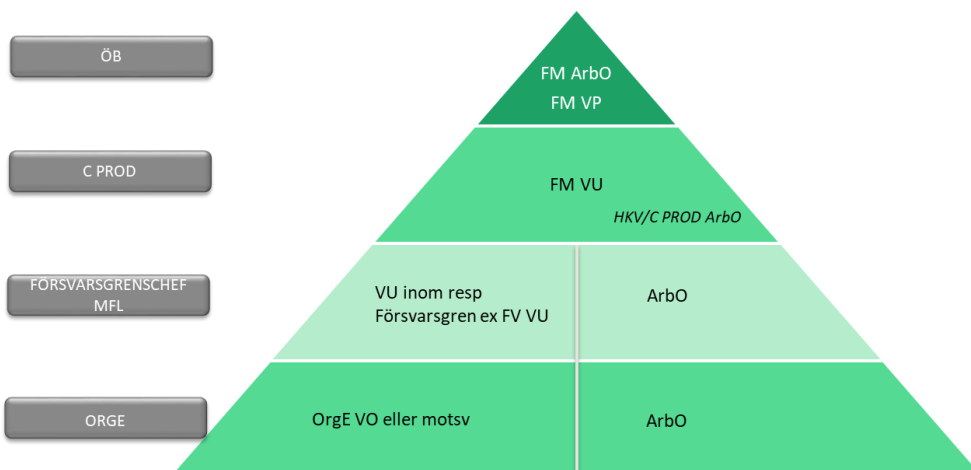


Bild 12. Dokumentstruktur för tilldelning av uppgifter inom militär luftfart i Försvarmakten.



## REGLEMENTE

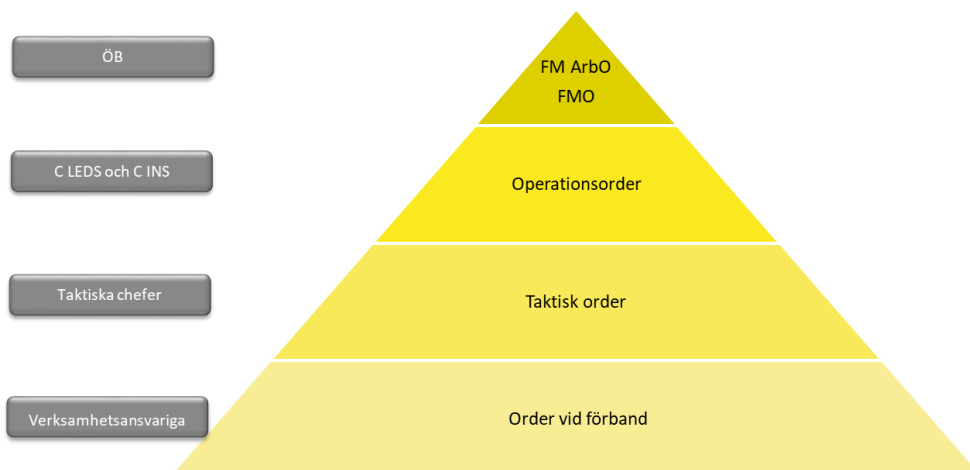


Bild 13. Dokumentstruktur för utgivande av order inom militär luftfart i Försvarsmakten.

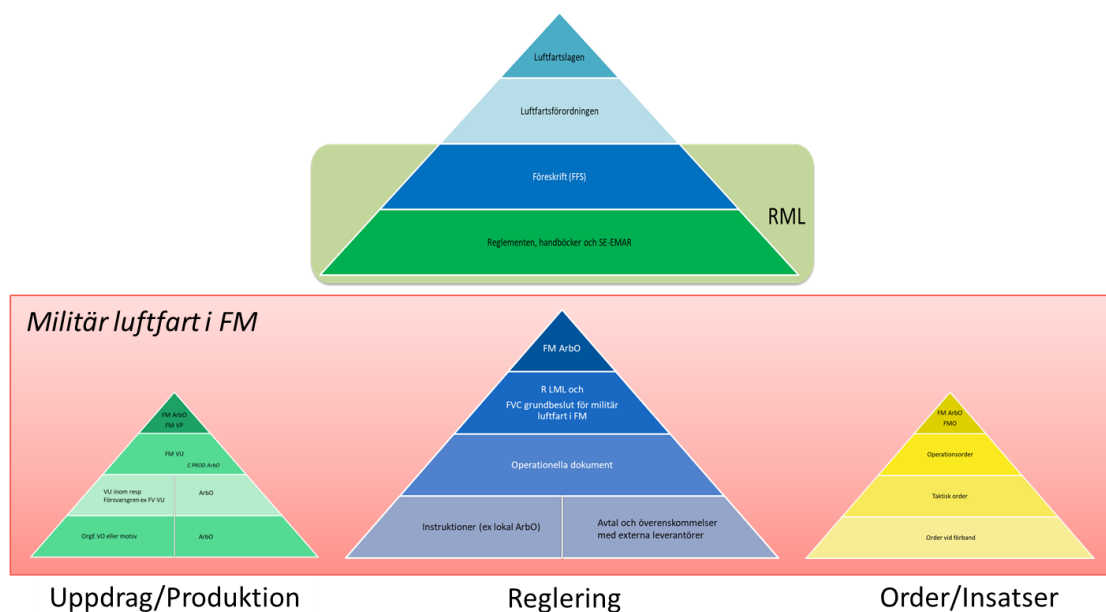


Bild 14. Sammanfattande bild över principer för reglering av militär luftfart.

Förteckning över dokument som ingår i det militära luftfartssystemet återfinns på [samarbetsytan militär luftfart](#)<sup>14</sup>.

B 2.5. Beslut om operationella dokument, inklusive elektroniska dokument och elektroniska handlingar, ska aktbilageras i ärende i VIDAR.

## 2.7. Flygsäkerhetsledningssystem

Flygsäkerhet bygger i grunden på ansvariga chefers engagemang och delaktighet i den egna verksamheten och att det finns en kunskap om luftfartsregler, risker och den militära luftfartens särart samt förståelse för det förebyggande säkerhetsarbetet. Flygsäkerhetsledningssystemet i

<sup>14</sup> <http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/Sidor/Default.aspx>

## REGLEMENTE

Försvarmakten syftar till att förebygga och minimera de risker som kan uppstå vid genomförandet av militär luftfart.

Flygsäkerhetsarbete sker i alla konfliktnivåer, oavsett beredskapsgrad, såväl vid fredsproduktion som vid insatser, och ingår i verksamhetens alla faser, från planering, via genomförande till utvärdering. Det bygger på en kontinuerlig uppföljning av verksamheten inom hela det militära luftfartssystemet. Insamling och analys av erfarenheter, avvikelser och andra rapporteringsunderlag, samt delaktighet i verksamheten, och ett system för detta, utgör grunden för denna uppföljning. Uppföljningen syftar till att identifiera trender och flygsäkerhetsrisker så dessa kan analyseras och lämpliga åtgärder vidtas, samt att kontrollera att utfallet av vidtagna åtgärder gett avsedd effekt. Arbetet bedrivs såväl reaktivt som proaktivt.

En viktig komponent i flygsäkerhetsledningen är att hålla verksamhetsansvariga, FVC och OC informerade om aktuella flygsäkerhetsrisker och rådande flygsäkerhetsnivå.

Som stöd till verksamhetsansvariga finns särskilt utsedda personer med uppgift att vidmakthålla flygsäkerhetsledningssystemet och övervaka flygsäkerheten. På central nivå är detta C Flygsäk och på lokal nivå FSO. C Flygsäk är även ansvarig för att det utarbetas centralt styrda, gemensamma, flygsäkerhetsmål för hela det militära luftfartssystemet i Försvarmakten.

En annan viktig del i flygsäkerhetsledningssystemet är de operationella styrningar och den operationella ledning som OC ansvarar för inom respektive tjänst.

ÖB informeras regelbundet i samband med militärt luftfartsråd, eller då FVC i övrigt bedömer det lämpligt, om bl.a. aktuell flygsäkerhetsnivå och beslut om förändringar i tolerabel risk för flygsäkerheten.

OC, C Flygsäk, FSO och, i förekommande fall, L OC aktiva deltagande och insyn i verksamheten, såväl i planerings- som i genomförande- och uppföljningsfasen, är viktig för flygsäkerheten.

Genom årliga revisioner kontrolleras att verksamhetsledningssystemet uppfyller ställda krav och att verksamheten bedrivs enligt gällande regler. Revisionsverksamheten utgör också en del av flygsäkerhetsledningssystemet.

Flygsäkerhetsledningssystemet ska, där det är möjligt, integreras i verksamhetsledningssystemets befintliga strukturer såsom inriktning, målsättning, planering, genomförande, utvärdering och åiterrapportering. Därtill ska systemet säkerställa snabb och tillförlitlig spridning av akut flygsäkerhetsinformation inom hela det militära luftfartssystemet samt uppfylla krav på intern styrning och kontroll och ständig förbättring.

Några av flygsäkerhetsledningssystemets viktigare komponenter:

**Roller**

*Verksamhetsansvariga*  
*Verksamhetens personal*  
*OC och L OC*  
*C Flygsäk och FSO*  
*Revisionsansvariga*  
*Företrädare ML*  
*V Flygsäk*

**Övriga komponenter**

*FVC flygsäkerhetsinriktning*  
*Beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten*  
*Riskhantering*  
*Operationella dokument*  
*OpO*  
*Direktanmälan militär luftfart (DirA ML)*  
*Flygsäkerhetsmål*  
*Flygsäkerhetsplan*  
*Övervakning flygsäkerhet*  
*Avvikelsesrapportering*  
*Utredningar*  
*Flygsäkerhetsrapportering*  
*Revisioner*  
*Analys*  
*Flygsäkerhetsmöten*  
*Flygsäkerhetsinformation*  
*FlygARdags*

De olika komponenterna i flygsäkerhetsledningssystemet finns beskrivna under olika kapitel i detta reglemente.

## 2.8. Sammanfattande beskrivning

Verksamheten inom det militära luftfartssystemet bedrivs huvudsakligen inom den linjeorganisation som är utformad för att lösa Försvarmaktens uppgifter. Inom denna organisation är chefer antingen ansvariga för någon del av den militära luftfarten eller ansvariga för verksamhet eller reglering som påverkar densamma.

FVC och OC reglerar hur den militära luftfarten i Försvarmakten ska genomföras.

[Aktuell förteckning](#)<sup>15</sup> över vilka personer som innehar rollerna FVC, OC, C Flygsäk och CQ ML återfinns på samarbetsyta militär luftfart.

---

<sup>15</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Sidor/Befattningshavare.aspx>

Internrevisorer av hela systemet

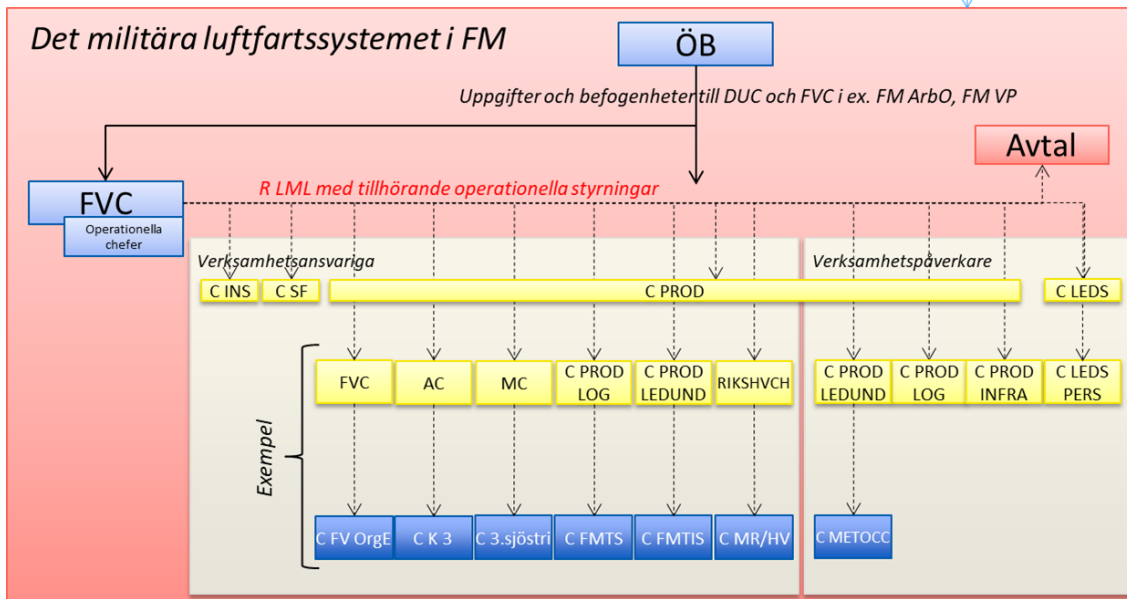
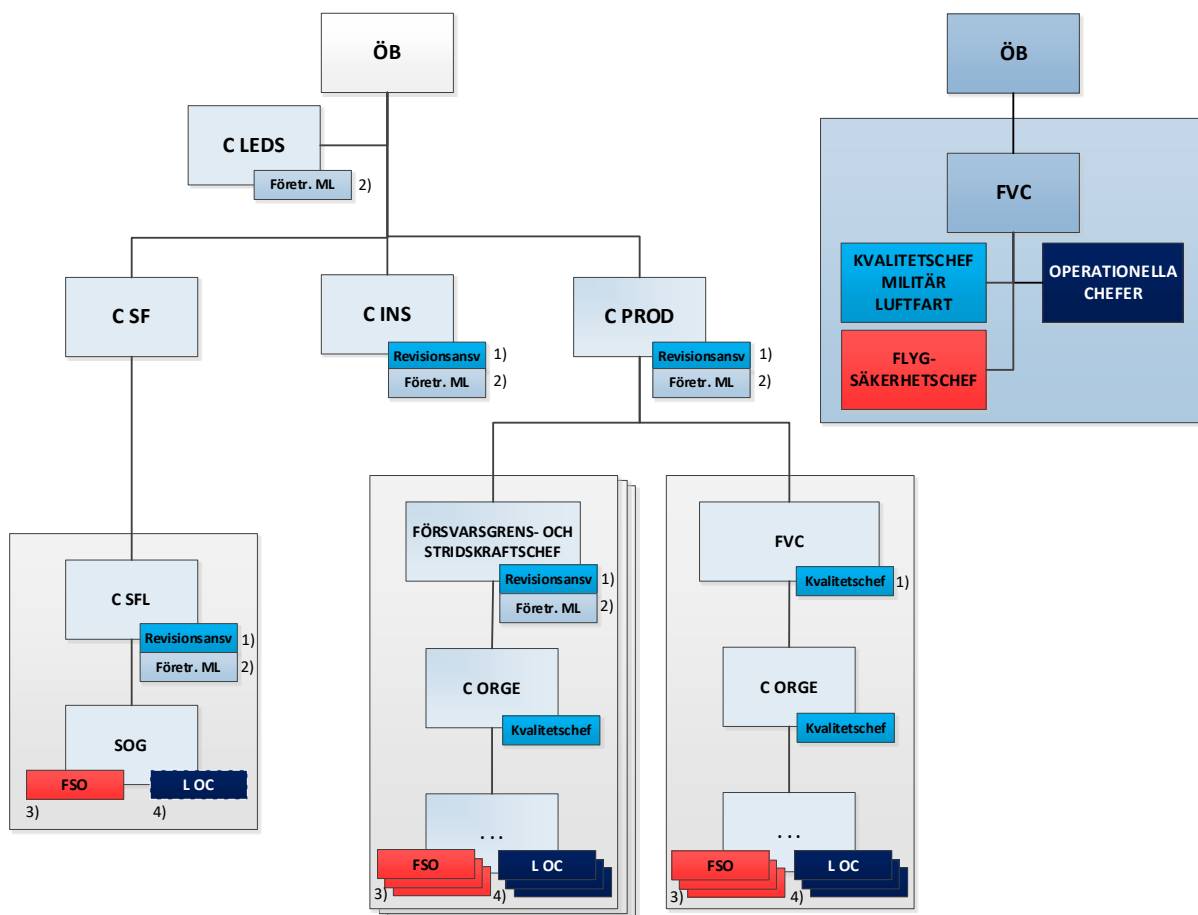


Bild 15. Principer för ledning och reglering av militär luftfart inom Försvarmakten.

Som stöd till vissa verksamhetsansvariga på högre nivåer i Försvarmakten finns utsedda Företrädare ML. För övervakning av flygsäkerheten finns en utsedd flygsäkerhetschef och flygsäkerhetsofficerare i verksamheten. För den operationella ledningen finns utsedda operationella chefer och i förekommande fall lokala operationella chefer med delegerat mandat från respektive operationell chef. För övervakning av att gällande regler och förfaranden följs finns en utsedd kvalitetschef för militär luftfart med uppgift att samordna och följa upp denna övervakning samt utsedda kvalitetschefer eller revisionsansvariga på olika nivåer.

# REGLEMENTE



- 1) Utsedd revisionsansvarig genomför oberoende monitorering av processer ingående i eller med påverkan på det militära luftfarts systemet.
- 2) Utsedd företrädare för militär luftfart är sakkunnig inom militär luftfart och representerar chefen i kontakten med ansvariga inom ledningen av militär luftfart.
- 3) Flygsäkerhetsofficer genomför oberoende övervakning och rapportering av flygsäkerheten.
- 4) Lokal operationell chef stödjer verksamhetens chefer med bedömningar och beslut enligt mandat från operationell chef.

Bild 16. Struktur för ledning och flygsäkerhetsarbetet inom militär luftfart.

## 3. TJÄNSTER

### 3.1. Allmänt

Försvarsmaktens verksamhet inom det militära luftfartssystemet är i detta reglemente indelad i tjänster. I avsnitt 1.2 återfinns i bild 1 en översiktlig beskrivning av tjänsternas inbördes relationer. För varje tjänst finns en utsedd operationell chef som reglerar hur verksamheten inom tjänsten ska genomföras. Denna reglering framgår av operationellt dokument för tjänsten.

I detta kapitel återfinns övergripande reglering och kortfattad beskrivning av tjänsterna.

I [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>16</sup> på samarbetsytan militär luftfart framgår i vilken omfattning verksamhet inom respektive tjänst bedrivs med avseende på platser och system. I samma förteckning framgår även i vilken omfattning det finns krav på revision, L OC och FSO samt, i förekommande fall, namn på utsedda personer.

#### 3.1.1. Fortsatt luftvärdighet

För luftvärdighet finns särskilda bestämmelser i SE-EMAR. Inom verksamhetsområdet luftvärdighet bedriver Försvarsmakten ledning av fortsatt luftvärdighet, flygunderhållstjänst samt utbildning av personal för flygunderhåll. Grundläggande reglering för dessa tjänster utgörs i huvudsak av SE-EMAR M, 66, 145 och 147.

Vissa områden som är reglerade i SE-EMAR finns även reglerade i FFS 2019:10, exempelvis krav på ledningssystem. FFS 2019:10 har utgjort grunden för R LML. I de fall R LML reglering bedöms medföra att SE EMAR krav inte kan omhändertas, ska detta meddelas FVC och FLYGI tolkning av SE EMAR krav ska inhämtas. Överbefälhavaren, eller den överbefälhavaren bestämmer, kan fatta beslut i ärenden om eventuella undantag från FFS 2019:10.

#### **Rollen Accountable Manager (AM)**

I SE-EMAR M, 145 och 147 ställs, för respektive område, krav på att det utses en Accountable manager (AM). AM ska vara högste ansvarige chef för verksamheten. Enligt SE-EMAR ska AM utföra vissa specifika uppgifter i sin roll inom fortsatt luftvärdighet. När dessa uppgifter ska lösas i Försvarsmakten är det inte möjligt att fördela samtliga till en enskild befattningshavare utan att ändra Försvarsmaktens organisation eller principer för ledning och styrning. Detta beror både på uppgifternas art, aktuell mandatfördelning inom vissa områden och organisationens utformning inklusive antalet ledningsnivåer.

I Försvarsmakten delas istället det ansvar som pekats ut för AM mellan FVC och de verksamhetsansvariga som fått uppgift att bedriva arbete inom de aktuella tjänsterna. Fördelningen av uppgifter framgår av bilaga 4 och förutsätter att ansvaret för chefer på olika nivåer i linjeorganisationen framgår av arbetsordningar eller motsvarande.

Begreppet AM används inte inom det militära luftfartssystemet i Försvarsmakten.

---

<sup>16</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart/AllItems.aspx>

### **Rollerna Continuing Airworthiness Manager (CAM), Maintenance Manager (MM) och Training Manager (TM)**

I SE-EMAR M, 145 och 147 ställs krav på att det utses en CAM, en MM respektive en TM. Dessa personer ska, inom respektive tjänst, ha det samlade ansvaret för verksamhetens bedrivande under verksamhetens högste ansvarige chef, Accountable Manager (AM).

I Försvarsmakten delas det ansvar som pekats ut för CAM, MM och TM mellan CT Flyg, C FU och C Utb Fu, som har ansvaret för regleringen, och de verksamhetsansvariga som fått uppgift att bedriva arbete inom de aktuella tjänsterna.

Begreppen CAM, MM och TM används inte inom det militära luftfartssystemet i Försvarsmakten.

### **Rollen Quality Manager (QM)**

Enligt var och en av SE-EMAR M, 145 och 147 ställs krav på att det utses en QM. QM har en väsentligt mer omfattande roll inom fortsatt luftvärdighet än den person som ska utses enligt 4 kap. 7 § FFS 2019:10. Av de uppgifter som enligt SE-EMAR ska omhändertas av QM är ett flertal av operationell karaktär och något fall även uppgift som normalt ska lösas av en verksamhetsansvarig. I Försvarsmakten är QM ansvar fördelat så att det följer de principer som gäller för operationell ledning och ledning av verksamhet. Detta innebär en fördelning mot CQ ML, CT Flyg, C FU, C Utb Fu och verksamhetsansvariga.

Begreppet QM används inte inom det militära luftfartssystemet i Försvarsmakten.

## **3.1.2. Fjärrmanövrerat luftfartygssystem (RPAS)**

FSI fastställer för respektive RPAS-system och dess tänkta nyttjande vilka regler i FFS 2019:10 som ska tillämpas. Dessa beslut återfinns samlat i [dokumentförteckningen](#)<sup>17</sup> på samarbetsyta militär luftfart.

Verksamhet med fjärrmanövrerat luftfartygssystem (RPAS) är enligt FFS 2019:10 ett verksamhetsområde, men beskrivs inte som en egen tjänst i detta reglemente. Regleringen för verksamhet med RPAS återfinns istället inom ramen flygtjänsten och i förekommande fall även ledning av fortsatt luftvärdighet, systemvärdighet RPAS, flygunderhållstjänsten och flygstridsledningstjänsten. Dessa tjänster regleras i FOM, LFL, LFU, SOM och LSV-RPAS.

För verksamhet med RPAS avgörs efter ansökan om ny verksamhet enligt kapitel 10 vilka delar av R LML och operationella dokument som ska tillämpas.

## **3.1.3. Gemensamma bestämmelser**

B 3.1. Beslut av OC om begränsning inom en tjänst ska dokumenteras i OpO och utan dröjsmål meddelas berörd chef i linjeorganisationen samt FVC.

<sup>17</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Dokumentfor-teckning/AllItems.aspx>

## 3.2. Flygtjänst

B 3.2. Den operationella ledningen av flygtjänsten ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygtjänst* (FOM) eller i dokument som anges i FOM.

Flygtjänsten, inklusive flygutbildning, regleras och övervakas av CF. Regler och krav för flygtjänsten beskrivs och dokumenteras i FOM. Dokumentet fastställs av CF efter godkännande från FSI. Mindre ändringar i FOM får fastställas utan godkännande från FSI, förutsatt att det skett under ett av FSI godkänt förfarande<sup>18</sup>.

Särskilda bestämmelser för befälhavarens ansvar och befogenheter framgår av 5 kap. luftfartslagen (2010:500) och 5 kap. 9-10 §§ FFS 2019:10.

## 3.3. Fallskärmtjänst

B 3.3. Den operationella ledningen av fallskärmtjänsten ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av fallskärmtjänst* (LFSK) eller i dokument som anges i LFSK.

Fallskärmtjänsten (militär fällning), inklusive utbildning av personal i fallskärmtjänst, regleras och övervakas av C Fsk. Regler och krav för fallskärmtjänsten beskrivs och dokumenteras i LFSK. Dokumentet fastställs av C Fsk efter godkännande från FSI. Mindre ändringar i LFSK får fastställas utan godkännande från FSI, förutsatt att det skett under ett av FSI godkänt förfarande<sup>19</sup>.

Med militär fällning avses fallskärmsfällning som genomförs inom ramen för Försvarmaktens verksamhet och organisation vilken ordernsätts enligt processer och rutiner beskrivna i LFSK.

Militär fällning genomförs ur såväl svenska som utländska militära som civila flygplattformar.

Systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel regleras av CT Flyg enligt avsnitt 3.12 *Systemvärdighet luftlandsättningsmateriel*.

Underhåll av luftlandsättningsmateriel regleras av C Fsk i en särskild manual.

## 3.4. Ledning av fortsatt luftvärdighet

B 3.4. Den operationella ledningen av ledning av fortsatt luftvärdighet ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av fortsatt luftvärdighet* (LFL) eller i dokument som anges i LFL.

Ledning av fortsatt luftvärdighet regleras och övervakas av CT Flyg. Regler och krav för ledning av fortsatt luftvärdighet beskrivs och dokumenteras i LFL. Dokumentet fastställs av CT Flyg efter godkännande från FSI. Mindre ändringar i LFL får fastställas utan godkännande från FSI, förutsatt att det skett under ett av FSI godkänt förfarande<sup>20</sup>.

För ledning av fortsatt luftvärdighet utgör SE-EMAR M, inom ramen för det förtydligande som framgår av avsnitt 3.1.1, en övergripande reglering för vilka krav som måste uppfyllas.

<sup>18</sup> 5 kap. 4 § FFS 2019:10

<sup>19</sup> 10 kap. 5 § FFS 2019:10

<sup>20</sup> SE-EMAR M.A.704 punkt c



B 3.5. C OrgE med uppgift att genomföra verksamhet inom ledning av fortsatt luftvärdighet är ansvarig för att de uppgifter ur SE-EMAR M som framgår av bilaga 4 löses inom den egna organisationen.

Rutiner, procedurer och andra styrningar för hur detta ansvar ska säkerställas framgår av LFL.

B 3.6. Delegering av ansvar för uppgifter enligt B 3.5 ska dokumenteras i arbetsordning eller motsvarande. Vid delegering ska erforderliga befogenheter för uppgifternas lösande säkerställas och framgå av dokumentationen.

FVC eller den FVC bestämmer får om särskilda omständigheter råder, besluta att ett militärt luftfartyg som brukas av Försvarmakten och som inte är luftvärdigt ändå får flygas<sup>21</sup>.

B 3.7. *Flygtaktisk chef* (FTCH) får om särskilda omständigheter råder, besluta att ett militärt luftfartyg som brukas av Försvarmakten och som inte är luftvärdigt ändå får flygas.

Procedur för hur beslut tas om att flyga med ett icke luftvärdigt militärt luftfartyg dokumenteras i FOM.

B 3.8. När icke luftvärdigt luftfartyg avsiktligt använts vid flygning ska det i efterhand rapporteras till FLYGI.

### 3.5. Flygunderhållstjänst

B 3.9. Den operationella ledningen av flygunderhållstjänsten ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygunderhållstjänst* (LFU) eller i dokument som anges i LFU.

Flygunderhållstjänsten regleras och övervakas av C FU. Regler och krav för flygunderhållstjänsten beskrivs och dokumenteras i LFU. Dokumentet fastställs av C FU efter godkännande från FSI. Mindre ändringar i LFU får fastställas utan godkännande från FSI, förutsatt att det skett under ett av FSI godkänt förfarande<sup>22</sup>.

För flygunderhållstjänsten utgör SE-EMAR 145, inom ramen för det förtydligande som framgår av avsnitt 3.1.1, en övergripande reglering för vilka krav som måste uppfyllas.

B 3.10. C OrgE med uppgift att genomföra flygunderhållsverksamhet är ansvarig för att de uppgifter ur SE-EMAR 145 som framgår av bilaga 4, löses inom den egna organisationen.

Rutiner, procedurer och andra styrningar för hur detta ansvar ska säkerställas framgår av LFU.

B 3.11. Delegering av ansvar för uppgifter enligt B 3.10 ska dokumenteras i arbetsordning eller motsvarande. Vid delegering ska erforderliga befogenheter för uppgifternas lösande säkerställas och framgå av dokumentationen.

---

<sup>21</sup> 6 kap. 1 § FFS 2019:10

<sup>22</sup> SE-EMAR 145.A.70 punkt c

### 3.6. Utbildning av personal för flygunderhålltjänst

B 3.12. Den operationella ledningen avseende utbildning och certifiering av personal för *flygunderhålltjänst* ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av utbildning av personal för flygunderhålltjänst* (LUFU) eller i dokument som anges i LUFU.

Utbildning och certifiering av personal för flygunderhålltjänst regleras och övervakas av C Utb Fu. Regler och krav för utbildning och certifiering av personal för flygunderhålltjänst beskrivs och dokumenteras i LUFU. Dokumentet fastställs av C Utb Fu efter godkännande från FSI. Mindre ändringar i LUFU får fastställas utan godkännande från FSI, förutsatt att det skett under ett av FSI godkänt förfarande<sup>23</sup>.

För utbildning av personal för flygunderhålltjänst utgör SE-EMAR 147, inom ramen för det förtydligande som framgår av avsnitt 3.1.1, en övergripande reglering för vilka krav som måste uppfyllas.

B 3.13. C OrgE med uppgift att genomföra utbildning av personal för flygunderhålltjänst är ansvarig för att de uppgifter ur SE-EMAR 147 som framgår av bilaga 4, löses inom den egna organisationen.

Rutiner, procedurer och andra styrningar för hur detta ansvar ska säkerställas framgår av LUFU.

B 3.14. Delegering av ansvar för uppgifter enligt B 3.13 ska dokumenteras i arbetsordning eller motsvarande. Vid delegering ska erforderliga befogenheter för uppgifternas lösande säkerställas och framgå av dokumentationen.

### 3.7. Flygstridsledningstjänst

B 3.15. Den operationella ledningen av flygstridsledningstjänsten ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygstridsledningstjänst* (SOM) eller i dokument som anges i SOM.

Flygstridsledningstjänsten, inklusive flygstridsledningsutbildning, regleras och övervakas av CS. Regler och krav för flygstridsledningstjänsten beskrivs och dokumenteras i SOM. Dokumentet fastställs av CS efter godkännande från FSI

### 3.8. Flygplatstjänst vid landbaserade flygplatser

B 3.16. Den operationella ledningen av flygplatstjänsten vid landbaserade flygplatser ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygplatstjänsten vid landbaserade flygplatser* (LMF L) eller i dokument som anges i LMF L.

Flygplatstjänsten, inklusive utbildning, regleras och övervakas av C Flygplats Land. Regler och krav för flygplatstjänsten vid landbaserade flygplatser beskrivs och dokumenteras i LMF L. Dokumentet fastställs av C Flygplats Land efter samverkan med lokala flygplatschefer vid berörda organisationsenheter samt C SIS.

<sup>23</sup> SE-EMAR 147.A.140 punkt c

B 3.17. LMF L ska utformas så att regleringen inte står i konflikt med Transportstyrelsens föreskrifter för civila flygplatser.

B 3.18. Om sådan skillnad i reglering identifieras mellan RML och Transportstyrelsens föreskrifter för civila flygplatser som inte möjliggör att båda regelverken kan följas ska FVC informeras.

Vissa av Försvarsmaktens militära flygplatser innehar även certifikat från Transportstyrelsen som civila flygplatser. Varje sådan flygplats måste därför följa både RML och Transportstyrelsens föreskrifter för civila flygplatser.

B 3.19. För varje enskild landbaserad flygplats ska finnas en sammanhängande dokumentation omfattande all nödvändig information för säker användning, drift och underhåll av flygplatsen och dess utrustning samt dess hinderbegränsande ytor, skyddsytor och andra områden i anslutning till flygplatsen så att tillämpliga krav enligt R LML, LMF L, LSV-LS, LSV-M och COM är omhändertagna.

Systemvärdighet för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning för landbaserade flygplatser, exklusive ledningssystem, regleras och övervakas av CT Flyg.

Systemvärdighet avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem för landbaserade flygplatser, regleras och övervakas av C Sysv Ledsystem. Ansvar för initial och fortsatt systemvärdighet för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning för landbaserade flygplatser avseende ledningssystem framgår av C Sysv Ledsystem förteckning av flygsäkerhetspåverkande ledningsstödsystem.

Landbaserade flygplatser ska utformas enligt RML F.

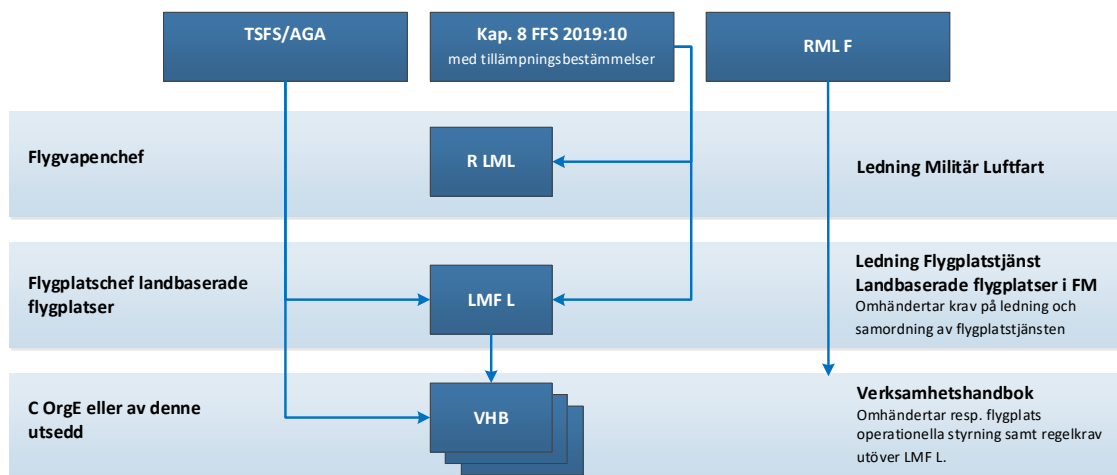


Bild 17. Dokumentstruktur för flygplatstjänst vid landbaserade flygplatser.

### 3.9. Flygplatstjänst vid fartygsbaserade flygplatser

B 3.20. Den operationella ledningen av flygplatstjänsten vid fartygsbaserade flygplatser ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygplatstjänsten vid fartygsbaserade flygplatser* (LMF F) eller i dokument som anges i LMF F.

B 3.21. För varje enskild fartygsbaserad flygplats ska finnas en sammanhängande dokumentation omfattande all nödvändig information för säker användning, drift och underhåll av flygplatsen och dess utrustning samt dess hinderbegränsande ytor, skyddsytor och andra områden i anslutning till flygplatsen så att tillämpliga krav enligt R LML, LMF F och LSV-LS är omhändertagna.

Flygplatstjänsten, inklusive utbildning, regleras och övervakas av C Flygplats Fartyg. Regler och krav för flygplatstjänsten vid fartygsbaserade flygplatser beskrivs och dokumenteras i LMF F. Dokumentet fastställs av C Flygplats Fartyg efter samverkan med lokala flygplatschefer vid berörda flygplatser.

Systemvärdighet avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem för landbaserade flygplatser, regleras och övervakas av C Sysv Led Syst.

Fartygsbaserade flygplatser utformas enligt HOSTAC.

### 3.10. Sambands- och informationssystemtjänst

B 3.22. Den operationella ledningen av SIS-tjänsten ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av sambands- och informationssystemtjänst (COM)* eller i dokument som anges i COM.

SIS-tjänsten, inklusive SIS-utbildning, regleras och övervakas av C SIS. Regler och krav för SIS-tjänsten beskrivs och dokumenteras i COM. Dokumentet fastställs av C SIS efter godkännande från FSI.

### 3.11. Flygmedicin

B 3.23. Den operationella ledningen av den flygmedicinska tjänsten ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygmedicinska tjänst (LFM)* eller i dokument som anges i LFM.

Den flygmedicinska tjänsten regleras och övervakas av FÖLäk. Regler och krav för den flygmedicinska tjänsten beskrivs och dokumenteras i LFM. Dokumentet fastställs av FÖLäk.

### 3.12. Systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel

B 3.24. Den operationella ledningen av systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel (LSV-LLM)* eller i dokument som anges i LSV-LLM.

B 3.25. Ansvarig för teknisk design för luftlandsättningsmateriel ska utarbeta systemsäkerhetsledningsplan (SSMP) för berört materielsystem.

Systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel regleras och övervakas av CT Flyg. Regler och krav för systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel beskrivs och dokumenteras i LSV-LLM. Dokumentet fastställs av CT Flyg efter godkännande från FSI.

### 3.13. Systemvärdighet för RPAS

B 3.26. Den operationella ledningen av systemvärdighet för RPAS ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av systemvärdighet för RPAS* (LSV-RPAS) eller i dokument som anges i LSV-RPAS.

B 3.27. Den operationella ledningen för underhåll av RPAS ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av flygunderhållstjänst* (LFU) eller i dokument som anges i LFU.

B 3.28. Ansvarig för teknisk design för RPAS ska utarbeta SSMP för berört materielsystem.

Systemvärdighet för RPAS regleras och övervakas av CT Flyg. Regler och krav för systemvärdighet för RPAS beskrivs och dokumenteras i LSV-RPAS. Dokumentet fastställs av CT Flyg.

Underhåll av RPAS regleras av C FU i LFU.

### 3.14. Systemvärdighet för markutrustning

Med systemvärdighet för markutrustning avses systemvärdighet för flygsäkerhetspåverkande markutrustning och säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning exklusive ledningsstödsystem.

B 3.29. Den operationella ledningen av systemvärdighet för markutrustning ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av systemvärdighet för markutrustning* (LSV-M) eller i dokument som anges i LSV-M.

B 3.30. Ansvarig för teknisk design för flygsäkerhetspåverkande markutrustning ska utarbeta SSMP för berört materielsystem.

B 3.31. Ansvarig för teknisk design för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, exklusive ledningssystem, ska utarbeta SSMP för berört materielsystem.

Systemvärdighet för markutrustning, regleras och övervakas av CT Flyg. Regler och krav avseende systemvärdighet för markutrustning, beskrivs och dokumenteras i LSV-M. Dokumentet fastställs av CT Flyg.

### 3.15. Systemvärdighet för ledningsstödsystem

**B 3.32.** Den operationella ledningen av systemvärdigheten för flygsäkerhetspåverkande funktionskedjor i ledningsstödsystem ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av systemvärdighet för ledningsstödsystem*, (LSV-LS) eller i dokument som anges i LSV-LS.

B 3.33. Ansvarig för teknisk design för materielsystem som ingår i flygsäkerhetspåverkande ledningsstödsystem ska utarbeta SSMP för berört materielsystem.

Systemvärdigheten för flygsäkerhetspåverkande funktionskedjor i ledningsstödsystem regleras och övervakas av C Sysv Ledsystem. Regler och krav för systemvärdigheten beskrivs och dokumenteras i LSV-LS. Dokumentet fastställs av C Sysv Ledsystem.

## REGLEMENTE

Ledningsstödsystem som nyttjas i den militära luftfarten ska vara säkra för tänkt användning d.v.s. systemvärdiga och därigenom ge förutsättningar för att verksamheten ska kunna bedrivas inom beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten.

Systemvärdigheten påverkas framförallt av teknisk design i kombination med dimensionerad organisation, personal, utbildningsnivå samt hur drift och underhåll utförs. ÖB har i FM ArBO ställt krav på att det ska utses en teknisk direktör. Denne har i sin tur genom skriftliga delegeringar, bl.a. till teknisk chef ledningssystem (TC Led), fördelat det tekniska designansvaret inom Försvarsmakten. Organisation, personal och utbildningsnivå styrs av respektive försvarsgren/stridskraft som innehåller driftsutförande förband. Drift- och underhåll av ledningssystemmateriel genomförs av olika organisationer både inom och utom Försvarsmakten.

Vanligen åstadkoms en specifik funktionalitet i ett ledningsstödsystem genom att flera system samverkar. Sådana samverkande system utgör funktionskedjor. I de fall funktionaliteten kan påverka flygsäkerheten benämns dessa *funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem*. Inom en sådan funktionskedja kan det tekniska designansvaret och ansvaret för drift och underhåll för ingående system, vara spritt inom Försvarsmakten.

Tjänsten systemvärdighet ledningsstödsystem syftar till att säkerställa systemvärdighet och bevaka systemstatus avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem i Försvarsmakten.

B 3.34. Det ska finnas en aktuell och dokumenterad förteckning över funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem. Förteckningen ska även innehålla en beskrivning av respektive funktionskedja.

Förteckningen baseras på de funktioner i ledningsstödsystem som inom respektive tjänst har definierats som flygsäkerhetspåverkande. OC (framförallt CS, C SIS och C Flygplats) lämnar, för det egna ansvarsområdet, underlag till C Sysv Ledsyst på vilka funktioner som är flygsäkerhetspåverkande, samt hur och till vem eventuella begränsningar ska rapporteras.

B 3.35. Det ska finnas en aktuell och dokumenterad förteckning som beskriver vilken person som är ansvarig för initial och fortsatt systemvärdighet för den utrustning som ingår i funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem.

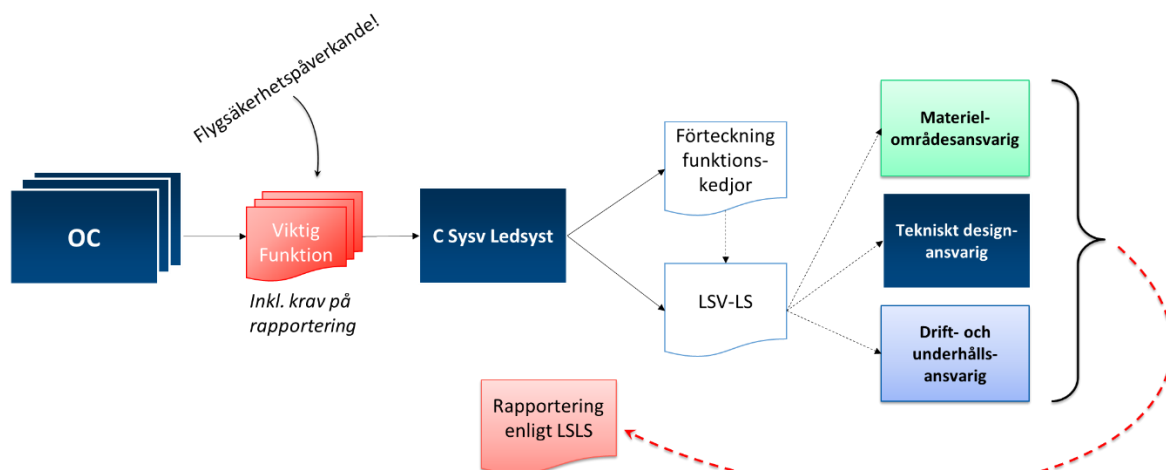


Bild 18. Säkerställande av systemvärdighet och bevakning av systemstatus avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem.

### 3.16. Systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel

B 3.36. Den operationella ledningen av systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel ska dokumenteras i det operationella dokumentet *Ledning av systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel* (LSV-SÄKMAT) eller i dokument som anges i LSV-SÄKMAT.

B 3.37. Ansvarig för teknisk design för flygsäkerhetsmateriel ska utarbeta SSMP för berörda materielsystem.

Systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel, regleras och övervakas av CT Flyg. Regler och krav avseende systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel beskrivs och dokumenteras i LSV-SÄKMAT. Dokumentet fastställs av CT Flyg.

## 4. UPPGIFTER OCH BEFOGENHETER

### 4.1. Flygvapenchef

FVC särskilda ansvar och befogenheter med avseende på militär luftfart i Försvarmakten framgår av kap. 13 a 5 och 15-16 §§ Försvarmaktens interna bestämmelser om ändring av Försvarmaktens interna bestämmelser (FIB 2020:5) med arbetsordning för Försvarmakten (FIB 2021:1).

FVC ansvarar även för vissa uppgifter i SE-EMAR enligt bilaga 4.

### 4.2. Flygchef

CF är ansvarig för den operationella ledningen av flygtjänsten inom det militära luftfartssystemet<sup>24</sup>.

CF ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 5 kap. 3-5 §§, 6 § punkterna 3-7, och 7-8 §§ FFS 2019:10 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.1. CF ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för flygtjänsten:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende
  - a. 5 kap. 1 § FFS 2019:10.
  - b. 9 kap. 1 § FFS 2019:10 gällande flygtjänst inkl. krav på utbildning för att få bedriva denna verksamhet.
  - c. tillämpliga krav enligt FFS 2020:4.
  - d. tillämpliga krav enligt tillämpningsbestämmelser för Hantering flygtransport av farligt gods (FM2020-26669:1).
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar som säkerställer att beslut om att flyga med ett icke luftvärdigt militärt luftfartyg föregås av erforderlig riskhantering och att beslutet och riskhanteringen dokumenteras. Proceduren ska omfatta när och i vilken omfattning CF, CT Flyg, C Flygsäk och FÖLäk ska involveras och vara godkänd av FVC och FSI.
3. Utarbeta och dokumentera en rutin som beskriver hur ändringar i FOM värderas, beslutas, dokumenteras och implementeras i de fall FSI godkännande inte inhämtas.
4. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
5. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för flygtjänsten, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
6. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
7. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
8. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på flygtjänsten, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.

<sup>24</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10



9. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom flygtjänsten enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
10. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.2. CF tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för flygtjänsten:

1. Fastställa FOM efter godkännande från FSI.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Besluta om OpO.
4. Besluta om utgivande av FS Info.

### 4.3. Fallskärmschef

C Fsk är ansvarig för den operationella ledningen av fallskärmstjänsten<sup>25</sup> samt Temporary Landing Zone (TLZ) i det militära luftfartssystemet.

C Fsk ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 10 kap. 4-7 §§ FFS 2019:10 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.3. C Fsk ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för fallskärmstjänsten:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende 10 kap. 1-2 och 11 §§ FFS 2019:10.
2. Utarbeta och dokumentera en rutin som beskriver hur ändringar i LFSK värderas, beslutas, dokumenteras och implementeras i de fall FSI godkännande inte inhämtas.
3. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
4. Säkerställa att dokumentationen av den operationella ledningen hålls tillgänglig för berörda.
5. Reglera underhåll av luftlandsättningsmateriel i särskild manual.
6. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
7. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
8. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för fallskärmstjänsten, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
9. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
10. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på fallskärmstjänsten, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
11. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom fallskärmstjänsten enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
12. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.4. C Fsk tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för fallskärmstjänsten:

1. Fastställa LFSK efter godkännande från FSI.

<sup>25</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.
4. Besluta om OpO.
5. Fastställa fallskärmstjänstorder. Innan fastställande ska samråd med C HM-Div inhämtas.
6. Besluta om utgivande av FS Info.

#### 4.4. Teknisk chef flyg

CT Flyg är ansvarig för den operationella ledningen av ledning av fortsatt luftvärdighet i det militära luftfartssystemet<sup>26</sup> samt för systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel, RPAS, markutrustning och flygsäkerhetsmateriel.

B 4.5. CT Flyg ska tilldelas följande uppgifter inom ramen för ledning av fortsatt luftvärdighet och systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel, RPAS, markutrustning samt flygsäkerhetsmateriel:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende:
  - a. 2 kap. 11-12 §§ FFS 2019:10,
  - b. 6 kap. 2, 21-23 och 25-28 §§ FFS 2019:10,
  - c. 8 kap. 2 och 15 §§ FFS 2019:10 exklusive ledningssystemmateriel,
  - d. 10 kap. 8-10 §§ FFS 2019:10,
  - e. SE-EMAR M
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för att säkerställa systemvärdighet för följande inom det militära luftfartssystemet:
  - a. RPAS
  - b. flygsäkerhetsmateriel.
3. Ansvara för uppgifter ur SE-EMAR M enligt bilaga 4.
4. Utarbeta och dokumentera en rutin som beskriver hur ändringar i LFL och LSV-LLM värderas, beslutas, dokumenteras och implementeras i de fall FSI godkännande inte inhämtas.
5. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att samtliga militära luftvärdighetsdirektiv (Mil AD) som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp.
6. Utarbeta och dokumentera procedurer som säkerställer att:
  - a. DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda
  - b. dokumentationen av den operationella ledningen hålls tillgänglig för berörda.
  - c. inkomna flygsäkerhetsrapporter analyseras och att förslag till åtgärder utarbetas.
  - d. flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter utvärderas.
7. Vidmakthåll en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för ledning av fortsatt luftvärdighet, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
8. Vidmakthålla korsreferensregister eller motsvarande avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10 och SE-EMAR M.
9. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på ledning av fortsatt luftvärdighet samt systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel, RPAS, markutrustning och flygsäkerhetsmateriel, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.

<sup>26</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

10. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom ledning av fortsatt luftvärdighet enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
11. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.6. CT Flyg tilldelas följande befogenheter inom ramen för ledning av fortsatt luftvärdighet och systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel, RPAS, markutrustning samt flygsäkerhetsmateriel:

1. Fastställa LFL efter godkännande av FSI.
2. Fastställa LSV-JLM efter godkännande av FSI.
3. Fastställa LSV-RPAS.
4. Fastställa LSV-M.
5. Fastställa LSV-SÄKMAT.
6. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
7. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.
8. Besluta om OpO.
9. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.5. Flygunderhållschef

C FU är ansvarig för den operationella ledningen av flygunderhållstjänsten i det militära luftfartssystemet<sup>27</sup>.

B 4.7. C FU ska tilldelas följande uppgifter inom ramen för flygunderhållstjänsten:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur 6 kap. 24 § FFS 2019:10 och bestämmelser enligt SE-EMAR 145 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet.
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur 3 kap. 15 § FFS 2019:10, i enlighet med särskilda bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material enligt SE-EMAR 66, ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet.
3. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur underhåll av RPAS ska bedrivas.
4. Ansvara för uppgifter ur SE-EMAR 145 enligt bilaga 4.
5. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp.
6. Utarbeta och dokumentera en rutin som beskriver hur ändringar i LFU värderas, beslutas, dokumenteras och implementeras i de fall FSI godkännande inte inhämtas.
7. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
8. Säkerställa att dokumentationen av den operationella ledningen hålls tillgänglig för berörda.
9. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
10. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
11. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för flygunderhållstjänsten, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
12. Vidmakthålla korsreferensregister eller motsvarande avseende eget ansvar för reglering i

<sup>27</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

förhållande till FFS 2019:10 och SE-EMAR 145.

13. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på flygunderhållstjänsten, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
14. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom flygunderhållstjänsten enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
15. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.8. C FU tilldelas följande befogenheter inom ramen för flygunderhållstjänsten:

1. Fastställa LFU efter godkännande av FSI.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.
4. Besluta om OpO.
5. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.6. Utbildningschef flygunderhåll

C Utb Fu är ansvarig för den operationella ledningen av utbildning av personal för flygunderhållstjänst i det militära luftfartssystemet<sup>28</sup>.

B 4.9. C Utb Fu ska tilldelas följande uppgifter inom ramen för utbildning av personal för flygunderhållstjänst:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser enligt SE-EMAR 66 och 147 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet.
2. Ansvara för uppgifter ur SE-EMAR 147 enligt bilaga 4.
3. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp.
4. Utarbeta och dokumentera en rutin som beskriver hur ändringar i LUFU värderas, beslutas, dokumenteras och implementeras i de fall FSI godkännande inte inhämtas.
5. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
6. Säkerställa att dokumentationen av den operationella ledningen hålls tillgänglig för berörda.
7. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
8. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
9. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för utbildning av personal för flygunderhåll, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
10. Kvalificera och utfärda behörighetsbevis för instruktörer och föra register över godkända instruktörer.
11. Vidmakthålla korsreferensregister eller motsvarande avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10 och SE-EMAR 147.
12. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på utbildning av personal för flygunderhållstjänst, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
13. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan

<sup>28</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

fackkompetens inom utbildning av personal för flygunderhållstjänst enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.

14. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.10. C Utb Fu tilldelas följande befogenheter inom ramen för utbildning av personal för flygunderhållstjänst:

1. Fastställa LUFU efter godkännande av FSI.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.

## 4.7. Strilchef

CS är ansvarig för den operationella ledningen av flygstridsledningstjänsten i det militära luftfartssystemet<sup>29</sup>. I de stycken luftbevakningsfunktionen berör det militära luftfartssystemet, omfattas även denna av den operationella ledningen av flygstridsledningstjänsten.

CS ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 7 kap. 5-8 och 10 §§ FFS 2019:10 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.11. CS ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för flygstridsledningstjänsten:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende:
  - a. 7 kap. 2-3, 9 och 12-15 §§ FFS 2019:10.
  - b. 9 kap. 1 § FFS 2019:10 gällande flygstridsledningstjänst.
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp.
3. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
4. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
5. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
6. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för flygstridsledningstjänsten, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
7. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
8. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på flygstridsledningstjänst, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
9. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom flygstridsledningstjänst enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
10. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.12. CS tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för flygstridsledningstjänsten:

1. Fastställa SOM efter godkännande av FSI.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.

<sup>29</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

3. Besluta om OpO.
4. Fastställa stritjänstorder.
5. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.8. Flygplatschef för landbaserade flygplatser

C Flygplats Land är ansvarig för den operationella ledningen av flygplatstjänsten för landbaserade flygplatser i det militära luftfartssystemet<sup>30</sup>.

C Flygplats Land ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 8 kap. 5-6 FFS §§ 2019:10 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.13. C Flygplats Land ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för flygplatstjänsten vid landbaserade flygplatser:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende 8 kap. 1, 3-4, 7-14 och 16-37 §§ FFS 2019:10.
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar som säkerställer:
  - a. att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp,
  - b. att varje avvikelser från etablerade styrande dokument dokumenteras och analyseras och att korrigerande åtgärder genomförs,
  - c. att luftfartsprodukter som inte överensstämmer med specificerade krav skyddas från oavsiktlig användning eller installation,
  - d. att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
3. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
4. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
5. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för landbaserade flygplatser, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
6. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
7. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på flygplatstjänst för landbaserade flygplatser, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
8. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom flygplatstjänst enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
9. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.14. C Flygplats Land ska ansvara för att den operationella ledningen av flygplatstjänsten för landbaserade flygplatser inte är i konflikt med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS/AGA) för de flygplatser som har civila certifikat.

B 4.15. C Flygplats Land tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för flygplatstjänsten vid landbaserade flygplatser:

1. Fastställa LMF L efter samverkan med lokala flygplatschefer vid berörda

<sup>30</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

- organisationsenheter i Försvarmakten samt C SIS.
- 2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
- 3. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.
- 4. Besluta om OpO.
- 5. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.9. Flygplatschef för fartygsbaserade flygplatser

C Flygplats Fartyg är ansvarig för den operationella ledningen av flygplatstjänsten för fartygsbaserade flygplatser i det militära luftfartssystemet<sup>31</sup>.

C Flygplats Fartyg ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 8 kap. 5-6 §§ FFS 2019:10 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.16. C Flygplats Fartyg ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för flygplatstjänsten vid fartygsbaserade flygplatser:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende 8 kap. 1, 3-4, 7-14 och 16-37 §§ FFS 2019:10.
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar som säkerställer:
  - a. att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp,
  - b. att varje avvikelser från etablerade styrande dokument dokumenteras och analyseras och att korrigerande åtgärder genomförs,
  - c. att luftfartsprodukter som inte överensstämmer med specificerade krav skyddas från oavsiktlig användning eller installation,
  - d. att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
3. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
4. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
5. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för fartygsbaserade flygplatser, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
6. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
7. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på flygplatstjänst för fartygsbaserade flygplatser, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
8. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.17. C Flygplats Fartyg tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för flygplatstjänsten vid fartygsbaserade flygplatser:

1. Fastställa LMF F efter samverkan med lokala flygplatschefer vid berörda flygplatser.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.

<sup>31</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

4. Besluta om OpO.
5. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.10. Sambands- och informationssystemschef

C SIS är ansvarig för den operationella ledningen av sambands- och informationssystemtjänsten i det militära luftfartssystemet<sup>32</sup>.

C SIS ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 11 kap. 4-6 §§ FFS 2019:10.

B 4.18. C SIS ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för SIS-tjänsten:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende 11 kap. 1-2 och 7-11 §§ FFS 2019:10.
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp.
3. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
4. Säkerställa att dokumentationen av den operationella ledningen hålls tillgänglig för berörda.
5. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
6. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
7. Vidmakthålla en förteckning över vilka funktioner i ledningsstödsystem som är flygsäkerhetspåverkande för SIS-tjänsten, hur begränsningar i dessa ska anmälas och till vem samt hålla C Sysv Ledsyst informerad om förändringar i denna förteckning.
8. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
9. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på SIS-tjänst för landbaserade flygplatser, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
10. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom SIS-tjänst enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
11. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.19. C SIS tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för SIS-tjänsten:

1. Fastställa COM efter godkännande av FSI.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.
4. Besluta om OpO.
5. Besluta om utgivande av FS Info.

<sup>32</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10



## 4.11. Chef systemvärdighet ledningsstödsystem

C Sysv Ledsyst är ansvarig för den operationella ledningen av systemvärdigheten för flygsäkerhetspåverkande funktionskedjor i ledningsstödsystem.

B 4.20. C Sysv Ledsyst ska tilldelas följande uppgifter inom ramen för systemvärdigheten för flygsäkerhetspåverkande funktionskedjor i ledningsstödsystem:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar som säkerställer:
  - a. att begränsningar i flygsäkerhetspåverkande funktioner hanteras och utan fördröjning rapporteras till berörd,
  - b. att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp,
  - c. att varje avvikelse från etablerade styrande dokument dokumenteras, analyseras och att korrigerande åtgärder genomförs,
  - d. att personal har tillräcklig utbildning och kompetens för de uppgifter de ska utföra,
  - e. att personal har korrekt utrustning för de uppgifter de ska utföra,
  - f. att utvärdering av processer och rutiner sker,
  - g. tillgång till, och användning av godkända data
  - h. att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
2. Vidmakthålla en förteckning över funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem baserad på de funktioner som inom respektive tjänst har definierats som flygsäkerhetspåverkande. Förteckningen ska även innehålla en beskrivning av respektive funktionskedja.
3. Vidmakthålla en förteckning över vilka personer som är ansvariga för initial och fortsatt systemvärdighet för den utrustning som ingår i funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem.
4. Säkerställa att dokumentationen av den operationella ledningen hålls uppdaterad och tillgänglig för berörda.
5. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
6. Övervaka systemstatusen avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem.
7. Omedelbart orientera berörd OC vid konstaterade eller befarade begränsningar i systemvärdighet avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem.
8. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
9. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på systemvärdighet för ledningsstödsystem, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
10. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.21. C Sysv Ledsyst tilldelas, inom ramen för systemvärdighet avseende funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem, följande befogenheter:

1. Fastställa LSV-LS.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Besluta om OpO.
4. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.12. Flygöverläkare

FÖLäk är ansvarig för den operationella ledningen av den flygmedicinska tjänsten i det militära luftfartssystemet<sup>33</sup>.

FÖLäk ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 12 kap. 4, 6, 8-12, 16 och 18 §§ FFS 2019:10 samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.22. FÖLäk ska, utöver de ansvar som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter inom ramen för den flygmedicinska tjänsten:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill hörande godtagbara sätt och vägledande material ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet avseende 12 kap. 1-10, 16 och 18 §§ FFS 2019:10.
2. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att samtliga militära flygsäkerhetsdirektiv som utfärdats av FSI tillämpas och följs upp.
3. Utarbeta och dokumentera procedurer och rutiner som säkerställer att DirA ML initieras då kriterierna för detta är uppfyllda.
4. Säkerställa att dokumentationen av den operationella ledningen hålls tillgänglig för berörda.
5. Analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
6. Utvärdera flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter.
7. Vidmakthålla korsreferensregister på samarbetsyta militär luftfart avseende eget ansvar för reglering i förhållande till FFS 2019:10.
8. Utarbeta och vidmakthålla utbildningsunderlag, med avseende på flygmedicin, för orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart enligt bilaga 2.
9. Utarbeta och dokumentera krav för särskilt anpassad utbildning mot revisorer utan fackkompetens inom flygmedicin enligt B 16.14 punkt 3, avsnitt 16.3.5.
10. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmål.

B 4.23. FÖLäk tilldelas, utöver de befogenheter som framgår av FFS 2019:10 enligt ovan, följande befogenheter inom ramen för den flygmedicinska tjänsten:

1. Fastställa LFM.
2. Besluta om utredning inom det militära luftfartssystemet.
3. Begränsa verksamhet vid förhållanden som bedöms medföra en icke tolerabel risk för flygsäkerheten.
4. Besluta om OpO.
5. Besluta om utgivande av FS Info.

<sup>33</sup> 4 kap. 2 § FFS 2019:10

## 4.13. Flygsäkerhetschef

C Flygsäk ska ansvara för ledningen av flygsäkerhetsledningssystemet i enlighet med 4 kap. 12 § FFS 2019:10 samt därtill hörande tillämpliga godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.24. Dokumentationen avseende procedurer och övriga styrningar som följer av 4 kap. 12 § FFS 2019:10 samt därtill hörande tillämpliga godtagbara sätt och vägledande material ska återfinnas i R LML eller i dokument som framgår av R LML.

B 4.25. C Flygsäk ska tilldelas följande uppgifter:

1. Utarbeta, systematiskt förbättra och dokumentera procedurer och övriga styrningar för hur bestämmelser samt därtill godtagbara sätt och vägledande material med avseende på flygsäkerhetsledningssystemet ska omhändertas inom det militära luftfartssystemet för 4 kap. 5 § punkterna 3-4, 9-11 och 15-21 §§ FFS 2019:10. Dokumentationen ska återfinnas i R LML eller i dokument som framgår av R LML.
2. Utveckla och vidmakthålla flygsäkerhetsmål för det militära luftfartssystemet. Målen ska omfatta samtliga tjänster och flygsäkerhetsledningssystemet. Flygsäkerhetsmålen ska utarbetas och vidmakthållas i samråd med berörda OC och organisationsenheter inom Försvarmakten.
3. Utarbeta Flygsäkerhetsplan (FSP).
4. Sammanställa och analysera inkomna flygsäkerhetsrapporter och utarbeta förslag till åtgärder.
5. Säkerställa att V Flygsäk är bemannad.
6. Samordna utgivandet av OpO inom det militära luftfartssystemet.
7. Samordna utgivandet av FS Info inom det militära luftfartssystemet.
8. Utge FlygARdags fyra gånger per år.
9. Vidmakthålla utbildningspaket för grundläggande- och fördjupad utbildning militär luftfart samt Safety management system (SMS) enligt bilaga 2.

B 4.26. C Flygsäk tilldelas följande befogenheter:

1. Begränsa verksamheten inom det militära luftfartssystemet i de fall en icke tolerabel akut risk för flygsäkerheten identifierats. Innan sådant beslut får fattas ska, om möjligt, ansvariga informeras om omständigheterna och beretts möjlighet att hantera risken. Beslut om begränsning i verksamheten ska utan dröjsmål meddelas berörd chef i linjeorganisationen, berörd OC samt FVC. Begränsningar ska dokumenteras i OpO.
2. Besluta om utredning avseende flygsäkerhet inom det militära luftfartssystemet, oberoende av tjänst.
3. Fastställa gemensamma flygsäkerhetsmål för det militära luftfartssystemet.
4. Fastställa gemensam FSP för det militära luftfartssystemet.
5. Besluta om utgivande av FS Info.

## 4.14. Kvalitetschef militär luftfart

CQ ML är företrädare för ledningen av verksamhetsutövaren Försvarsmakten i enlighet med 4 kap. 7 § FFS 2019:10 och ska ansvara för att leda övervakningen av att gällande regler och förfaranden följs i det militära luftfartssystemet.

CQ ML ansvar och befogenheter enligt RML framgår av 4 kap. 7 § FFS 2019:10 samt därtill hörande tillämpliga godtagbara sätt och vägledande material att uppfylla dessa bestämmelser enligt tillämpningsbestämmelser utgivna av C FLYGI.

B 4.27. CQ ML ska, utöver de ansvar som följer av FFS 2019:10 enligt ovan, tilldelas följande uppgifter:

1. Utarbeta och dokumentera procedurer och övriga styrningar som följer av 4 kap. 7 § FFS 2019:10 samt därtill hörande tillämpliga godtagbara sätt och vägledande material. Dokumentation ska återfinnas i R LML eller i dokument som framgår av R LML.
2. Sammanställa resultatet av revisionsverksamheten till det Militära luftfartsrådet.
3. Sammanställa resultatet av revisionsverksamheten i en årlig rapport.
4. Analysera och utarbeta förslag på förbättringar utifrån genomförda revisioner samt rapporter efter FLYGI tillsyner.
5. Föreslå ansvarsfördelning för avvikelser efter FLYGI tillsyner.
6. Föreslå ansvarsfördelning för avvikelser från revisioner som inte ska hanteras av chefen för den reviderade verksamheten.
7. Vidmakthålla förteckning över godkända revisorer och revisionsledare.
8. Ansvara för uppgifter ur SE-EMAR M, 145 och 147 enligt bilaga 4. Dokumentation avseende procedurer och övriga styrningar som följer av dessa uppgifter ska återfinnas i R LML eller i dokument som framgår av R LML.
9. Genomföra revisioner som avser ledning av fortsatt luftvärdighet, flygunderhållstjänst samt ledningsstaben (LEDS).
10. Stödja C Flygsäk i etablering och uppföljning av flygsäkerhetsmålen.

B 4.28. CQ ML tilldelas följande befogenheter:

1. Avsluta revisionsavvikelser.
2. Ändra klassificering av iakttagelser från interna revisioner och revisioner mot externa leverantörer.
3. Besluta om ändringar av sista datum för hantering av revisionsavvikelser
4. Besluta om avsteg från krav för godkännande av revisor och biträdande revisor.
5. Direkt informera FVC i kvalitetsfrågor avseende militär luftfart.

## 4.15. Revisionsansvarig

Med revisionsansvarig avses de som utsetts till företrädare för ledningen med ansvar för att bevaka att gällande regler och förfaranden följs. Med revisionsansvarig avses även kvalitetschefer vid OrgE som bedriver militär luftfart. En utvecklad beskrivning av rollen revisionsansvarig återfinns i avsnitt 2.5.

Revisionsansvarig representerar den egna organisationen i kontakten med CQ ML.

B 4.29. Revisionsansvarig ska tilldelas följande uppgifter:

1. Planera och genomföra årliga interna revisioner enligt revisionsplan
2. Lämna underlag till kommande års revisionsplan

B 4.30. Revisionsansvarig ska delta i möten enligt R LML.

## 4.16. Lokal operationell chef

L OC mandat regleras i delegeringen från OC och kan därmed se olika ut mellan olika tjänster och för olika OrgE. L OC mandat framgår av respektive OC operationella styrningar.

En utvecklad beskrivning av L OC återfinns i avsnitt 2.3.4.

## 4.17. Flygsäkerhetsofficer

Med FSO avses vid OrgE eller krigsförband utsedd person med särskilt ansvar för oberoende övervakning och rapportering av flygsäkerheten inom en tjänst.

FSO lyder under C Flygsäk avseende rapportering av flygsäkerhetsrisker.

B 4.31. FSO ska tilldelas följande uppgifter:

1. Identifiera flygsäkerhetsrisker i verksamheten.
2. Regelbundet, till verksamhetsansvarig och C OrgE, rapportera flygsäkerhetsnivå, flygsäkerhetsrisker samt aktuella flygsäkerhetsrelaterade händelser och trender i verksamheten.
3. Kvartalsvis, inför flygsäkerhetsmöte militär luftfart, lämna rapport 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.

B 4.32. FSO ska tilldelas följande befogenheter:

1. Samverka direkt med berörda chefer på alla nivåer inom OrgE rörande akuta frågor inom eget ansvarsområde.

B 4.33. FSO ska delta i möten enligt R LML.

## 4.18. Vakthavande vid flygsäkerhetsavdelningen

B 4.34. Det ska finnas en vakthavande för flygsäkerhetsfunktionen (V Flygsäk) som dygnet runt ska kunna nås av vakthavande befäl för Försvarsmakten (VB FM) och joint rescue co-ordination centre (JRCC) på telefon inom 5 minuter och kunna påbörja arbete inom 60 minuter. Denna roll benämns V Flygsäk.

B 4.35. V Flygsäk ska tilldelas följande uppgifter:

1. Handlägga inkommande flygsäkerhetsärenden.
2. Sammanställa V Flygsäk Veckorapport<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Avsnitt 14.2

3. Vid behov göra direktanmälan till FLYGI.
4. Utge OpO på uppdrag av OC eller C Flygsäk
5. Utge FS Info på uppdrag av OC eller C Flygsäk

B 4.36. V Flygsäk tilldelas följande befogenheter:

1. Besluta om vilka inkomna DirA ML som uppfyller FLYGI krav på direktanmälan och som därmed ska skickas till FLYGI.
2. Fatta beslut om brådskande OpO om aktuell OC och C Flygsäk är förhindrade att göra så på grund av att dessa inte går att kontakta.

## 4.19. Företrädare för militär luftfart

Företrädare för militär luftfart (Företrädare ML) är avsedd att utgöra ett stöd till högre chefer i lednings- och beslutsfrågor för sådan verksamhet som ingår i den militära luftfarten eller påverkar densamma. Företrädare ML representerar den egna organisationen i kontakten med FVC, OC, C Flygsäk och CQ ML. En utvecklad beskrivning av rollen återfinns i avsnitt 2.2.1.

B 4.37. Företrädare ML ska vara delaktig i den egna organisationens lednings- och beslutsprocesser där dessa behandlar frågor inom det militära luftfartssystemet.

B 4.38. Företrädare ML ska över tiden vara insatt i hur det militära luftfartssystemet regleras och förstå vilka krav som ställs på verksamheten inom den egna organisationen.

B 4.39. Företrädare ML ska delta i möten enligt R LML.

## 5. FLYGSÄKERHETSMÅL OCH FLYGSÄKERHETSPLAN

### 5.1. Flygsäkerhetsmål

B 5.1. För den militära luftfarten ska det finnas årliga flygsäkerhetsmål.

Flygsäkerhetsmålen fastställs av C Flygsäk och utarbetas bl.a. utifrån FVC flygsäkerhetsinriktning och analyser av flygsäkerhetsavvikelser.

### 5.2. Flygsäkerhetsplan

B 5.2. För den militära luftfarten ska det finnas en årlig dokumenterad flygsäkerhetsplan (FSP) omfattande flygsäkerhetsmål och därtill kopplade uppgifter för hela det militära luftfartssystemet.

FSP fastställs av C Flygsäk och är ett verktyg för att inrikta och koordinera det samlade flygsäkerhetsarbetet inom Försvarmakten.

## 6. HANTERING AV FLYGSÄKERHETSRISKER

### 6.1. Inledning

All flygning och fällningsverksamhet är förknippad med risker som kan leda till haverier och olyckor. Det är vårt gemensamma ansvar att minimera dessa risker, och vår verksamhet ska inte bedrivas med onödiga risker.

I detta kapitel om flygsäkerhetsrisker definieras vad som avses med flygsäkerhetsrisk, fällningssäkerhetsrisk, flygsäkerhetsnivå och tolerabel risk för flygsäkerheten.

Vad avser flygsäkerhetsrisk och fällningssäkerhetsrisk utgår dessa ifrån att konsekvensen av dem inträffar under en specifik tidsrymd, som är kopplad till själva genomförandet av flygning respektive fällning av personal eller materiel. En risk kan självklart ha sin grund i någon aktivitet eller händelse som befinner sig utanför den specifika tidsrymden, men det är utfallet av en eventuell konsekvens som kopplar den till flygsäkerhetsrisk respektive fällningssäkerhetsrisk.

En flygsäkerhetsrisks ursprung kan, oavsett tjänst, till största del härledas till något av följande fem delområden:

- Ledning, regler och procedurer
- Personal
- Materiel och infrastruktur
- Miljö
- Avsiktliga hot

Vid identifiering av en flygsäkerhetsrisk eller en fällningssäkerhetsrisk genomförs en konsekvens- och sannolikhetsanalys, för respektive risk, som leder fram till en flygsäkerhetsnivå. Gränsen för vad som är en tolerabel risk för flygsäkerheten beslutas av FVC. Även om verksamhet bedöms vara inom denna gräns, ska riskreducerande åtgärder vidtas i så stor utsträckning som möjligt, men med hänsyn tagen till tid, ekonomi och verksamhetens syfte.

### 6.2. Begreppen flygsäkerhetsrisk och fällningssäkerhetsrisk

*Flygsäkerhetsrisk är en risk där hela eller delar av konsekvensen bedöms inträffa från den tidpunkt då motor avses startas i ett luftfartyg, 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, samt eventuell räddningsinsats avslutats.*

*Fällningssäkerhetsrisk är en flygsäkerhetsrisk där hela eller delar av konsekvensen bedöms inträffa från det att personer eller materiel, med syfte att lämna luftfartyget i luften för att genomföra fallskärmsfällning, lämnar luftfartyget till dess att dessa personer och materiel inte längre är i luften, samt eventuell räddningsinsats avslutats.*

Med motor i ovanstående definition avses även hjälpmotor som försörjer delar av luftfarkosten med bl. a. el, hydraulik och luft.



### 6.3. Flygsäkerhetsrisk

Definitionen av flygsäkerhetsrisker innebär att flygsäkerhetsrisker kan uppstå inom alla tjänster och tidsperspektiv under förutsättning att konsekvensen kan falla ut under flygning eller fällning. Flygsäkerhetsrisker kan även uppstå genom ledning och styrning eller annan påverkande verksamhet som inte direkt utgör del av en tjänst.

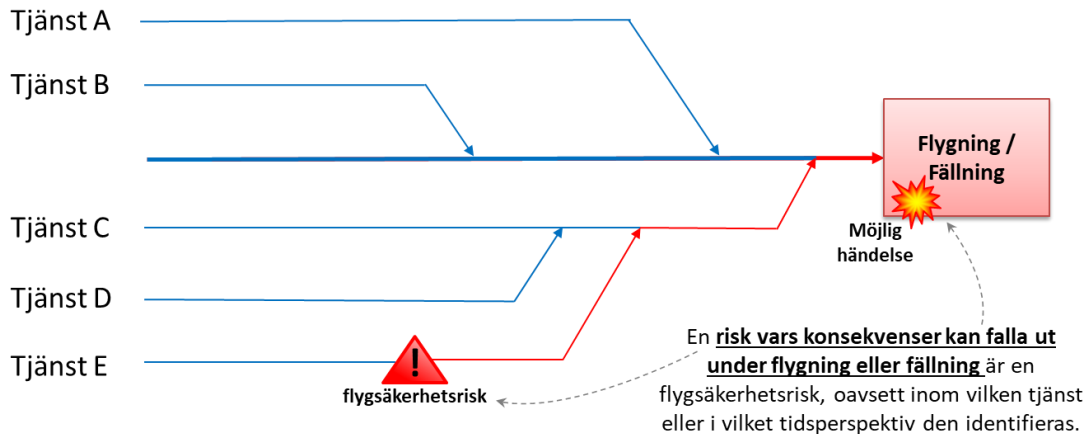


Bild 19. Förhållande mellan flygning/fällning och flygsäkerhetsrisker.

Exempel på flygsäkerhetsrisker som uppstår utanför flygningens genomförande, men där konsekvensen bedöms inträffa inom ovan angivna definition kan vara

- felmontering, alternativt felaktig monteringsinstruktion, i samband med service eller underhåll av utbytesenhet eller reservdel på luftfartyg, eller
- föremål på rullbanan på en flygplats som kan medföra skada på luftfartyg vid start eller landning

Flygsäkerhetsrisker som identifieras inom respektive tjänst, har till största del sitt ursprung i något av följande fem delområden:

#### Ledning, regler och procedurer

Exempel på risker kan vara oklara ledningsförhållanden, inaktuella eller otydliga procedurbeskrivningar, samt osäkerheter vid förändringar av dataunderlag.

#### Personal

Exempel på risker kan vara status hos personalen, utbildningsståndpunkt eller flygsäkerhetskultur.

#### Materiel och infrastruktur

Exempel på risker kan vara rullbanors beskaffenhet, plattformars luftvärdighet eller obehörigas tillträde till airside.

#### Miljö

Exempel på risker kan vara väderförhållanden, fågelförekomst eller ljusförhållanden.

#### Avsiktliga hot

Exempel på risker kan vara grön laser som riktas mot bemannat luftfartyg, sabotage mot luftfartsprodukt eller störning av GPS.

Förutom de flygsäkerhetsrisker som är relativt oberoende från andra flygsäkerhetsrisker, finns det även flygsäkerhetsrisker som interagerar med varandra. Ett exempel på detta är när reducering av risker från luftvärnshot hanteras med flygning på mycket låg höjd, vilket i sig ökar risken för kollision med marken. Därmed kan risker med ursprung i ett ovan nämnda delområde stå i relation till risker i ett annat delområde. Det väsentliga är att reducera den totala risken i så stor utsträckning som möjligt.

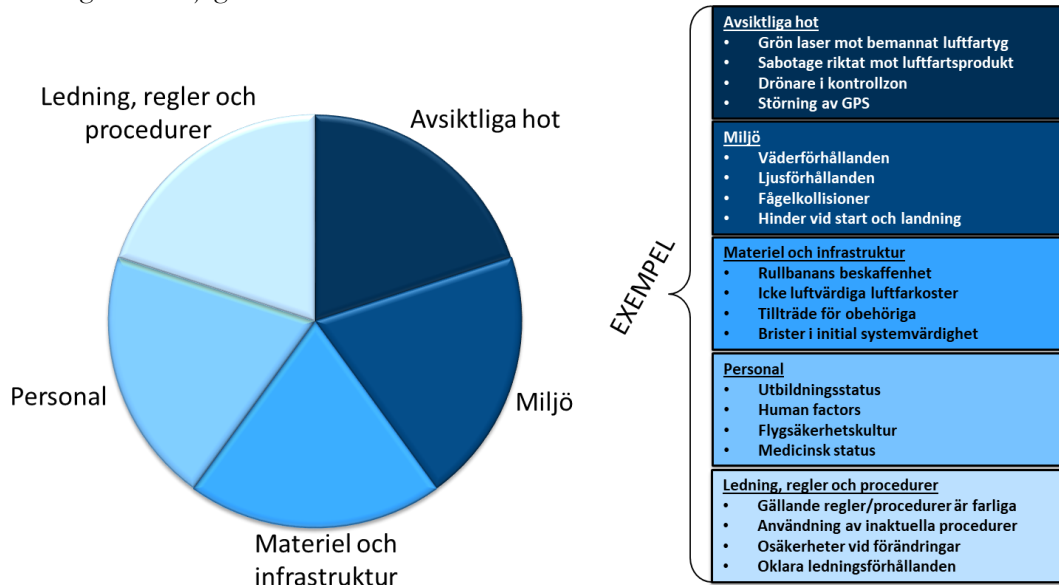


Bild 20. Flygsäkerhetsrisker, exempel på ursprung. En utvecklad beskrivning återfinns i avsnitt 6.6 Tolerabel risk för flygsäkerheten.

## 6.4. Begreppen flygsäkerhetsnivå och riskgrupp

Flygsäkerhetsnivå anges med en färg och är ett begrepp som på ett enkelt sätt beskriver hur stora flygsäkerhetsrisker som finns i en verksamhet. För att avgöra aktuell flygsäkerhetsnivå placeras identifierade flygsäkerhetsrisker in i en fastställd riskmatris utifrån respektive risks bedömda konsekvens och sannolikhet.

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 (Lindrig)	3 (Kännbar)	4 (Allvarlig)	5 (Katastrofal)	6	7	8
		KONSEKvens							

Bild 21. Exempel på riskmatris med tre olika flygsäkerhetsrisker inlagda som cirklar (grå fält är normalt inte valbar under fredsproduktion).

Färgerna har följande inbördes ordning: VIT, GRÖN, GUL, ORANGE och RÖD, där RÖD innehåller de allvarligaste flygsäkerhetsriskerna. I detta exempel är grå inte valbar, eftersom exemplet symboliserar fredsproduktion. FVC kan, under särskilda omständigheter, aktivera konsekvensnivå 6-8 (grå fält). De grå fälten utgör konsekvensnivåer som ligger utanför vad som är

acceptabelt vid fredsproduktion. Dessa konsekvensnivåer kan bli aktuella att använda vid specifik insatsverksamhet eller vid höjd konfliktnivå, och i sådana fall presenteras indelningen av konsekvensnivåerna (>5) i för verksamheten utgivna orderverk.

Först värderas konsekvensnivå från 1 och uppåt, och därefter sannolikhetsnivå A-E. Varje unik kombination av konsekvens och sannolikhet utgör en riskgrupp, som exempelvis riskgrupperna 2C respektive 4B. Inom flygsäkerhetsnivåerna är konsekvensen ledande avseende allvarlighetsgrad. Exempelvis är flygsäkerhetsrisker i riskgrupp 5B allvarligare än flygsäkerhetsrisker i riskgrupp 3E inom flygsäkerhetsnivån GUL.

Matrisen ovan utgör ett exempel där tre risker är identifierade för en specifik verksamhet, och efter genomförd konsekvens- och sannolikhetsanalys har de klassats till riskgrupperna 3B, 3C respektive 4D. Flygsäkerhetsnivån baseras på den enskilt största flygsäkerhetsrisken, vilken i exemplet ovan utgörs av den risk som återfinns i riskgrupp 4D. Flygsäkerhetsnivån är därmed ORANGE. Flygsäkerhetsnivån för en verksamhet kan aldrig vara lägre än vad den enskilt största flygsäkerhetsrisken definierar.

Vid rapportering anges flygsäkerhetsnivå med färg kompletterat med benämningen för den riskgrupp som innehåller den allvarligaste risken. Exempel: ”ORANGE, 4D”.

Den gällande indelningen av flygsäkerhetsnivåer presenteras i flygsäkerhetsplanen (FSP) för innevarande år, avseende normal fredsproduktion. I samband med insatser, eller i händelse av höjd konfliktnivå, presenteras indelningen av flygsäkerhetsnivåerna i för verksamheten utgivna orderverk.

## 6.5. Samverkande flygsäkerhetsrisker

Flygsäkerhetsrisker kan identifieras inom alla de tjänster som utgör delar av militär luftfart, förutsatt att riskerna faller inom definitionerna för flygsäkerhetsrisk och fällningsäkerhetsrisk.

I tredje stycket under exempelmatrisen anges att ”Flygsäkerhetsnivån baseras på den enskilt största flygsäkerhetsrisken...”, men flygsäkerhetsrisker från olika tjänster kan komma att samverka så att den aggregerade flygsäkerhetsrisken blir högre än de enskilda flygsäkerhetsriskerna var och en för sig. Därmed kan även flygsäkerhetsnivån ändras efter analys av samverkande flygsäkerhetsrisker.

Exempel på när samverkande flygsäkerhetsrisker, mellan fler tjänster, kan uppstå är då flygtjänsten planerar övning med många deltagare från fler än en division. Fortsatt luftvärdighet har en historik med sporadiskt återkommande mikrofonproblem hos deltagande plattformar eller hos förarutrustning. Flygstridsledningstjänsten har minimibemannning avseende flygstridsledare, på grund av personalbrist, och luftrummet är komplext. Flygunderhållstjänsten har nya soldater som övas i linjetjänst och mängden deltagande flygplan ställer krav på tidhållning för start. Flygplatstjänsten har historik om startproblem på räddningsbilar, vilket krävt flera startförsök eller byte av fordon för att komma iväg vid larm, samt att SIS-tjänsten har erfarenhet av enstaka spontana omstarter av delar i ledningssystemet. För respektive tjänst har de egna riskerna beaktats och riskminimerande åtgärder vidtagits, men med kännedom om helheten kan samverkande risker i tid och rum identifieras, och eventuellt resultera i att det aggregerade riskbidraget är större än för respektive tjänst separat.

## REGLEMENTE

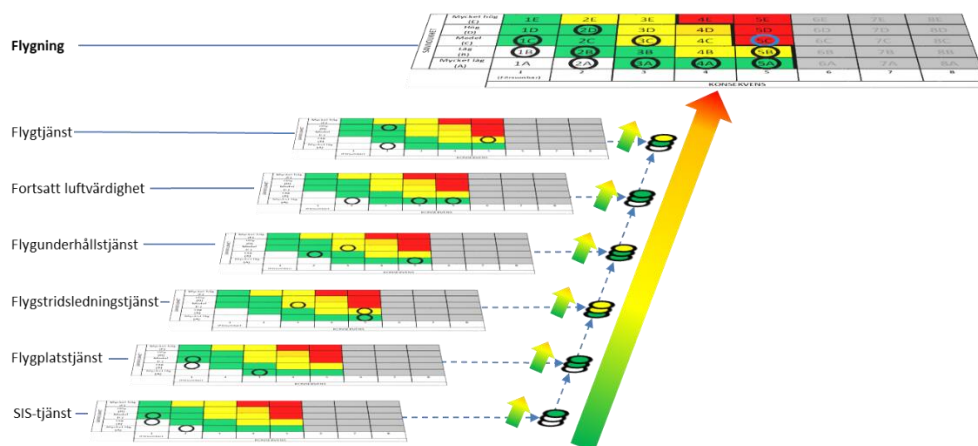


Bild 22. Princip för hur olika tjänsters flygsäkerhetsrisker påverkar flygsäkerhetsnivån vid flygning.

### 6.6. Tolerabel risk för flygsäkerheten

I grunden definieras hur stora risker som är acceptabla av de krav som följer av lagar, förordningar, FFS och Försvarsmaktens interna regler och bestämmelser.

Inom militär luftfart ska strävan alltid vara att minimera riskerna i verksamheten, och i den strävan ska hänsyn tas till faktorer såsom tid, ekonomi och verksamhetens syfte.

Eftersom Försvarsmakten inom ramen för den militära luftfarten ska kunna lösa uppgifter i alla konfliktnivåer inom och utom Sverige måste risknivån kunna anpassas utifrån vad som är rimligt och nödvändigt i olika sammanhang. Faktorer som kan påverka detta kan exempelvis vara hotbild, operativa överväganden och politisk vilja.

Hur stora flygsäkerhetsrisker som kan accepteras i det militära luftfartssystemet under alla konfliktnivåer, såväl vid fredsproduktion som vid insatser, benämns *tolerabel risk för flygsäkerheten*.

FVC beslutar om tolerabel risk för flygsäkerheten enligt bemyndigande i FM ArbO. Detta beslut fattas inom ramen för av högre chef beslutade acceptabla risker för aktuell verksamhet.

B 6.1. Verksamhet inom det militära luftfartssystemet ska bedrivas så att den beslutade tolerabla risken för flygsäkerheten inte överskrids.

Normalt fattar FVC flygsäkerhetsmässiga beslut, såsom tolerabel risk för flygsäkerheten, vid flygsäkerhetsbeslutsmöte, men beslut kan även fattas vid framtagandet av orderverk för specifik verksamhet. Oavsett beslutstillfälle dokumenteras besluten i VIDAR och förtecknas på emilia under [samarbetsytan militär luftfart](#).<sup>35</sup> I beredningen inför beslut om tolerabel risk för flygsäkerheten deltar representanter för linjeorganisationen, OC och C Flygsäk.

35

<http://samarbetsytan.mil.se/samarbetsytan/militarluftfart/LedningSamordning/Sidor/Default.aspx>

## REGLEMENTE

I FFS 2019:10<sup>36</sup> anges att personal som upptäcker brister som kan leda till icke tolerabla flygsäkerhetsrisker ska vidta åtgärder så att olyckor och tillbud, till följd av bristerna, undviks. Detta förhållande gäller inom hela det militära luftfartssystemet i Försvarmakten.

B 6.2. De operationella styrningarna ska omfatta regler och förfaranden för att hantera varje möjlig tolerabel risk för flygsäkerheten enligt konsekvens- och sannolikhetskalan.

B 6.3. Vid misstanke om att pågående verksamhet bedrivs med flygsäkerhetsrisker utanför beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten ska verksamheten omedelbart avbrytas.

B 6.4. Om verksamhet har bedrivits med flygsäkerhetsrisker utanför beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten, ska detta rapporteras i PRIO AR med allvarlighetsgrad lägst Flyg - Tillbud.

Utöver värdering av en enskild flygsäkerhetsrisk kan olika flygsäkerhetsrisker samverka och påverka varandra och måste därför analyseras och värderas tillsammans. De sammanlagda flygsäkerhetsriskerna får inte överstiga den av FVC beslutade tolerabla risken för flygsäkerheten för aktuell verksamhet.

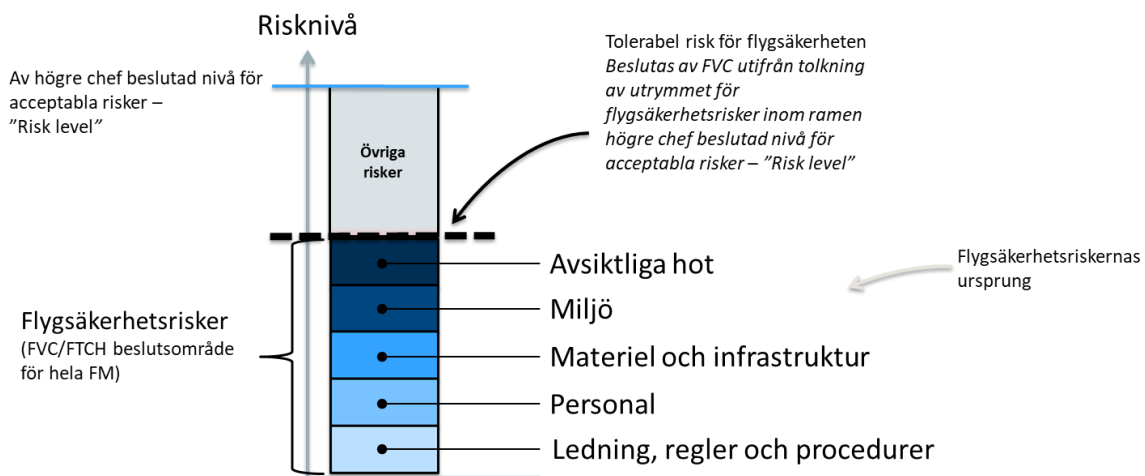


Bild 23. Tolerabel risk för flygsäkerheten.

Tolerabel risk för flygsäkerheten definieras genom att ange de högsta accepterade konsekvenserna per sannolikhetsnivå. I nedanstående riskmatris är gränsen för tolerabel risk för flygsäkerheten markerad som en bred svart linje. De högsta accepterade konsekvenserna per sannolikhetsnivå är därmed 5A, 5B, 4C, 4D och 3E. Alla flygsäkerhetsrisker 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 riskerna i verksamheten.

<sup>36</sup> 5 kap. 2 §, 7 kap. 4 §, 8 kap. 4 §, 10 kap. 3 § och 11 kap. 3 § FFS 2019:10

## REGLEMENTE

Beslutad gräns för tolerabel risk för flygsäkerheten

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 (Lindrig)	3 (Kännbar)	4 (Allvarlig)	5 (Katastrofal)	6	7	8
		KONSEKVENSNIVÅ							

Bild 24. Exempel på gräns för tolerabel risk för flygsäkerheten.

## 6.7. Riskhantering

B 6.5. All verksamhet inom det militära luftfartssystemet ska föregås av riskhantering.

B 6.6. Vid varje förbandsenhet som bedriver verksamhet inom det militära luftfartssystemet ska det för verksamheten finnas en dokumenterad aktuell riskhantering av flygsäkerhetsrisker.

Riskhantering omfattar riskanalys, riskbedömning, genomförande av riskreducerande åtgärder, bedömning av kvarstående risker efter åtgärder, samt beslut om kvarstående risker är acceptabla och verksamheten därmed kan genomföras.

Stöd för riskhantering i form av en mall finns på [samarbetsytan militär luftfart](#)<sup>37</sup>.

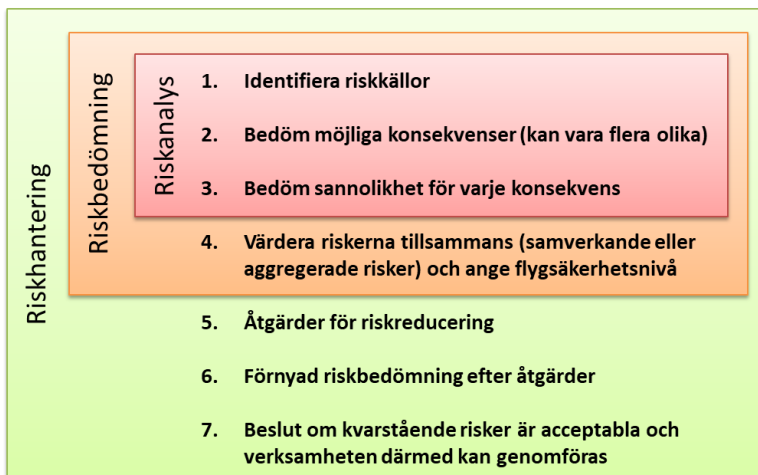


Bild 25. Arbetssteg i riskhanteringen.

### Steg 1 - Identifiera riskkällor

I riskanalysen identifieras de riskkällor som kan påverka flygsäkerheten, enligt definitionen för flygsäkerhetsrisk och fällningssäkerhetsrisk.

<sup>37</sup>

<http://samarbetsytan.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytan/militarluftfart/LedningSamordning/Mallar/Forms/AllItems.aspx>

## REGLEMENTE

### Steg 2 - Bedöm möjliga konsekvenser

Varje enskild riskkälla bedöms avseende vilka konsekvenser som kan uppkomma. Varje riskkälla kan ha flera olika konsekvenser vars sannolikhet för utfall behöver bedömas var för sig och därmed behöver utgöra en egen position i den fortsatta riskhanteringen.

Konsekvens anges utifrån bedömningsstödet i följande tabell.

Konsekvens	Bedömningsstöd (det räcker med att ett kriterium uppfylls på en högre nivå)
8	Definieras i separat orderverk vid behov.
7	Definieras i separat orderverk vid behov.
6	Definieras i separat orderverk vid behov.
5 - Katastrofal	Dödsfall eller livslång allvarlig invaliditet. Haveri av bemannat luftfartyg. Mycket stora skador på materiel, infrastruktur eller annan egendom inom eller utom Försvarsmakten (kostnader över 25 mkr). Mycket stora skador på miljön (kan inte saneras eller kostnader över 25 mkr).
4 - Allvarlig	Allvarlig personskada. Personskada eller ohälsa som orsakar bestående men. Stora skador på materiel, infrastruktur eller annan egendom inom eller utom Försvarsmakten (kostnader 5 - 25 mkr). Stora skador på miljön (kostnader 5 - 25 mkr).
3 - Kännbar	Personskada som kräver sjukhusvård. Skador på materiel, infrastruktur eller annan egendom inom eller utom Försvarsmakten (kostnader 500 tkr - 5 mkr). Skador på miljön (kostnader 500 tkr – 5 mkr).
2 - Lindrig	Personskada som inte kräver sjukhusvård. Skador på materiel, infrastruktur eller annan egendom inom eller utom Försvarsmakten (kostnader 10 tkr – 500 tkr). Skador på miljön (kostnader 10 tkr – 500 tkr).
1 - Försumbar	Ingen personskada Skador på materiel, infrastruktur eller annan egendom inom eller utom Försvarsmakten (kostnader upp till 10 tkr). Skador på miljön (kostnader upp till 10 tkr).

### Steg 3 - Bedöm sannolikhet för varje konsekvens

För varje kombination av riskkälla och konsekvens bedöms sannolikhet för utfall.

Sannolikhet anges utifrån bedömningsstödet i följande tabell.

Sannolikhet	Bedömningsstöd (det räcker med att ett kriterium uppfylls på en högre nivå)	
E - Mycket hög	Händelse som kommer att inträffa ofta. Avvikelse rapporteringen indikerar att denna typ av händelse sker minst en gång i veckan.	Sannolikhet större än $10^{-1}$ vilket motsvarar större än en på tio.
D - Hög	Händelser som kommer att inträffa vid flera tillfällen. Avvikelse rapporteringen indikerar att denna typ av händelse sker minst en gång i månaden.	Sannolikhet mindre än $10^{-1}$ men större än $10^{-2}$ vilket motsvarar mindre än en på tio men större än en på hundra.
C - Medel	Händelser som bedöms inträffa. Avvikelse rapporteringen indikerar att denna typ av händelse sker någon gång per år.	Sannolikhet mindre än $10^{-2}$ men större än $10^{-3}$ vilket motsvarar mindre än en på hundra men större än en på tusen.
B - Låg	Händelsen kan inträffa vid något enstaka tillfälle. Det finns kända fall av händelsen. Avvikelse rapport finns på denna typ av händelse.	Sannolikhet mindre än $10^{-3}$ men större än $10^{-6}$ vilket motsvarar mindre än en på tusen men större än en på miljonen.
A - Mycket låg	Det finns inga kända fall av händelsen.	Sannolikhet mindre än $10^{-6}$ vilket motsvarar mindre än en på miljonen.

### Steg 4 - Värdera flygsäkerhetsriskerna och ange flygsäkerhetsnivå

Verksamhetsansvarig inom en tjänst ska säkerställa att alla identifierade risker för den planerade verksamheten hanteras ur ett konsekvens- och sannolikhetsperspektiv, samt att de förs in i gällande riskmatris. Flygsäkerhetsnivån för den planerade verksamheten utgörs av den enskilt största flygsäkerhetsrisken. Flygsäkerhetsnivån kan aldrig vara lägre än den enskilt största risken.

Verksamhetsansvarig med ansvar för verksamhet som spänner över flera tjänster ska, med stöd av representanter för berörda tjänster, analysera ifall några av de per tjänst identifierade flygsäkerhetsriskerna samverkar, och därigenom föranleder ytterligare flygsäkerhetsrisker som inte är identifierade. Sådana tillkommande flygsäkerhetsrisker förs in i riskanalysen, och värderas på samma sätt enligt steg 1-3 ovan.

### Steg 5 - Riskreducerande åtgärder

Åtgärder för att reducera de identifierade riskerna ska i så stor utsträckning som möjligt vidtas, men med hänsyn tagen till tid, ekonomi och syfte. Det är vårt gemensamma ansvar att minimera risker, och vår verksamhet ska inte bedrivas med onödiga risker. De riskreducerande åtgärderna dokumenteras avseende vilka åtgärder som ska genomföras, av vem, när åtgärden ska vara genomförd och hur uppföljning ska ske.



## REGLEMENTE

Beslutad gräns för tolerabel risk för flygsäkerheten

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 (Lindrig)	3 (Kännbar)	4 (Allvarlig)	5 (Katastrofal)	6	7	8
KONSEKVENSNIVÅ									

*Note: A red arrow labeled 'Riskreducering' points from cell 4D to cell 3B. A black arrow points to the boundary between column 3 and column 4.*

Bild 26. Reducering av flygsäkerhetsrisker genom riskreducerande åtgärder.

B 6.7. Vid identifiering av flygsäkerhetsrisker utanför den beslutade tolerabla risken för flygsäkerheten får verksamheten inte genomföras förrän riskreducerande åtgärder genomförts, och en förnyad riskbedömning visar att flygsäkerhetsrisken reducerats så att den inte överstiger beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten.

### Steg 6 - Förnyad riskbedömning

Efter genomförda riskreducerande åtgärder görs en förnyad riskbedömning för att verifiera att genomförda åtgärder haft önskad effekt, och att verksamheten i sin helhet är innanför den beslutade tolerabla risken för flygsäkerheten. För flygning- och fällningsverksamhet anges flygsäkerhetsnivå baserat på en sammanvägning av alla berörda tjänsters flygsäkerhetsrisker. Vid behov genomförs ytterligare riskreducerande åtgärder dvs. steg 5 och 6 återupprepas.

### Steg 7 - Beslut om genomförande

Verksamhetsansvarig beslutar utifrån kvarstående risknivåer om verksamheten ska genomföras eller om det krävs ytterligare riskreducerande åtgärder.

B 6.8. Om bedömningen av sannolikhetsnivå för identifierade flygsäkerhetsrisker inte med säkerhet kan fastställas till att befinna sig i en riskgrupp som ligger inom tolerabel risk för flygsäkerheten ska yttrande inhämtats från OC för berörd tjänst innan verksamheten får genomföras.

Den slutgiltiga flygsäkerhetsnivån för planerad verksamhet anges och rapporteras med färg, underliggande flygsäkerhetsrisk anges och rapporteras med siffra för konsekvensnivå och bokstav för sannolikhetsnivå, med avseende på den största identifierade flygsäkerhetsrisken.

## 6.8. Direktanmälan militär luftfart

Av 4 kap. 20 § FFS 2019:10 framgår att en verksamhetsutövare ska göra en direktanmälan till FLYGI vid ett antal angivna händelser. Det framgår vidare att en direktanmälan ska göras snarast men senast inom 72 timmar efter att händelsen upptäckts.

För att möjliggöra att sådan direktanmälan kommer FLYGI tillhanda inom angiven tidsram behöver Försvarmakten ha interna krav och rutiner som ger förutsättningar för detta. Innan direktanmälan insänds till FLYGI värderas det inrapporterade underlaget för att avgöra om det uppfyller de kriterier som angivits i 4 kap. 20 § FFS 2019:10. Det kan även finnas ett behov av komplettering eller förtydliganden innan underlaget är kan insändas. Följden av detta är att tidsförhållandena inom Försvarmakten behöver vara kortare än vad som framgår av FFS 2019:10.

## REGLEMENTE

För att skilja på den interna rapportering som görs som grund för direktanmälan till FLYGI benämns denna interna rapportering *direktanmälan militär luftfart* (DirA ML).

B 6.9. DirA ML ska göras snarast vid någon av följande händelser:

1. flygolyckor,
2. allvarliga tillbud med luftfartyg,
3. händelser som kan medföra risker eller resultera i osäkert läge för andra verksamhetsutövare inom den militära luftfarten,
4. händelser som av annan anledning behöver spridas och komma till FLYGI kännedom snabbare än med ordinarie rutiner, och
5. ett svenskt statsluftfartygs kränkning av annan nations territorialgräns.

Rapportering av kränkning av annan nations territorialgräns inte flygsäkerhetsrelaterad och ska inte rutinmässigt rapporteras vidare till FLYGI

DirA ML ersätter inte kravet på rutinmässig rapportering genom PRIO AR eller andra krav på rapportering. DirA ML är till för att påskynda att viktig information som kan påverka flygsäkerheten, kommer OC, Flygsäk och andra verksamhetsutövare till kännedom. Det kan vara tekniska problem som kan leda till flygsäkerhetsrisker om inte åtgärder vidtas, eller andra faktorer som påverkar flygsäkerheten. Direktanmälan får inte fördröjas i avvaktan på komplett information om händelseförlopp, eller av att aktuell chef är förhindrad att fatta beslut.

B 6.10. Vid OrgE ska det vara dokumenterat vem eller vilka som inom respektive tjänst som ansvarar för att DirA ML görs.

B 6.11. DirA ML ska göras snarast, dock senast inom 36 timmar från att händelsen har upptäckts. DirA ML ska ske genom telefonsamtal till VB FM samt genom att e-posta ifylld blankett för DirA ML till VB FM och V Flygsäk. Avsaknad av tillgång till blankett får inte fördröja rapporteringen.

Blankett för [Direktanmälan Militär luftfart](#) finns på samarbetsytan [militär luftfart/mallar](#).

B 6.12. Vid inkommen muntlig DirA ML ska VB FM omedelbart informera V Flygsäk.

B 6.13. Till Flygsäk inkommen DirA ML som uppfyller krav enligt B 6.9, exklusive kränkning av annan nations territorialgräns, ska skickas till FLYGI samt, i förekommande fall berörd konstruktionsorganisation enligt SE-EMAR. Sådan rapportering ska göras snarast men senast inom 72 timmar från att händelsen upptäckts.

B 6.14. FVC och berörd OC ska informeras vid insändande av direktanmälan till FLYGI.

## 6.9. Hantering av militära flygsäkerhets- och luftvärdighetsdirektiv

FSI får, när flygsäkerheten riskeras, utfärda *militära flygsäkerhetsdirektiv* (MFD) respektive *militära luftvärdighetsdirektiv* (Mil AD). Sådana direktiv är bindande för den militära luftfarten inom Försvarmakten<sup>38</sup>.

MFD och Mil AD skickas till [flightsafety-dutyofficer@mil.se](mailto:flightsafety-dutyofficer@mil.se) och V Flygsäk distribuerar därefter informationen till berörda OC och C Flygsäk för fortsatt hantering.

## 6.10. FS Info

Flygsäkerhetsinformation sprids och dokumenteras på flera olika sätt i Försvarmakten, både formella och informella. För att säkerställa att spridning av viss information sker i önskad omfattning och när alla berörda intressenter inom Försvarmakten, utges dokumentet *FS Info*.

FS Info är oftast föranledd av en händelse eller rapport från någon företrädare i det militära luftfartssystemet, exempelvis en OC. FS Info innehåller inga direktiv som begränsar verksamhet, utan används endast för delgivning av flygsäkerhetsrelaterad information som baseras på kända och bekräftade uppgifter.

FS Info beslutas av OC eller C Flygsäk och distribueras av V Flygsäk.

FS Info distribueras i normalfallet på tre sätt.

- Fastställs i VIDAR och distribueras till berörda OrgE.
- Skickas via e-post till alla funktionsadresser för flygsäkerhet enligt avsnitt 7.2.
- Publiceras på samarbetsytan militär luftfart.

På grund av sekretess eller andra anledningar kan en beslutsfattande chef besluta om en begränsad distribution av en FS Info.

## 6.11. FlygARdags

FlygARdags är en tidskrift som innehåller en sammanställning av de viktigaste avvikelserna som rapporterats.

Flygsäk ger ut FlygARdags fyra gånger per år med syftet att sprida information om utvalda flygsäkerhetshändelser som bedöms bidra till lärande och ökad flygsäkerhet. FlygARdags kan även innehålla annan information, med anknytning till flygsäkerheten, i syfte att sprida kunskap om ett specifikt ämne.

---

<sup>38</sup> 13 kap. 4 § FFS 2019:10

## 7. UTFORMNING AV VERKSAMHETSLEDNINGSSYSTEM

### 7.1. Grundläggande krav

Av 4 kap. 5 § FFS 2019:10 framgår att verksamhetsutövaren ska upprätta, införa och upprätthålla ett ledningssystem.

Ett ledningssystem är ett omfattande begrepp som innefattar de logiska och fysiska komponenter som krävs för att chefers vilja inom olika områden ska kunna omsättas i handling. Beroende på vilket syfte som ska uppnås utformas ett ledningssystem olika och det kan förenkla förståelsen att namnge ledningssystemet eller, om ledningssystemet är komplext, dess ingående strukturer så att olika syften, t.ex. flygsäkerhet, blir tydliga. En verksamhetsansvarig med ansvar för produktion eller insats behöver ett ledningssystem för verksamhetsledning, d.v.s. för styrning av tilldelade resurser så att uppställda mål nås inom ramen för tillämpliga regler. För att beskriva när det är denna del av Försvarmaktens ledningssystem som åsyftas, används i detta reglemente begreppet *verksamhetsledningssystem*.

B 7.1. Verksamhetsansvarig ska inordna sig under ett, för verksamheten anpassat, verksamhetsledningssystem som uppfyller nedanstående krav. Saknas ett sådant överordnat system eller om sådant system inte uppfyller alla krav, ska verksamhetsansvarig etablera ett eget sådant system som tillsammans med ett ev. överordnat system uppfyller alla krav.

Verksamhetsledningssystemet ska innehålla:

1. En verksamhetsbeskrivning.
2. En förteckning över dokument som ingår i verksamhetsledningssystemet.
3. Ett korsreferensregister till krav i R LML.
4. En beskrivning av aktuell organisationsstruktur inkl. särskilda lednings- och lydnadsförhållanden.
5. En förteckning över de befattningar som har avgörande påverkan på flygsäkerheten.
6. För befattningar som påverkar flygsäkerheten
  - a) en plan för personalförsörjning,
  - b) en befattningsbeskrivning,
  - c) en förteckning över kompetenskrav, och
  - d) ett dokumenterat system för utbildning så att kompetenskraven initialt och över tiden är uppfyllda.
7. Ett system som vid varje tidpunkt utvisar hur uppgifter, ansvar och befogenheter är fördelade inom verksamheten samt vilka befogenheter som medföljer en befattning och/eller en person.
8. Dokumenterade procedurer för planering, genomförande och utvärdering av produktion och i förekommande fall insatser och övningar.
9. Dokumenterade procedurer för analys och hantering av risk.
10. Dokumenterade procedurer för att kontrollera att beslutade regler och förfaranden är implementerade och att de fungerar.
11. Dokumenterade procedurer för analys och hantering av revisionsavvikelser, tillsynsavvikelser och avvikelser som registrerats i PRIO.
12. Dokumenterade rutiner och procedurer för att identifiera, värdera, besluta, implementera och följa upp förbättringar i flygsäkerhetspåverkande processer.

B 7.2. Verksamhetsansvarig ska en gång per år verifiera att processer och rutiner för ledning av verksamhet inom militär luftfart är tillämpliga och tillräckliga. Resultat efter sådan granskning ska dokumenteras.

B 7.3. Verksamhetsansvarig ska inordna sig under ett, för verksamheten anpassat, system för konfigurationsledning av det egna verksamhetsledningssystemet. Saknas ett sådant överordnat system ska verksamhetsansvarig etablera ett eget sådant system.

B 7.4. Det ska finnas en förteckning över gällande dokument för aktuell verksamhet. Av förteckningen ska för respektive dokument framgå förvaringsplats för aktuell utgåva samt vem som ansvarar för dokumentets vidmakthållande.

B 7.5. Korsreferensregister till R LML och operationella styrningar ska finnas på samarbetsyta militär luftfart.

Med konfigurationsledning avses i detta sammanhang de styrningar som säkerställer att den dokumentation som ingår i ett verksamhetsledningssystem för varje given tidpunkt är definierad och att det är tydligt vilken information som då är aktuell. Den sammanlagda uppsättningen av definierad och aktuell information utgör verksamhetsledningssystemets konfiguration vid tidpunkten.

Konfigurationsledningen omfattar lämpligen styrningar för

- vilken information som ska dokumenteras,
- i vilken form informationen ska dokumenteras,
- var dokumentationen ska förvaras,
- vilken befattningshavare/roll som fastställer informationen,
- vilka metoder och förfaranden som ska användas för att säkerställa att dokumentationen är aktuell,
- hur aktuell information urskiljs från inaktuell information eller information under beredning, och
- hur upphävda dokument ska hanteras.

R LML med tillhörande operationella styrningar konfigurationsleds på samarbetsyta militär luftfart.

## 7.2. Funktionsadress för flygsäkerhet

Flygsäkerhetsrelaterad information distribueras till berörda OrgE via särskilda e-postadresser. Sådan e-postadress benämns *funktionsadress för flygsäkerhet*. Exempel på information som förmedlas genom dessa e-postadresser är DirA ML, OpO och FS Info.

B 7.6. För OrgE som bedriver militär luftfart ska det finnas en funktionsadress för flygsäkerhet.

B 7.7. Vid OrgE som bedriver militär luftfart ska det finnas dokumenterade rutiner som säkerställer att information som mottas på funktionsadress för flygsäkerhet, utan fördröjning, distribueras till berörda befattningshavare.

E-postadressen ska heta "flightsafety-aaa@mil.se" där aaa är aktuell OrgE exempelvis "flightsafety-f17@mil.se". För tillfällig verksamhet tilldelas e-postadresser av C Flygsäk.

Vid ny eller förändrad funktionsadress för flygsäkerhet ska detta meddelas flightsafety@mil.se.

## 8. MÖTEN

### 8.1. Allmänt

I detta kapitel beskrivs övergripande de olika mötesformer som finns och deras syfte. Respektive möte, med undantag för möten för operationell ledning, beskrivs mer utförligt i bilaga 3.

### 8.2. Möten för operationell ledning

Dessa möten genomförs av OC inom den egna tjänsten och syftar till att genomföra och utveckla den operationella ledningen av tjänsten samt sprida information.

Möten genomförs enligt respektive OC behov och beskrivs i operationella dokument för respektive tjänst.

### 8.3. Möten för flygsäkerhetsledning

För flygsäkerhetsledning genomförs ett antal olika möten i syfte att samla in underlag, analysera dessa och fatta beslut i flygsäkerhetsfrågor.

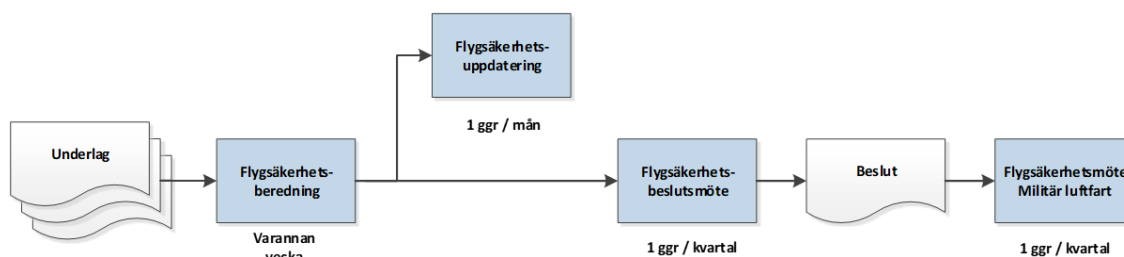


Bild 27. Möten för flygsäkerhetsledning.

#### 8.3.1. Flygsäkerhetsmöte militär luftfart

Mötet syftar till att ge direktiv till C OrgE och informera om beslutade åtgärder för att förbättra flygsäkerheten samt ge FVC information om eventuella förändringar avseende flygsäkerhetsnivån vid förband.

Mötet genomförs en gång per kvartal.

#### 8.3.2. Flygsäkerhetsbeslutsmöte

Mötet syftar till att FVC ska fatta beslut om åtgärder för att vidmakthålla eller förbättra flygsäkerhetsnivån baserat på förslag som utarbetats utifrån analyser av inkomna flygsäkerhetsrapporter, utredningar mm. Resultatet från mötet utgör grund för flygsäkerhetsmöte militär luftfart.

Mötet genomförs en gång per kvartal.

### 8.3.3. Flygsäkerhetsuppdatering

Mötet syftar till att informera FVC om aktuell flygsäkerhetsnivå och förändringar inom det militära luftfartssystemet.

Mötet genomförs en gång i månaden.

### 8.3.4. Flygsäkerhetsberedning

Mötet syftar till att bereda inkomna underlag och utarbeta förslag till åtgärder för att hantera de största flygsäkerhetsriskerna. Resultatet från mötet presenteras för FVC vid flygsäkerhetsuppdatering eller flygsäkerhetsbeslutsmötet.

Mötet genomförs varannan vecka.

### 8.3.5. Flygsäkerhetsofficersmöte

Flygsäkerhetsofficersmötet (FSO-möte), syftar till att öka möjligheten till kompetensöverföring inom nätverket av FSO och Flygsäk, förädla de processer som används i flygsäkerhetsarbetet och ge styrningar till FSO i det fortsatta arbetet.

FSO-möte höst syftar dessutom till att sammanställa och bearbeta underlag för kommande års FSP.

Mötet genomförs två gånger per år, en gång under våren och en gång under hösten.

## 8.4. Möten för revision

### 8.4.1. Revisionsplaneringsmöte

Mötet syftar till att utarbeta revisionsplan för år B+1 och B+2 samt hantera ev. behov av förändringar i revisionsplanen för år B.

Mötet genomförs en gång per år.

### 8.4.2. Revisionskvalitetsmöte

Mötet syftar till att kvalitetssäkra revisionsverksamheten genom att standardisera metoder och arbetssätt samt skapa förutsättningar för enhetlig tolkning av regler.

Mötet genomförs en gång per år.

### 8.4.3. Kvalitetschefsmöte

Mötet syftar till att samordna revisionsverksamheten innevarande år och hantera eventuella friktioner som uppstått.

Mötet genomförs 1 gång per månad samt 1-2 tvådagarsmöten per år.

## **8.5. Möten för verksamhetsutveckling**

### **8.5.1. Ledningsutvärderingsmöte**

Mötet syftar till att identifiera förbättringsområden och specifika åtgärder för att öka ändamålsenligheten för verksamhetsledningssystemet med avseende på militär luftfart.

Mötet genomförs minst en gång per år.

### **8.5.2. Metodutvecklingsmöte**

Mötet syftar till informationsspridning och utveckling av gemensamma processer och arbetsmetoder mellan OC, C Flygsäk och CQ ML.

Mötet genomförs en gång per kvartal.

## **8.6. Avstämningsmöte med FSI och FLYGI**

Mötet syftar till att, mellan verksamhetsutövaren Försvarmakten, FSI och FLYGI, ömsesidigt delge information och samverka i aktuella frågor.

Mötet genomförs en gång per kvartal.

## **8.7. Militärt luftfartsseminarium**

Mötet syftar till att, i en bredare krets, öka kunskapen och samsynen kring frågor inom den militära luftfarten samt möjliggöra samverkan och kontaktskapande mellan aktörer inom det militära luftfartssystemet.

Mötet genomförs en till två gånger per år.

## **8.8. Militära luftfartsrådet**

Mötet syftar till att stödja ÖB för dennes övergripande inriktning och styrning av det militära luftfartssystemet. Mötet syftar dessutom till att, gällande militär luftfart inom Försvarmakten, hålla ÖB informerad om flygsäkerhetsnivån samt delge resultatet från genomförd övervakning av att gällande regler och förfarande följs.

Mötet genomförs en till två gånger per år.



## 9. PLANERING OCH GENOMFÖRANDE AV VERKSAMHET

B 9.1. Inför genomförande av verksamhet inom ramen för det militära luftfartssystemet som inte genomförs regelbundet och/eller där det inte finns en gedigen och aktuell erfarenhet för de moment som ingår, ska C Flygsäk och OC för de tjänster som berörs informeras. Om C Flygsäk och/eller berörd OC anser det nödvändigt ska deras delaktighet i planeringen säkerställas och upplägget godkännas innan verksamheten får genomföras.

Större övningar eller övningar med nya farliga moment samt nya insatser och operationer är exempel på sådan verksamhet som avses i bestämmelsen ovan.

För etablerad verksamhet som inledningsvis övervakats av C Flygsäk och berörda OC, kan kraven på delaktighet minska enligt dessa befattningshavares bedömning.

Verksamhet som avser militär luftfart planeras och följs upp inom ramen för Försvarens ordinarie processer för planering och uppföljning av verksamhet. Det är dock viktigt att verksamheten resurssätts, planeras och i övrigt förbereds så att det finns förutsättningar att följa den reglering som gäller för militär luftfart.

## 10. NY ELLER FÖRÄNDRAD VERKSAMHET

Försvarsmakten ska ha ett godkännande av FSI för varje verksamhetsområde inom vilket myndigheten avser bedriva militär luftfart<sup>39</sup>.

Innan en ny verksamhet påbörjas eller befintlig verksamhet förändras inom det militära luftfartssystemet ska FSI således besluta att godkänna ett sådant verksamhetsområde (och de tjänster som finns däri). Exempel på förändringar som innebär att FSI godkännande ska inhämtas är införande av nytt flygsystem, inklusive RPAS, betydande organisationsförändring, etablering av verksamhet vid ny permanent plats eller tillfällig verksamhet utanför ordinarie ledningsorganisation.

För att säkerställa att den militära luftfarten i Försvarsmakten alltid genomförs inom ramen för av FSI godkända verksamhetsområden, övervakar FVC med stöd av OC, C Flygsäk och CQ ML att så är fallet. Övervakningen förutsätter att det för dessa bland annat är känt var verksamhet bedrivs, vilka system som används, hur systemen används och vilka ansvariga personer som är utsedda ur olika perspektiv.

Vid förändringar i verksamheten som kan påverka FSI godkännande av verksamhetsområden och därmed innebära att en ny ansökan behöver tillställas FSI, samordnar FVC beredningen av sådan ansökan. För verksamhet som enligt FVC bedömning uppenbart är inom godkända verksamhetsområden görs ingen förnyad ansökan till FSI. När FVC uppfattar att en verksamhet inom det militära luftfartssystemet i Försvarsmakten har förutsättningar att bedrivas inom ett av FSI godkänt verksamhetsområde och i övrigt uppfyller alla tillämpliga krav fattar FVC beslut om att sådan verksamhet får genomföras. All verksamhet inom det militära luftfartssystemet i Försvarsmakten ska kunna härledas till ett sådant beslut för att få genomföras. FVC beslut ska i sin tur kunna härledas till ett av FSI gällande beslut om godkänt verksamhetsområde.

I detta kapitel beskrivs vilka bestämmelser som gäller och procedurer som ska tillämpas inom Försvarsmakten vid ny eller förändrad verksamhet inom det militära luftfartssystemet. Med ny eller förändrad verksamhet avses i detta sammanhang förändringar som innebär att ett nytt system tas i bruk, att ett befintligt system används på en ny plats eller i övrigt nyttjas på ett sätt som skiljer sig från de premisser på vilka FVC tidigare beslut grundar sig. Det avser även sådana förändringar i organisationen som innebär förändrade lednings- och lydnadsförhållanden eller andra väsentliga förändringar som skiljer sig från FVC tidigare beslut.

Bestämmelserna och procedurerna syftar till att säkerställa att verksamheten bedrivs under rätt förutsättningar och att FSI vid behov involveras vid förändringar.

Principen är att verksamhetsförändringar anmäls till FVC som därefter avgör vilka krav som behöver vara uppfyllda och om FSI behöver involveras.

B 10.1. Innan en ny verksamhet påbörjas eller befintlig verksamhet inom det militära luftfartssystemet förändras ska FVC fattat beslut om att sådan ny eller förändrad verksamhet får genomföras. Beslutet ska dokumenteras.

FVC beslut enligt B 10.1 inkluderar eventuella krav på att utse L OC, FSO och revisionsansvarig eller kvalitetschef.

<sup>39</sup> 3 kap. 1 § FFS 2019:10

B 10.2. Beslut om ny eller förändrad verksamhet i det militära luftfartssystemet i Försvarmakten ska förtecknas i [dokumentförteckning](#)<sup>40</sup> och [verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>41</sup> på samarbetsytan militär luftfart.

B 10.3. En föransökan om en ny eller förändrad verksamhet ska insändas till FVC minst sex månader innan verksamheten är planerad att påbörjas.

B 10.4. En föransökan om ny eller förändrad verksamhet ska innehålla följande uppgifter.

1. Ansvarig chef, lägst C OrgE.
2. Tidpunkt för när verksamheten planeras påbörjas och avslutas.
3. Beskrivning av verksamheten och vilka förändringar som detta innebär jämfört med av FVC eventuellt tidigare beslut om godkännande av verksamhet.

Efter att föransökan inkommit beslutar FVC om vilka krav som ska gälla för verksamheten, vilka uppgifter ansökan ska omfatta och när ansökan senast ska vara FVC tillhanda. Beslutet omfattar även krav på och datum för verifierande revision. Verifierande revision genomförs enligt samma metod som övriga interna revisioner och ska, genom att kontrollera att alla för verksamheten tillämpliga krav är uppfyllda, ge underlag för FVC beslut om att verksamheten får genomföras.

En ansökan ska, om inte FVC beslutat om annat, normalt innehålla följande uppgifter.

- Ansvarig C OrgE.
- Tidpunkt för när verksamheten planeras påbörjas.
- Vilka tjänster som berörs.
- Typ av system.
- Geografisk plats.
- Eventuell nyckelpersonal utifrån de krav som ställs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.
- Uppgifter om genomförda kravställda utbildningar.
- En beskrivning av verksamhetsledningssystemet.
- En förteckning över vilka tillämpliga krav enligt R LML och operationella styrningar som den sökande anser sig uppfylla och hur kraven möts.
- En förteckning över vilka tillämpliga krav enligt R LML och operationella styrningar som den sökande inte anser sig uppfylla och bakomliggande orsaker till detta.
- Riskhantering.
- Funktionsadress för flygsäkerhet.<sup>42</sup>

Förfaranden enligt ovan gäller även om verksamheten är tillfällig och endast kommer att bedrivas under en begränsad period. Sådana behov kan exempelvis uppstå då Försvarmakten uppdras att bedriva verksamhet som inte lämpar sig inom det ordinarie verksamhetsledningssystemet eller för vilken ansvars- och uppgiftsfördelning behöver frångå det normala. Det kan vara en insats

<sup>40</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Dokumentfor-teckning/AllItems.aspx>

<sup>41</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart>

<sup>42</sup> Avsnitt 7.2.

## REGLEMENTE

utomlands där en del av ett förband ska inordnas i en annan ledningshierarki eller på annat sätt behöver frångå ordinarie ledningsstruktur. Vid sådana tillfällen, eller andra liknande, kan det vara säkrare att bedriva verksamheten i projektform och med en tillfällig uppgifts- och ansvarsfördelning under en begränsad tid. Projektform används normalt inte vid övningar.

B 10.5. FVC kan besluta om andra förfaranden för föransökan eller ansökan för begränsade verksamheter än i B 10.2- B 10.4.

# 11. PERSONALFÖRSÖRJNING

## 11.1. Personalförsörjningsplan

För befattningar som påverkar flygsäkerheten krävs en personalplanering som medger att dessa befattningar kontinuerligt bemannas med personal med rätt utbildning, lämplighet och erfarenhet.

B 11.1. Den som har uppgift att utse personal för nedanstående befattningar eller roller ska för dessa vidmakthålla en dokumenterad och aktuell personalförsörjningsplan.

1. FVC,
2. CF,
3. C Fsk,
4. CT Flyg,
5. C FU,
6. C Utb Fu,
7. CS,
8. C Flygplats Land,
9. C Flygplats Fartyg,
10. C SIS,
11. C Sysv Ledsystem,
12. FÖLäk,
13. C Flygsäk,
14. CQ ML,
15. C OrgE som bedriver militär luftfart,
16. företrädare ML,
17. kvalitetschef,
18. revisionsansvarig,
19. L OC, och
20. FSO.

B 11.2. Det ska finnas en dokumenterad rutin för hur C OrgE analyserar vilken personal i den egna organisationen som, utöver B 11.1, har avgörande påverkan på flygsäkerheten.

B 11.3. För personal enligt B 11.2 ska det finnas en dokumenterad och aktuell personalförsörjningsplan.

B 11.4. Personalförsörjningsplanen ska minst revideras varje kvartal.

B 11.5. Vid OrgE ska det finnas en dokumenterad rutin för att hålla personalförsörjningsplanen aktuell.

B 11.6. Personalförsörjningsplanen ska minst ha upplösning kvartal och omfatta kommande tre år.

B 11.7. Personalförsörjningsplanen ska för varje befattning minst omfatta:

1. befattningsbenämning,
2. krav på godkännande av FSI av personal som placeras på befattningen, i de fall sådana finns.

3. andra krav på godkännande av personal som placeras på befattningen, i de fall sådana finns.
4. kompetenskrav eller referens till var kompetenskrav kan återfinnas, och
5. namn i de fall en person är placerad på, eller planerad att placeras på, befattningen.

I personalförsörjningsarbetet behöver bl.a. följande beaktas.

- utbildningsbehov för tillträdande befattningshavare,
- behov av överlämningstid mellan avgående och tillträdande befattningshavare, och
- personers ev. tillika-uppgifter eller tillika-roller.

C OrgE samverkar med OC vid planering och tillsättning av personal i nyckelbefattningar inom det militära luftfartssystemet inom egen OrgE så att rätt kompetens och lämplighet säkerställs. Tillsättandet av sådan personal är C OrgE ansvar men ska i vissa fall godkännas av annan befattningshavare enligt avsnitt 11.2.

## 11.2. Särskilda krav vid tillsättning av vissa befattningar och roller

### 11.2.1. Certifikat och behörighetsbevis

Av 6 kap. 19 § luftfartslagen (2010:500) framgår att det för att få utföra vissa uppgifter krävs certifikat och/eller behörighetsbevis. Av 3 kap. 14-16 §§ FFS 2019:10 framgår de bestämmelser som gäller för certifikat och behörighetsbevis, bl.a. att vilka krav som sökanden ska uppfylla bestäms av FSI. I SE-EMAR 66 finns särskilda bestämmelser avseende certifikat för militärt luftfartygsunderhåll

Kraven på certifikat och/eller behörighetsbevis samt hur dessa hanteras framgår i förekommande fall av respektive operationell styrning.

### 11.2.2. Operationella chefer, Flygsäkerhetschef, och Kvalitetschef militär luftfart

Enligt 4 kap. 4, 7 och 12 §§ FFS 2019:10 ska personal som avses placeras på följande befattningar accepteras av FSI innan tillträde.

- CF,
- C Fsk,
- CT Flyg,
- C FU,
- C Utb Fu,
- CS,
- C Flygplats Land,
- C Flygplats Fartyg,
- C SIS,
- FÖLäk,
- C Flygsäk, och
- CQ ML.

FVC begär FSI acceptans av personal enligt ovan. För att ge förutsättningar för att inhämta FSI acceptans bör samråd enligt B 11.8 ske minst tre månader innan planerad tillsättning.

## REGLEMENTE

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal samt C Sysv Ledsvyst framgår av bilaga 1.

B 11.8. Chef med ansvar för att utse OC, C Flygsäk eller CQ ML ska samråda med FVC innan beslutet om tillsättning fattas.

B 11.9. OC och C Flygsäk ska utse ersättare när de själva är förhindrade att fullgöra sina uppgifter. Om ersättare utses för längre tid än 30 dagar ska beslutet dokumenteras på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>43</sup>. Utsedd ersättare har samma ansvar och befogenheter som ordinarie befattningshavare om inte annat anges i dokumentationen enligt ovan.

B 11.10. Om en OC, C Flygsäk eller CQ ML har en frånvaroperiod som överstiger tre månader ska ersättare som är accepterad av FSI utses.

B 11.11. Aktuell förteckning över personer i befattningarna FVC, OC, C Flygsäk och CQ ML ska finnas på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>44</sup>

### 11.2.3. Verksamhetsansvariga inklusive C OrgE

B 11.12. Den som utser en chef som ska bli verksamhetsansvarig, inklusive C OrgE, ska säkerställa att den personen uppfyller kompetenskrav enligt R LML innan tillträde.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av bilaga 1.

B 11.13. Tillträdande C OrgE ska ha genomfört intervju med FVC och senast sju dagar innan tillträde av befattning insända ett intyg till FVC. Intyg ska fastställas i VIDAR av tillträdande C OrgE.

Mall för intyg finns på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>45</sup>.

Intyget ska utvisa att C OrgE har genomfört intervju med FVC, är väl insatt i R LML, uppfyller krav på kompetens enligt R LML, samt tar ansvar för att de egna verksamheter som ingår i det militära luftfartssystemet bedrivs i enlighet med R LML och tillämpliga operationella styrningar.

B 11.14. Aktuell förteckning över C OrgE ska dokumenteras på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>46</sup>

---

43

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Sidor/Befattningshavare.aspx>

44 Ibid

45

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Mallar/Forms/AllItems.aspx>

46

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/C%20OrgE/AllItems.aspx>

#### 11.2.4. Företrädare militär luftfart

B 11.15. Personalförändringar avseende företrädare ML ska meddelas [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se) med uppgift om namn, FMID, tillträdesdatum samt organisatorisk placering.

B 11.16. Namn på företrädare ML ska dokumenteras i [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>47</sup> på samarbetsytan militär luftfart.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av bilaga 1.

#### 11.2.5. Befattningar och roller inom flygtjänsten

B 11.17. Personal för följande befattningar/roller inom flygtjänsten ska godkännas av CF.

1. Lokal flygchef (L CF),
2. divisionschef,
3. stf divisionschef, och
4. chefpilot.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av FOM.

B 11.18. Personal som ska genomföra flygning ska finnas upptagen i gällande flygtjänstorder.

Försvarsmaktens flygtjänstorder utgör en sammanställning över personal som innehar behörighet att tjänstgöra ombord på militära luftfartyg. Flygtjänstorder fastställs av FVC efter samråd med CF.

#### 11.2.6. Befattningar och roller inom fallskärmstjänst

B 11.19. Personal för följande befattningar/roller inom fallskärmstjänsten ska godkännas av C Fsk:

1. Lokal fallskärmschef (L C Fsk),
2. C Hoppmästardivision (C HM-Div),
3. Fallskärmsunderhållsgruppchef, och
4. Hoppmästare.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av LFSK.

B 11.20. Personal som ska genomföra fällning ska finnas upptagen i gällande fallskärmstjänstorder.

Försvarsmaktens fallskärmstjänstorder utgör en sammanställning över personal som innehar behörighet att genomföra fällningar i militär regi. Fallskärmstjänstorden fastställs av C Fsk efter samråd med C HM-Div.

#### 11.2.7. Befattningar och roller inom ledning fortsatt luftvärdighet

B 11.21. Personal för följande befattningar/roller inom ledning fortsatt luftvärdighet ska godkännas av CT Flyg.

1. Teknisk chef materielsystem (TCM), och
2. chef flygssystemsektion (C FSS)

<sup>47</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning-militar-luftfart/AllItems.aspx>



Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av LFL

### 11.2.8. Befattningar och roller inom flygunderhållstjänst

B 11.22. Personal för befattningen/rollen som lokal flygunderhållschef (L C FU) inom flygunderhållstjänsten ska godkännas av C FU.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av LFU.

### 11.2.9. Befattningar och roller inom utbildning för flygunderhåll

B 11.23. Personal för ledande befattningar/roller inom utbildning för flygunderhållstjänsten ska godkännas av C Utb Fu. Detta avser följande befattningar/roller.

1. Lokal utbildningschef (L C Utb Fu).

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av LUFU.

### 11.2.10. Befattningar och roller inom flygstridsledningstjänst

B 11.24. Personal för följande befattningar/roller inom flygstridsledningstjänsten ska godkännas av CS.

1. Lokal strilchef (L CS),
2. funktionsansvarig stridsledning (FA Stri),
3. funktionsansvarig teknik (FA Tek), och
4. funktionsansvarig utbildning (FA Utb).

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av SOM.

B 11.25. Personal i flygstridsledningstjänst ska vara upptagen i gällande stritjänstorder.

B 11.26. Behörigheter för personal i flygstridsledningstjänst ska framgå av personligt behörighetsbevis.

Stritjänstordern fastställs av CS och redovisar vilka personer som innehar vilka behörigheter inom flygstridsledningstjänsten.

### 11.2.11. Befattningar och roller inom flygplatstjänst land

B 11.27. Personal för befattningen/rollen som lokal flygplatschef för landbaserade flygplatser (L C Flygplats Land) ska godkännas av C Flygplats Land.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av LMF L.

### 11.2.12. Befattningar och roller inom flygplatstjänst fartyg

B 11.28. Personal för befattningen/rollen som lokal flygplatschef för fartygsbaserade flygplatser (L C Flygplats Fartyg) ska godkännas av C Flygplats Fartyg.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av LMF F.

### 11.2.13. Befattningar och roller inom SIS-tjänst

B 11.29. Personal för befattningen/rollen som lokal sambands- och informationssystemchef för (L C SIS) ska godkännas av C SIS.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av COM.

### 11.2.14. Befattningar och roller inom flygmedicin

Personal för befattningen/rollen som militär flygläkare ska godkännas av FÖLäk<sup>48</sup>.

Krav på kompetenser och erfarenheter för ovanstående personal framgår av bilaga 1.

### 11.2.15. Befattningar och roller inom flygsäkerhet

B 11.30. Personal för rollen som V Flygsäk ska godkännas av C Flygsäk.

B 11.31. Personalförändringar avseende FSO ska meddelas [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se) med uppgift om namn, FMID, tillträdesdatum samt organisationsenhet.

B 11.32. Namn på FSO ska dokumenteras i [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>49</sup> på samarbetsytan militär luftfart.

Krav på kompetenser och erfarenheter för V Flygsäk och FSO framgår av bilaga 1.

### 11.2.16. Befattningar och roller inom revision

B 11.33. Personal för följande roller inom revision ska godkännas av CQ ML.

1. Revisor, och
2. revisionsledare.

Krav på kompetenser och erfarenheter för revisor och revisionsledare framgår av kapitel 16.

B 11.34. Personalförändringar avseende revisionsansvariga, inklusive kvalitetschefer vid OrgE ska meddelas [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se) med uppgift om namn, FMID, tillträdesdatum samt organisationsenhet.

B 11.35. Namn på revisionsansvariga, inklusive kvalitetschefer vid OrgE, ska dokumenteras i [Verksamhetsförteckning militär luftfart](#)<sup>50</sup> på samarbetsytan militär luftfart.

Krav på kompetenser och erfarenheter för kvalitetschef och revisionsansvarig framgår av bilaga 1.

<sup>48</sup> 12 kap. 16 § FFS 2019:10

<sup>49</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart/AllItems.aspx>

<sup>50</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Verksamhetsfor-teckning%20militar%20luftfart/AllItems.aspx>

## 11.2.17. Dokumentation av beslut om godkännande

B 11.36. Beslut om godkännande av personal enligt avsnitt 11.2 ska dokumenteras i VIDAR

Mall för C OrgE begäran om godkännande av ny L OC och mall för OC beslut om godkännande finns på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>51</sup>

---

51

<https://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Mallar/Forms/AllItems.aspx>

## 12. AVVIKELSERAPPORTERING

### 12.1. Allmänt

Med flygsäkerhetsavvikelse avses avvikelser eller händelser som påverkat eller haft potential att påverka flygsäkerheten inom den militära luftfarten. Härmed avses händelse eller felfunktion hos personal, materiel, infrastruktur eller procedurer som medfört eller kunnat leda till nedsättning av tjänstbarheten, eller som i övrigt inneburit avvikelse från gällande regler alternativt beordrad eller planerad verksamhet.

B 12.1. Inträffade händelser som bedöms kunna vara flygsäkerhetsavvikelser ska snarast rapporteras i PRIO AR, dock senast femte arbetsdagen efter att händelsen inträffade.

B 12.2. Vid verksamhet av sekretessbelagd karaktär ska avvikelser rapporteras i enlighet med punkten B 12.1. Sekretessbelagd information får dock inte skrivas in i PRIO AR, utan istället ska av rapporten framgå var fullständig information kan inhämtas, exempelvis företagsrapport med idnr eller annan sammanställning som finns att tillgå vid förband/enhet.

B 12.3. Undantag från B 12.1 och 12.2 kan beslutas av FVC, och ska dokumenteras.

B 12.4. Verksamhetsansvarig ska ha en dokumenterad procedur för att avvikelser dokumenteras och registreras i PRIO AR, även i de fall den som rapporterar avvikelsen inte har åtkomst till PRIO AR.

B 12.5. Vid flygsäkerhetsavvikelser som klassas som *Flyg-Tillbud*, *Flyg-Allvarligt tillbud* eller *Flyg-Haveri* ska ansvarig chef skyndsamt orientera C OrgE, berörd OC samt C Flygsäk.

B 12.6. Vid ändring av klassificering av en avvikelse ska detta meddelas den avsändande chefen eller den som rapporterat avvikelsen.

B 12.7. Vid OrgE ska det finnas dokumenterade procedurer som säkerställer att FSO ges möjlighet att kommentera flygsäkerhetsavvikelser inom den tjänst FSO är utsedd att övervaka.

### 12.2. Ansvar för rapportering och hantering av avvikelser

Detta avsnitt beskriver hur avvikelshantering ska tillämpas för alla typer av flygsäkerhetsavvikelser oavsett vilken funktion eller typ av verksamhet avvikelsen härrör ifrån.

Om den individ som uppmärksammat avvikelsen är förhindrad att rapportera inom anvisad tid kan en ersättare rapportera in händelsen i PRIO. Detta ska i sådana fall anges i beskrivningen av händelsen. Mottagare av avvikelserrapporten är om inte annat anges närmaste chef med ”hatt” i PRIO. C OrgE kan dock besluta om andra rapporteringsvägar inom egen verksamhet.

Mottagaren kallas fortsättningsvis *ansvarig chef* och ansvarar för såväl fortsatt handläggning av ärendet i PRIO som att händelsen analyseras och vid behov utreds. Ansvarig chef fattar vid behov beslut om eventuella åtgärder i syfte att minska riskerna för ett upprepande av händelsen och om

## REGLEMENTE

händelsen upprepas, att konsekvenserna reduceras. Ansvarig chef följer upp implementering och effekt av nämnda åtgärder och när önskvärt resultat är uppnått avslutar ansvarig chef avvikelserna i PRIO. C OrgE kan besluta om andra principer för hantering och avslut av avvikelser.

Om ansvarig chef inte har mandat eller resurser att hantera en flygsäkerhetsavvikelse ska den skickas vidare till nästa nivå. På motsvarande sätt kan en flygsäkerhetsavvikelse skickas vidare till en ny ansvarig chef inom annan del av organisationen. Detta kan t.ex. ske när händelsen upptäckts på ett verksamhetsställe och rapporterats där men där ansvaret för verksamheten finns någon annanstans. En sådan vidarebefordran ska alltid föregås av dialog mellan berörda.

I Avvikelsehanteringsmodulen i PRIO finns en möjlighet för rapportören att vara anonym i den fortsatta hanteringen. Detta val medför att endast den första mottagaren av en avvikelserapport kan se rapportörens identitet. För alla andra användare i PRIO presenteras rapportören som "Anonym rapportör". Syftet med funktionen är att flytta fokus från vem till vad och visa att det är själva händelsen som prioriteras. Utifrån detta kan vi som organisation lära oss och få möjlighet att reducera konsekvenserna av händelsen. Det är upp till rapportören att välja om man ska vara anonym eller inte. Samtliga medarbetare ska respektera ett sådant val och inte efterforska vem som var den ursprungliga rapportören. Den första mottagaren har ett ansvar att inte bryta det förtroende som upprättas mellan denne och rapportören om rapportören väljer att vara anonym.

På central nivå är C Flygsäk ansvarig för att inkomna flygsäkerhetsavvikelser analyseras med avseende på risker och trender. Vid behov informeras FVC och OC. Återkoppling till förband genomförs via möten med FSO, möten för operationell ledning, flygsäkerhetsmöte militär luftfart och via FlygARdags. C OrgE är på motsvarande sätt ansvarig för analys av flygsäkerhetsavvikelser på lokal nivå.

### 12.3. Klassning av flygsäkerhetshändelse

Rapportören av en avvikelse redovisar sin bedömning av händelsens allvarlighetsgrad. Flygsäkerhetsavvikelser klassas enligt följande.

Flyg - Övrig driftstörning	Avser felfunktion hos personal, materiel, procedur eller övrig händelse där flygsäkerheten påverkats eller skulle kunnat påverkas, utan att vara allvarligt tillbud eller tillbud. Övrig driftstörning kan även vara annan händelse som av andra skäl bör komma till ansvariga chefers kännedom.
Flyg - Tillbud	Avser driftstörning som bedöms kunnat leda till haveri eller allvarlig skada.
Flyg - Allvarligt Tillbud	Avser tillbud där risken för haveri eller allvarlig skada varit mycket stor.
Flyg - Haveri	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.

Observera att om verksamhet har bedrivits med flygsäkerhetsrisker utanför beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten, ska detta rapporteras i PRIO AR med allvarlighetsgrad lägst Flyg - Tillbud.

Det är ansvarig chef som ansvarar för fortsatt handläggning av ärendet som också avgör allvarlighetsgraden. Allvarlighetsgraden kan ändras av ansvarig chef fram till dess att avvikelserna avslutas i PRIO. Därefter får allvarlighetsgraden endast ändras av (eller på uppdrag av) C Flygsäk.

En sådan ändring ska då dokumenteras i fältet ”Vidtagen åtgärd” i avvikelserapporten och meddelas avsändande chef eller rapportör.

Observera att klassningen av en avvikelse enligt ovan är den markering i PRIO som entydigt definierar händelsen som en flygsäkerhetsavvikelse. Detta påverkar såväl handläggningen, analysen och ansvaret för händelsen. Det är därför av vikt att klassningen är så korrekt som möjligt utifrån de definitioner som angivits.

## 12.4. Hantering i PRIO AR

### Organisationsenhet

Organisationsenhet inmatas på förbandsnivå i avsedd ruta i avvikelserapporten (AR).

### Rubriksättning

Då avvikelserapporten bedöms som en flygsäkerhetsavvikelse inom någon av de fyra ovan nämnda klassningarna ska rubriken inledas med en speciell söksträng för att man ska kunna göra utökningar inom respektive ansvarsområde. Söksträngen avslutas med kolon och består av:

- tjänst
- mer detaljerad beskrivning av verksamhetens organisationsenhet

Tjänst	Avser
FLYG	Flygtjänst
FL	Fortsatt luftvärdighet
FU	Flygunderhållstjänst
SIS	SIS-tjänst
STRIL	Flygstridsledningstjänst
ES**	Flygplatstjänst vid landbaserade flygplatser
SJÖFLYG***	Flygplatstjänst vid fartygsbaserade flygplatser
FSK	Fallskärmtjänst
UTBFU	Utbildning av personal för flygunderhållstjänst
SV	Systemvärdighet

*Anm.: I uttrycket ES\*\* ovan ska \*\* ersättas med två versala bokstäver så att den förställiga bokstavskombinationen utgör en platsindikator för den aktuella flygplatsen enligt International Civil Aviation Organization (ICAO). Ex: ESDF (Ronneby flygplats).*

*I uttrycket SJÖFLYG\*\*\* ovan ska \*\*\* ersättas med tre versaler för fartygets treställiga benämning. Ex: SJÖFLYGCKR.*

Exempel på söksträng	Avser
FLYG171:	Flygsäkerhetsavvikelse inom flygtjänst från 171div
FU32:	Flygsäkerhetsavvikelse inom flygunderhållstjänst från 32komp
SISBSH:	Flygsäkerhetsavvikelse inom SIS-tjänst från Blueshark
STRILGRI:	Flygsäkerhetsavvikelse inom STRIL-tjänst från Grizzly
ESCM:	Flygsäkerhetsavvikelse inom flygplatstjänst från Ärna
SJÖFLYGCKR:	Flygsäkerhetsavvikelse inom flygplatstjänst från HMS Carlskrona

Tecknen i söksträngen ska skrivas in utan mellanslag. Koder för rapportörens organisationstillhörighet finns på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>52</sup>. Alla tecken i rubriken ska skrivas in med versaler.

Om hanteringen av en avvikelse flyttas till en annan myndighet ska ursprungsrubriken kvarstå. Observera att det ska vara den organisationsenhet som verksamheten bedrivs från som anges. (t.ex. inom FLYG ska den division vars chef fattar beslut om flygning anges)

Dessutom ska ett verksamhetsmeddelande Luft (Y4) skapas. (detta görs normalt av FSO).

FSO ska ges möjlighet att kommentera en flygsäkerhetsavvikelse.

Om ansvarig chef inte anser att avvikelsen är en flygsäkerhetsavvikelse ska följande göras.

- Ändra klassning till någon av de övriga klassningarna.
- Ta bort den inledande söksträngen.
- Informera den som avvikelsen kommer ifrån om att avvikelsen klassats om.
- Hantera avvikelsen enligt organisationens lokala verksamhetsregler.

### **Flygplankod och individnummer**

Individnumret som ska matas in i PRIO består av två delar, först flygplanskoden (tre siffror) därefter flygplansindivid (tre siffror). Dessa skrivs utan mellanslag.

Exempel:

JAS39C ind.nr 288 skrivs som 393288

HKP15B ind.nr 770 skrivs som 152770

### **Uppgifter (åtgärder) till central nivå**

Om det finns behov av att lägga in uppgifter (åtgärder) i en avvikelse till någon utanför ansvarig chefs egen organisation ska detta alltid föregås av dialog mellan berörda och godkännas av mottagare av uppgiften.

## **12.5. Pappersblankett**

En M-nummersatt blankett är framtagen för användning vid de tillfällen då rapportören inte har åtkomst till PRIO eller då utländsk personal ska skriva en avvikelse. Det går givetvis lika bra att föra minnesanteckningar på ett tomt pappersark. Blanketten ska makuleras efter att inmatningen i PRIO har skett. Det är dock viktigt att den som rapporterar avvikelsen (undantaget utländsk personal) själv eller via annan person senare genomför inmatningen i PRIO.

[Pappersblanketten för avvikelserapportering](#)<sup>53</sup> återfinns på samarbetsyta militär luftfart.

---

52

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/PRIO%20AR%20Organisationskoder/Per%20frband.aspx>

53

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Mallar/Blankett%20F%C3%B6r%20avvikelserapportering%20i%20PRIO.aspx>

Blanketten är elektroniskt ifyllbar först efter att en lokal kopia sparats ned på egen dator. Det går alltså inte att fylla i den direkt på sidan i blankettbanken.

## **12.6. Rutin för utländsk personals avvikelserapportering**

Utländsk personal som behöver rapportera en avvikelse gör detta på pappersblankett för avvikelserapportering under handledning av svensk personal.

Upprättad avvikelse registreras i PRIO av svensk personal. Vid inmatningen får fritextfält användas för att definiera typ av utländskt luftfartyg, utländsk personal etc.

## **12.7. Särskilda krav inom respektive tjänst**

OC kan vid behov och efter samråd med C Flygsäk, ställa ytterligare krav avseende avvikelserapportering. Sådana krav återfinns i förekommande fall i respektive operationell styrning.



## 13. UTREDNINGAR

### 13.1. Allmänt

En utredning ska syfta till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaker till en händelse. Utredningen ska även ge rekommendationer som underlag för beslut om åtgärder, i syfte att förebygga en upprepning av händelsen eller att begränsa konsekvenser av liknande händelser. En flygsäkerhetsutredning syftar till att förbättra flygsäkerheten.

I syfte att öka flygsäkerheten kan iakttagelser och rekommendationer som framkommer under pågående utredning åtgärdas efter beslut av OC, även om utredningen inte är slutförd.

Det är viktigt att personal uppmantras att delge information, något som försvåras om flygsäkerhetsutredningar används för att fastställa skuld.

B 13.1. Ifall risk föreligger att information som lämnas vid intervjuer i samband med flygsäkerhetsutredningar kan komma att användas i juridiska sammanhang, ska personalen upplysas om detta före intervjun.

### 13.2. Händelser som ska utredas

B 13.2. Följande händelser ska alltid utredas.

1. haveri,
2. allvarligt tillbud,
3. driftstörning eller olycka som har förorsakat eller skulle ha kunnat resultera i död, skada på person eller ohälsa,
4. driftstörning eller olycka som har förorsakat eller skulle ha kunnat resultera betydande skada på, eller förlust av, utrustning eller egendom,
5. driftstörning utan skada om inte dennas art och orsak entydigt framgår av avvikelserapport, och
6. befarat eller konstaterat oplanerat överskridande av främmande territorialgräns.

Vid förlust av utrustning eller egendom enligt B 13.2 punkt 4 ska en analys och värdering av allvarlighetsgrad genomföras, i syfte att besluta om utredningsbehov, samt omfattningen på utredningen. I beslutet om utredningsbehov och omfattning ska frekvensen av likartade händelser med avseende på luftfartyg eller utrustningens art beaktas, även om risken för betydande skada bedöms som låg.

FVC, OC, C Flygsäk, C OrgE samt L OC kan även besluta om utredning av händelser som inte är klassade enligt ovan.

FVC får, för att säkerställa flygsäkerheten, besluta om att utredningar inom hela det militära luftfartssystemet<sup>54</sup>. Detta mandat är delegerat till C Flygsäk och inom respektive tjänst till OC.

---

<sup>54</sup> FM ArbO

B 13.3. Vid händelse som föranleder utredning ska berörda luftfartygs materiel och dokumentation, som bedöms ha betydelse för utredningsarbetet (inkluderande registreringar, personlig flygutrustning och övrig materiel som kan ha inverkat på händelsen), bevaras orörd och överlämnas till utredare.

Utredare återlämnar materielen och dokumentationen när denna inte längre behövs.

B 13.4. Klassas en händelse som haveri eller allvarligt tillbud ska alltid Statens haverikommission (SHK) kontaktas.

Kontakten med SHK sker vanligtvis via V Flygsäk.

B 13.5. Vid händelse som klassats som haveri eller allvarligt tillbud ska berörd luftfartygs materiel och dokumentation bevaras orörda intill dess SHK lämnat svar om de avser utreda händelsen eller inte.

### **13.3. Utredningar som genomförs av Statens haverikommission**

Luftfartsolyckor (haverier) och allvarliga tillbud rapporteras till SHK, som därefter beslutar om eventuell utredning i enlighet med *Lagen om undersökning av olyckor*. SHK kan även besluta om att utreda andra driftstörningar än haverier och allvarliga tillbud.

SHK kan besluta utifrån tre alternativ:

- Att SHK ska utreda
- Att händelsen ska utredas men överläter åt Försvarmakten att genomföra utredningen<sup>55</sup>
- Att SHK inte har för avsikt att utreda

Om SHK beslutar att genomföra en utredning utser FVC en koordinator ur Försvarmakten som har till uppgift att följa utredningen samt vara SHK länk till Försvarmakten. Koordinatoren ska fortlöpande meddela berörda chefer avvikelser som framkommer under utredningsarbete och som snarast bör rättas till för att uppnå en högre säkerhet. Försvarmakten lämnar vid behov nödvändig expertis för stöd till SHK utredning.

Om SHK anser att händelsen ska utredas men överläter åt Försvarmakten att genomföra den är det FVC som ansvarar för att utredning genomförs.

Haveri eller allvarligt tillbud ska, oavsett om SHK har för avsikt att utreda eller ej, utredas inom Försvarmakten. Ansvarig för att utredningen genomförs är FVC, OC eller C Flygsäk. Oavsett vem som utses genomför berörd OC en preliminär analys om behovet av akuta åtgärder i avvaktan på utredningsresultatet.

SHK utredningsrapporter handläggs av FLYGI, om inte annat överenskommit. Åtgärder, med SHK utredningsrekommendationer som grund, vidtas först efter det att Försvarmakten fattat särskilt beslut med anledning av rapporten.

---

<sup>55</sup> 2 § Förordning om undersökning av olyckor (1990:717).

FLYGI meddelar SHK, senast sex månader efter det att rapporten släppts, hur respektive rekommendation omhändertagits.

## 13.4. Utredningar som genomförs i Försvarmakten

Utredningar som genomförs av Försvarmakten kan beslutas och genomföras på såväl central som lokal nivå.

### 13.4.1. Utredningar som genomförs av Försvarmakten – Central nivå

På central nivå genomförs utredningen med hjälp av utredningsnämnd, enskild utredare eller av Försvarmaktens undersökningskommission (FMUK).

Inom det militära luftfartssystemet fattas beslut om utredning av FVC, OC eller C Flygsäk. Sådan utredning genomförs av utredningsnämnd eller enskild utredare.

När beslut om utredning tagits läggs det in på *emilia*, samarbetsyta militär luftfart med uppföljningskod 1 (1-5) enligt avsnitt 13.8.

V Flygsäk utformar beslutsskrivelse att utredning ska genomföras och av vem. FVC eller den FVC beslutar fastställer skrivelsen.

V Flygsäk tilldelar samtidigt en handläggare (HL) inom Flygsäk för uppföljningen av aktuell utredning.

B 13.6. Följande gäller vid utredningar som genomförs på central nivå:

1. Befattningshavare som själv är delaktig i en avvikelse ska inte fatta beslut om utredning ska genomföras eller ej.
2. Personal med direkt eller indirekt ansvar för sådant som kan ha inverkat vid avvikelsen får inte utses som utredare eller ingå i utredningsnämnd.
3. Skyddsombud ska ges tillfälle att följa utredning.

#### Utredningsnämnd

B 13.7. FVC beslutar om utredningsnämnd och utser ordförande samt experter.

Utredningsnämnd rapporterar till FVC.

Utredningsnämndens delegater bör inte komma från den berörda organisationen.

#### Enskild utredare

B 13.8. Central utredning som ska genomföras av en enskild utredare beslutas av FVC, OC eller C Flygsäk.

C OrgE som tilldelats uppgift att genomföra utredning utser enskild utredare. Som enskild utredare utses normalt FSO eller annan person med lämplig kompetens.

B 13.9. C OrgE som tilldelats uppgift att genomföra utredning ska meddela vem/vilka som ansvarar för utredningen till [flightsafety-dutyofficer@mil.se](mailto:flightsafety-dutyofficer@mil.se).

Namn på utredare dokumenteras under aktuell utredning på samarbetsyta militär luftfart.

Enskild utredare rapporterar till den befattningshavare som beslutat om utredningen.

### 13.4.2. Utredningar som genomförs av Försvarmakten – Lokal nivå

B 13.10. På lokal nivå fattas beslut om utredning av C OrgE eller L OC.

Vid lokalt beslutade utredningar tillsätter C OrgE enskild utredare. Som enskild utredare utses normalt FSO eller annan person med lämplig kompetens. Utredning på lokal nivå handläggs och beslutas lokalt, men följs upp av Flygsäk på *emilia*, samarbetsyta militär luftfart.

B 13.11. När utredning beslutas lokalt ska information om detta, inklusive vem som utsetts som utredare, skickas till [flightsafety-dutyofficer@mil.se](mailto:flightsafety-dutyofficer@mil.se).

## 13.5. Process utredning

Nedanstående bild beskriver i generella steg utredningsprocessen. Tiderna som anges ska i möjligaste mån följas eftersom det är viktigt att så snabbt som möjligt genomföra åtgärder. Därigenom minimeras risken att liknande händelse sker igen.

1	<p><b>Avvikelse rapport (AR)</b> Rapportera i PRIO</p> <p><b>Direktanmälan (DirA ML)</b> Rapporteras enl. anvisningar i avsnitt 6.8</p>	<p>Avvikelse rapport (AR) skrivs på en händelse. Om direktanmälan militär luftfart (DirA ML) skrivs ska även AR skrivas.</p>
2	<p><b>Beslut om utredning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förenklad utredning</li> <li>• Utredning</li> <li>• Haveriutredning</li> </ul> <p><i>Uppföljningskod 1 i utredningsuppföljning på emilia</i></p>	<p>Beslut om utredning fattas. Beslutet ska ange vilken typ av utredning som ska genomföras (förenklad utredning, utredning eller haveriutredning) samt vem som är ansvarig. Normalt utses C OrgE som ansvarig. Beslut om utredning läggs in på emilia under utredningsuppföljning, med uppföljningskod 1<sup>56</sup>.</p>
3	<p><b>Utredning</b> Normalt inom 30 dagar. Vid kränkning av annan nations territorium ska utredning vara genomförd inom 2 dagar från händelsen.</p>	<p>Utredare utses av den som är ansvarig för utredningen. Utsedd utredare meddelas Flygsäkerhetsavdelningen (Flygsäk). Oftast utses en FSO inom den tjänst som är berörd. Utredare har normalt 30 dagar på sig att genomföra utredningen och skapa en Utredningsrapport (UR). Vid kränkning av annan nations territorium ska utredning färdigställas inom 2 dygn.</p>
4	<p><b>Utredningsrapport (UR) med rekommendationer</b></p> <p><i>Uppföljningskod 2 i utredningsuppföljning på emilia</i></p>	<p>UR läggs in i VIDAR och rapporteras in till FS/Flygsäk för vidare administrering. Utsedd handläggare (HL) inom Flygsäk lägger in den i utredningsuppföljningen på emilia och ger den uppföljningskod 2.</p>
5	<p><b>Beslut efter utredning</b> (60 dagar för OC att fatta beslut)</p> <p><i>Uppföljningskod 3 i utredningsuppföljning på emilia</i></p>	<p>OC får av HL Flygsäk UR samt beslutsunderlag på rekommendationer från UR. OC fattar beslut (normalt inom 60 dagar) om vilka åtgärder som ska vidtas, hur effekten av åtgärder följs upp samt tid för dessa. Parallellt handläggs ärendet av HL Flygsäk och ändras till uppföljningskod 3 i utredningsuppföljningen på emilia.</p>
6	<p><b>Beslutade åtgärder genomförs</b></p> <p><i>Uppföljningskod 4 i utredningsuppföljning på emilia</i></p>	<p>Berörda C OrgE implementerar eventuella åtgärder enligt beslut från OC och återrapporterar till FS/OC/Flygsäk enligt direktiv i beslutet. När OC anser att åtgärder är genomförda informeras Flygsäk och uppföljningskod ändras till 4.</p>
7	<p><b>Uppföljning</b></p> <p><i>Uppföljningskod 5 i utredningsuppföljning på emilia</i></p>	<p>C OrgE följer upp att åtgärder gett avsedd effekt. Hur uppföljning och kontroll genomförs finns med i beslut från OC. När uppföljning/kontroll är genomförd återrapporterar detta till OC/Flygsäk. Efter beslut av OC ändras uppföljningskod till 5 i utredningsuppföljningen på emilia. Ärendet är därmed avslutat.</p>

<sup>56</sup> Avsnitt 13.8

## 13.6. Utredningsrapport

Utsedd utredare har normalt 30 dagar på sig att färdigställa utredningsrapport (UR). Kan rapport inte färdigställas inom denna tid tas en preliminär rapport fram, vilken senare kompletteras eller ersätts med en slutlig. Kan varken preliminär eller slutlig rapport färdigställas inom 30 dagar, ska detta meddelas V Flygsäk med skäl till försening samt bedömd tidpunkt för färdigställande.

Beslut om ändrad tidpunkt för färdigställande av rapporten tas av C Flygsäk och/eller OC och handläggs av V Flygsäk. Beslutet skrivs in i utredningsuppföljningen.

När utredning genomförts läggs denna in i VIDAR, samt rapporteras till den som beslutat om utredning. Utsedd HL Flygsäk tillser att utredningen läggs in i utredningsuppföljningen på *emilia*.

B 13.12. Utredningsrapport efter befarat eller konstaterat överskridande av främmande territorialgräns ska insändas senast två dygn efter det att händelsen inträffat.

## 13.7. Beslut efter utredning

Med utredningen som underlag fattar OC beslut om åtgärd. OC ska i sitt beslut ange inom vilken tid beslutade åtgärder ska vara genomförda, hur effekten av åtgärder följs upp samt tid för detta.

B 13.13. Beslut om åtgärder efter utredning ska fattas senast 60 dagar efter fastställd UR.

FVC, eller den FVC beslutar, fastställer skrivelsen som därefter går ut till respektive OrgE för åtgärd.

Åtterrapporering från OrgE till FS (befattningshavare som beslutat om utredning samt V Flygsäk) görs när man genomfört beslutade åtgärder samt när åtgärderna anses fått effekt.

Kontroll av effekt på åtgärder kan ske genom egenkontroll, revision, återrapporering i flygsäkerhetsplan eller annan beslutad åtgärd.

## 13.8. Uppföljning utredningar

På *emilia*, samarbetsytan militär luftfart, följs beslutade utredningar upp av Flygsäk.

I utredningsuppföljning länkas (från VIDAR) UR och ”Beslut om åtgärd” samt status på aktuell utredning.

Status på utredning är indelad i fem steg:

- Nr1: Utredning pågår
- Nr2: UR mottagen och handläggs av FS (Flygsäk och OC)
- Nr3: Beslut skickat till förband
- Nr4: Förbandet har implementerat beslutade åtgärder
- Nr5: Implementerade åtgärder har fått effekt och ärendet är avslutat

# 14. ÖVRIG RAPPORTERING

## 14.1. Flygsäkerhetsrapportering

Flygsäkerhetsrapporteringen är inte i första hand en uppföljningsaktivitet, eftersom den till största del är framåtblickande. Dock utgör de flygsäkerhetsrisker som bedöms existera i rådande stund en del av uppföljningen.

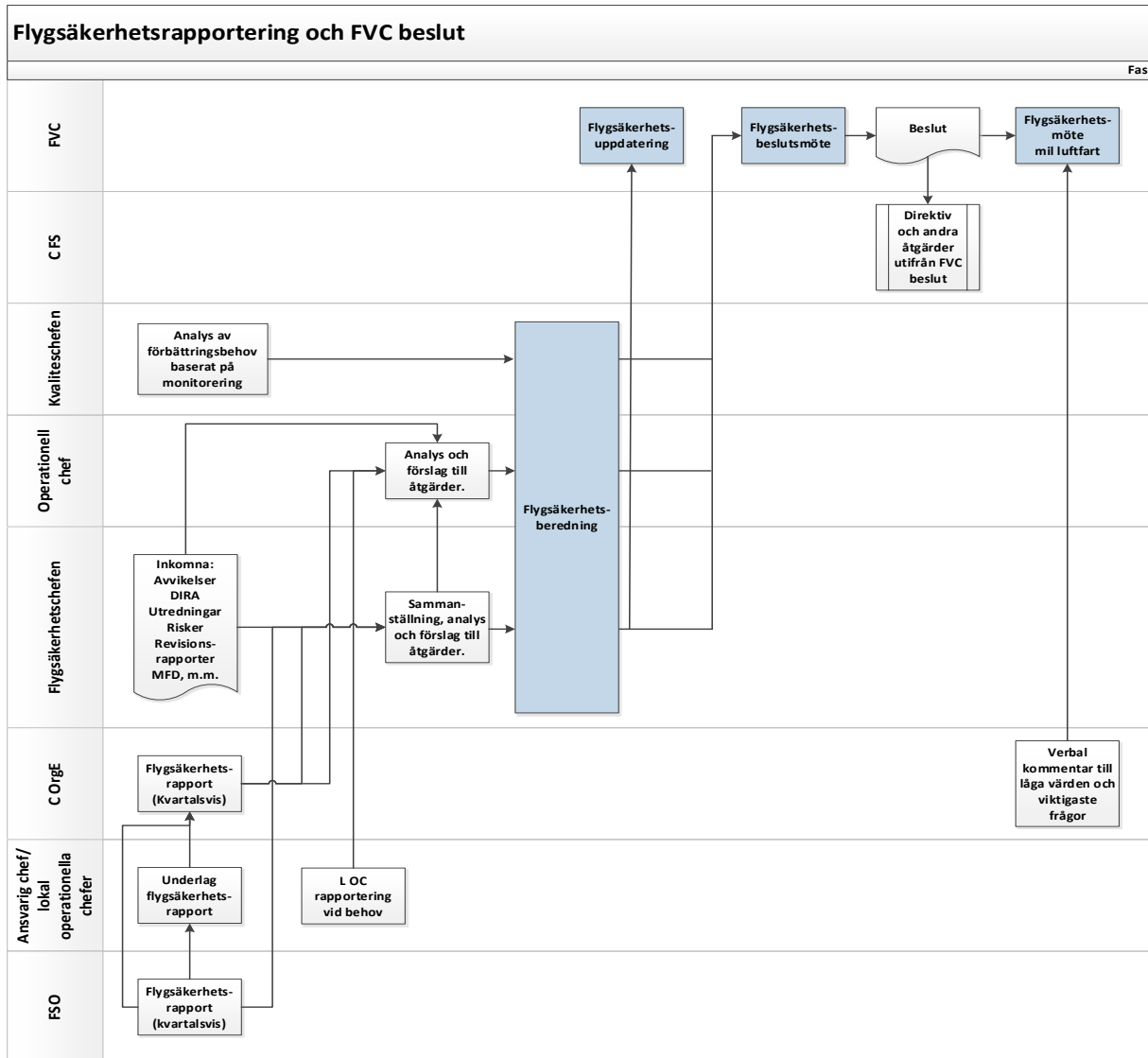


Bild 28. Översiktlig beskrivning av flygsäkerhetsrapportering, beredning och FVC beslut.

### 14.1.1. C OrgE flygsäkerhetsrapportering

B 14.1. C OrgE ska senast tre veckor innan flygsäkerhetsmöte militär luftfart rapportera flygsäkerhetsnivå och samtliga identifierade flygsäkerhetsrisker inom de tjänster som organisationsenheten bedriver militär luftfart.

C OrgE rapporterar flygsäkerhetsrisker inom de tjänster som OrgE bedriver militär luftfart. C OrgE ska även rapportera en sammanvägd flygsäkerhetsnivå för flyg- och fällningsverksamhet per system baserad på en sammanvägning av alla berörda tjänsters flygsäkerhetsrisker.

- B 14.2. C OrgE ska senast tre veckor innan flygsäkerhetsmöte militär luftfart rapportera:
1. Status på tilldelade uppgifter enligt FSP inklusive eventuella avvikelser eller tillägg
  2. Arbetsläge revisions- och tillsynsavvikelser.
  3. Planerade personalrörelser.
  4. Förbättringsförslag.
  5. Om C OrgE bedömer att riskhanteringen är acceptabel och tar ansvar för att ingen verksamhet genomförs utanför tolerabel risk för flygsäkerheten i perioden 0-3 månader.

Rapporteringen enligt ovan sker på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>57</sup>.

### 14.1.2. FSO flygsäkerhetsrapportering

- B 14.3. FSO ska senast tre veckor innan Flygsäkerhetsmöte militär luftfart:
1. Lämna en skriftlig kommentar för den tjänst, plats och, i förekommande fall, system som FSO är utsedd att bevaka.
  2. Kommentarer till varje flygsäkerhetsrisk som C OrgE rapporterat.
  3. Flygsäkerhetsrisker som FSO bedömer finnas utöver de som C OrgE rapporterat.

Rapporteringen av flygsäkerhetsrisker delas upp i perioden 0 - 3 månader respektive bortom 3 månader.

Rapporteringen sker på [samarbetsyta militär luftfart](#)<sup>58</sup>.

## 14.2. V Flygsäk veckorapport

- B 14.4. V Flygsäk veckorapport ska omfatta.
1. Avgående och pågående V Flygsäk,
  2. inkomna DirA ML,
  3. inkomna övriga flygsäkerhetsärenden,
  4. utgivna OpO,
  5. upphävda OpO,
  6. utgivna FS Info, och
  7. initierade eller färdiga UR.

B 14.5. V Flygsäk veckorapport ska tillställas FVC, Stf FVC, C FS, FS avdelningschefer, OC och C Flygsäk.

V Flygsäk veckorapporter förvaras vid Flygsäkerhetsavdelningen i FS.

---

<sup>57</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Sidor/Default.aspx>

<sup>58</sup> Ibid



# 15. AVTAL OCH ÖVERENSKOMMELSER

## 15.1. Krav på att upprätta avtal

Med avtal avses vanligen avtal mellan en myndighet och ett privaträttsligt objekt (t.ex. ett bolag), eller mellan två privaträttsliga objekt. Begreppet överenskommelser används vanligtvis när förhållanden, rättigheter och skyldigheter m.m. regleras mellan myndigheter. I detta reglemente används begreppet avtal genomgående.

B 15.1. Det ska finnas avtal med varje leverantör som levererar luftfartsrelaterade tjänster eller luftfartsprodukter till det militära luftfartssystemet, som omfattar de levererade tjänsterna och luftfartsprodukterna.

Samverkan mellan Försvarsmakten och berörda leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska regleras i avtal som beskriver hur samverkan mellan Försvarsmaktens flygstridsledningstjänst och SIS-tjänst samt leverantörens flygtrafikledningstjänst ska ske. Sådana avtal ska godkännas av FSI<sup>59</sup>.

## 15.2. Upphandling och tecknande av avtal

B 15.2. Det ska finnas en [avtalsförteckning](#)<sup>60</sup> på samarbetsytan militär luftfart över de avtal som tecknats med leverantörer av luftfartsrelaterade tjänster inklusive luftfartsprodukter samt de avtal som på annat sätt kan påverka det militära luftfartssystemet.

Behörigheter att redigera [avtalsförteckningen](#)<sup>61</sup> på samarbetsytan militär luftfart tilldelas efter ansökan till [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se)

B 15.3. Den som upprättar avtal med leverantör ska klarlägga om omfånget omfattar upphandling av luftfartsrelaterade tjänster eller luftfartsprodukter alternativt där avtalet på annat sätt kan påverka det militära luftfartssystemet.

B 15.4. Den som upprättar ett avtal med leverantör för leverans av luftfartsrelaterade tjänster inklusive luftfartsprodukter eller där avtalet på annat sätt bedöms påverka det militära luftfartssystemet, ska säkerställa att.

1. personal med erforderlig kompetens medverkar i upphandlingen i syfte att säkerställa att kraven inom det militära luftfartssystemet tillgodoses,
2. uppgifter om avtalet dokumenteras i [avtalsförteckning](#)<sup>62</sup> på samarbetsytan militär luftfart avseende vem som är leverantör, upphandlad tjänst eller produkt, avtalsperiod, ansvarig för avtalet samt avtalets beteckning,
3. i de fall leverantören saknar eget verksamhetstillstånd.
  - a) den chef som initierat avtalet dokumenteras i [avtalsförteckning](#)<sup>63</sup> på samarbetsytan militär luftfart,

<sup>59</sup> 7 kap. 12 § och 11 kap. 10 § FFS 2019:10.

<sup>60</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Avtalsforckning/AllItems.aspx>

<sup>61</sup> Ibid

<sup>62</sup> Ibid

## REGLEMENTE

- b) Försvarsmaktens rätt att genomföra revisioner hos leverantören i den omfattning som krävs för att säkerställa avtalad kvalitet på luftfartsrelaterade tjänster inklusive luftfartsprodukter tillgodoses,
  - c) avtalet, i alla dess delar, är tillgängligt för den som senare utses som revisionsledare,
  - d) förändringar i [avtalsförteckningen](#)<sup>64</sup> meddelas den som senare utses som revisionsledare, och
4. i de fall leverantören har eget verksamhetstillstånd ska den chef som initierat avtalet klarlägga ansvars- och uppgiftsfördelningen mellan organisationerna. Detta ska dokumenteras i avtalet.

B 15.5. I de fall Försvarsmakten avtalar med annan part att denne ska upphandla luftfartsrelaterade tjänster eller luftfartsprodukter åt Försvarsmakten eller genomföra upphandling som på annat sätt kan påverka det militära luftfartssystemet, ska det i detta avtal framgå hur kraven på kvalitetssäkring omhändertas. Avtalet med en sådan underleverantör ska, i alla dess delar och vid förändringar, tillsändas Försvarsmakten och förtecknas i [avtalsförteckningen](#)<sup>65</sup> på samarbetsytan militär luftfart.

---

<sup>63</sup> Ibid

<sup>64</sup> Ibid

<sup>65</sup> Ibid

## 16. REVISION

### 16.1. Inledning

RML ställer omfattande krav på att den verksamhet som innefattas i eller påverkar den militära luftfarten övervakas.

Med revisioner avses den övervakning av verksamheten i det militära luftfartssystemet som är kravställd i FFS 2019:10 för att säkerställa att beslutade godkända regler och förfaranden följs. Revisionsverksamheten genomförs med ett oberoende i förhållande till verksamheten i betydelsen att revisionspersonalen inte är underställd, lyder under eller på annat sätt har ett beroende till, den chef som är direkt ansvarig för den kontrollerade verksamheten.

Revisioner genomförs även mot de leverantörer som inte har ett av FSI utfärdat tillstånd för det verksamhetsområde som produkten eller tjänsten avser. Detta sker med syfte att verifiera att dessa leverantörer uppfyller ställda krav på kvalitet.

För tjänsterna ledning av fortsatt luftvärdighet, flygunderhållstjänst och utbildning av personal för flygunderhållstjänst återfinns i SE-EMAR M, 145 respektive 147, utöver revision, ytterligare krav på oberoende övervakning. Rutiner och procedurer för detta framgår av LFL, LFU och LUFU.

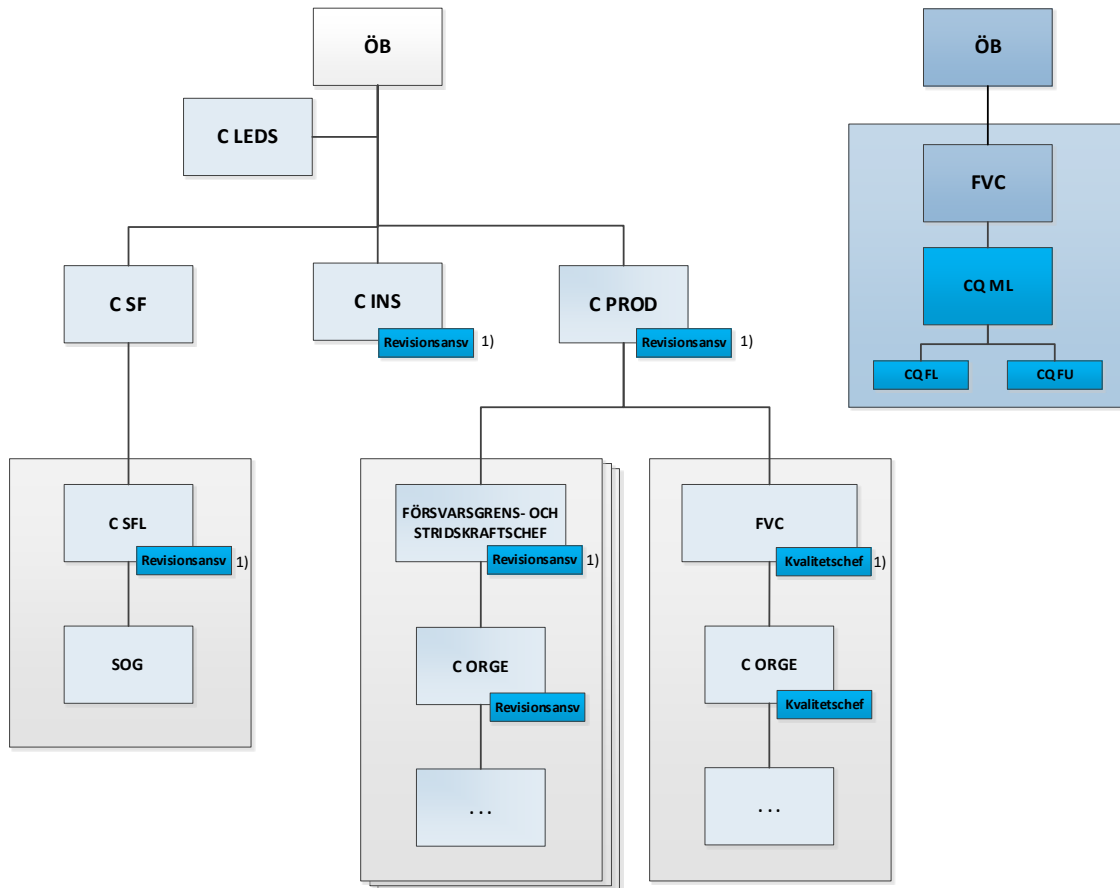
### 16.2. Principer för revision

FVC har på uppdrag av ÖB utsett en kvalitetschef för den militära luftfarten i Försvarmakten, CQ ML, som ska ansvara för att leda övervakningen av att gällande regler och förfaranden följs.

CQ ML har i grunden inga personella resurser för genomförandet av dessa revisioner. Resurser säkerställs istället av de C OrgE och chefer för högre staber som bedriver eller leder verksamhet inom den militära luftfarten och som tilldelats uppgifter att genomföra revision.

Den som vid respektive OrgE eller stab utsetts som kvalitetschef eller revisionsansvarig tillser att kravställda revisioner med avseende på militär luftfart genomförs inom den egna organisationen. Undantag gäller revisioner av ledning av fortsatt luftvärdighet och flygunderhållstjänst. Sådana revisioner planeras, samordnas och resursätts av CQ FL och CQ FU utifrån särskild delegering från CQ ML.

Grundfördelningen av hur revisionsansvaret fördelas framgår av verksamhetsförteckning militär luftfart. En mer precis fördelning för ett enskilt år framgår av revisionsplanen.



1) Utsedd revisionsansvarig genomför oberoende monitorering av processer ingående i eller med påverkan på det militära luftfartssystemet.

Bild 29. Princip för ledning av revisionsverksamheten.

## 16.3. Interna revisioner

### 16.3.1. Grundkrav

B 16.1. En årlig kontroll ska ske av att R LML och operationella dokument omhändertar samtliga FFS-krav och samtliga tillämpliga krav enligt SE-EMAR.

B 16.2. Verksamhetsansvarig, som har utsedd kvalitetschef eller revisionsansvarig ska, med stöd av denne, genom revisioner kontrollera att verksamhetsledningssystemet uppfyller ställda krav och att verksamheten, med undantag för ledning av fortsatt luftvärdighet och flygunderhållstjänst, bedrivs enligt gällande regler. Genom revisioner ska samtliga tillämpliga krav i R LML och tillämpliga krav i operationella dokument revideras årligen.

CQ ML ansvarar för internrevisioner som avser ledning av fortsatt luftvärdighet och flygunderhållstjänst.

B 16.3. Revisionsledare och revisorer ska medges tillträde till lokaler, verksamhetsplatser, personal och dokumentation i den omfattning som krävs för revisionens genomförande.

### 16.3.2. Riktade revisioner

B 16.4. Beslut om riktad revision rörande alla delar av det militära luftfartssystemet inom Försvarsmakten fattas av FVC.

Vid inträffade händelser, där systemet misstänks vara behäftat med brister eller ofullkomligheter kan beslut tas om att genomföra revisioner utöver revisionsplanen. Sådana riktade revisioner kan även omfatta verksamhetspåverkare.

### 16.3.3. Riskbaserad revision

B 16.5. Begäran om att få riskbaserad revisionsplanering skickas till [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se) snarast efter att behovet har identifierats. En sådan begäran ska beskriva motivet, metoden som avses användas samt under vilken tidsperiod den riskbaserade revisionsplaneringen avses tillämpas. FVC beslutar om sådan ansökan ska göras till FSI.

Verksamhetsansvarig kan, efter godkännande av FSI, planera och genomföra interna revisioner utifrån ett riskbaserat synsätt. Riskbaserad revisionsplanering kan användas då resultatet efter genomförda revisioner över tiden visat på låga risker eller där samma procedurer tillämpas på flera platser. Riskbaserad revisionsplanering kan även användas för att hantera situationer där möjligheterna att genomföra revisioner enligt grundkravet är begränsade. Det senare alternativet används synnerligen restriktivt. Syftet med riskbaserad revisionsplanering är att fokusera revisionsverksamheten till de verksamheter som bedöms ha de största osäkerheterna eller riskerna ur ett flygsäkerhetsperspektiv. I prioriteringen används tillgängliga indikatorer, exempelvis identifierade risker i verksamheten, resultat från tidigare revisioner och utredningar samt avvikelser eller avsaknaden av sådana.

### 16.3.4. Revisionsplan

B 16.6. Det ska, för det militära luftfartssystemet, finnas en dokumenterad revisionsplan som omfattar följande.

1. Interna revisioner inklusive riktade revisioner.
2. Leverantörsrevisioner.

B 16.7. Revisioner i revisionsplanen ska för år B och B+1 vara tidsatta och innehålla uppgift om utsedd revisionsledare.

Med *år B* i bestämmelse B 16.7 ovan avses innevarande år. Med B+1 avses kommande år osv.

B 16.8. Gällande revisionsplan ska finnas på samarbetsyta militär luftfart.

Revisionsplanen baseras på följande.

- Verksamhetsförteckning militär luftfart,
- avtalsförteckning militär luftfart,
- krav på dokumentrevision av R LML,
- krav på dokumentrevision av operationella dokument,
- beslut om riskbaserade revisioner, och
- beslut om riktade revisioner.

Vid det årliga revisionsplaneringsmötet kompletteras revisionsplanen med tidpunkter och revisionsledare. Revisionsplanen utarbetas i följande två steg.

## REGLEMENTE

- Steg 1 – inför revisionsplaneringsmötet: Förteckning över vilka interna revisioner och leverantörsrevisioner som ska genomföras B+1 och B+2.
- Steg 2 – under revisionsplaneringsmötet: Revisioner B+1 tidsatta och revisionsledare utsedda samt preliminära tidpunkter angivna för B+2.

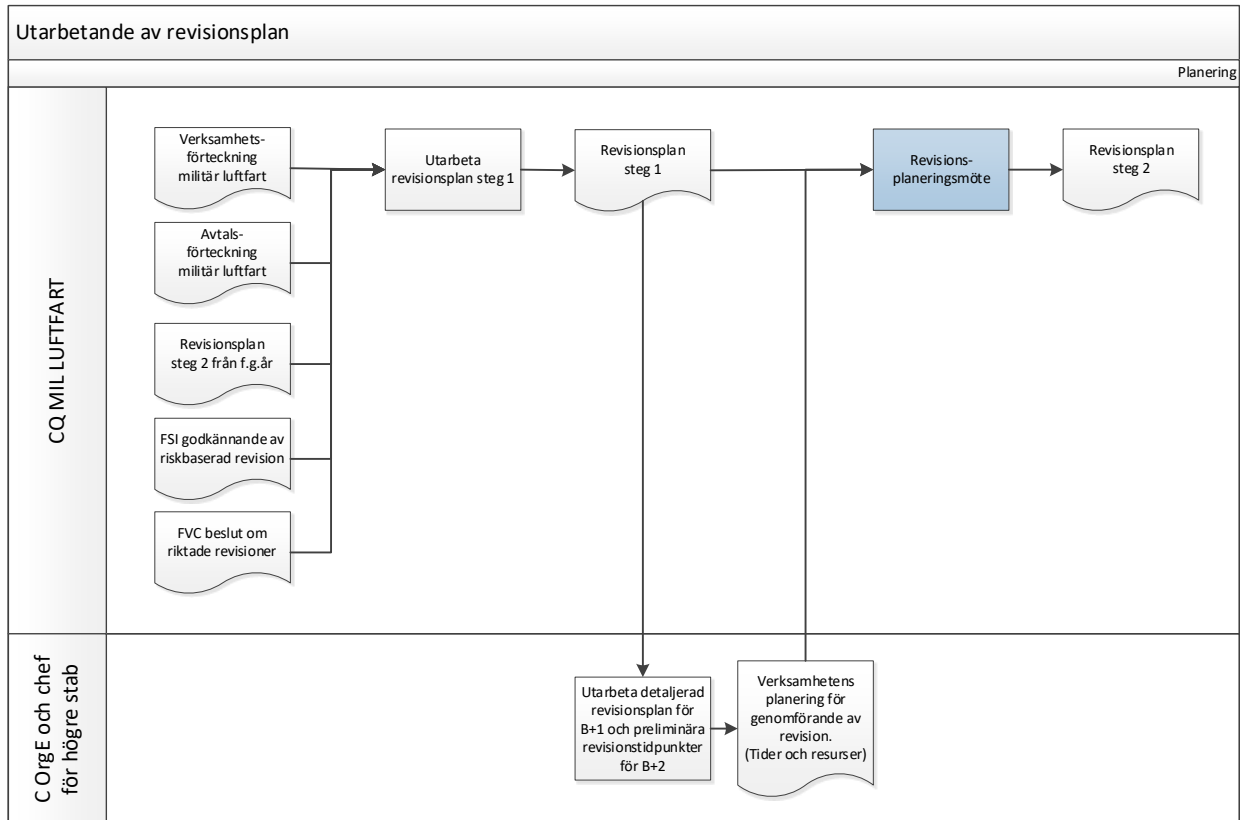


Bild 30. Utarbetande av revisionsplan.

### 16.3.5. Revisionspersonal

B 16.9. Revisioner ska ledas av godkänd revisionsledare.

B 16.10. Revisioner ska genomföras av, för tjänsten, godkänd revisor.

Undantag från kravet att revisor ska inneha kompetens inom aktuell tjänst kan beslutas av revisionsledare under förutsättning att biträdande revisor bedöms uppfylla motsvarande krav. Sådant beslut om undantag, inklusive grunderna för kompetensvärderingen, ska dokumenteras i revisionsrapporten.

B 16.11. Revisionsintervjuer ska genomföras av två revisorer varav en kan vara biträdande revisor. Undantag kan beslutas av revisionsledare och ska i sådana fall dokumenteras i revisionsrapporten.

B 16.12. Revisor ska.

1. endast åta sig sådana uppdrag som kan slutföras på ett professionellt sätt och
2. vid rapportering inte utelämna sådan information som, om den utelämnades, väsentligt skulle förvränga intrycket av den reviderade verksamheten.

## REGLEMENTE

Revisor bör inte vara underställd den chef som är direkt ansvarig för den verksamhet som revideras.

B 16.13. Det ska finnas en aktuell förteckning över godkända revisorer och revisionsledare på samarbetsyta militär luftfart.

Revisorer och revisionsledare ska godkännas av CQ ML.

Hemställan om godkännande skickas till [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se). Hemställan ska innehålla namn, FMID och organisationsenhet för den som ska godkännas samt dokumentation av att grundkraven är uppfyllda.

CQ ML vidmakthåller en förteckning över godkänd revisionspersonal på samarbetsyta militär luftfart. C OrgE meddelar [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se) när revisionspersonal tillfälligt eller permanent ska avföras från denna förteckning.

### Revisor

B 16.14. För att kunna godkännas som revisor för en tjänst ska följande kriterier vara uppfyllda.

1. Genomfört revisorsutbildning hos Försvarmakten med godkänt resultat eller kunna styrka annan likvärdig utbildning alternativt likvärdig erfarenhet. CQ ML avgör om innebörden av likvärdig.
2. Genomfört utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller inneha motsvarande kompetens.
3. Ha kunskaper och förståelse inom den aktuella tjänsten avseende.
  - a. organisation, verksamhetsledning, operationell ledning,
  - b. roller och befattningar,
  - c. operationella styrningar,
  - d. behörighets- och certifikatskrav,
  - e. flygsäkerhetsrisker och flygsäkerhetskritiska processer och procedurer,
  - f. flygsäkerhetspåverkande begränsningar i tekniska system,
  - g. planering, genomförande och uppföljning av verksamheten och enskilda arbetsmoment,
  - h. riskhantering i verksamheten, och
  - i. avvikelshantering i verksamheten.
4. Som biträdande revisor genomfört minst två revisioner inom 18 månader efter genomförd revisionsutbildning och bedömts som lämplig av ansvarig revisionsledare.

Punkt 3 i B 16.14 kan antingen uppfyllas genom särskilt anpassad utbildning som inkluderar praktik ute i verksamheten eller genom flerårig erfarenhet av arbete inom den aktuella tjänsten.

B 16.15. För att kunna godkännas som revisor för ledning vid OrgE eller däröver ska följande kriterier vara uppfyllda.

1. Genomfört revisionsutbildning hos Försvarmakten med godkänt resultat eller kunna styrka annan likvärdig utbildning alternativt likvärdig erfarenhet. CQ ML avgör om innebörden av likvärdig.
2. Genomfört utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller inneha motsvarande kompetens.
3. Ha kunskaper avseende.
  - a. Försvarmaktens organisation, verksamhetsledning, operationell ledning,
  - b. operationella dokument, och

- c. flygsäkerhetspåverkande processer och procedurer.
- 4. Som biträdande revisor genomfört minst två revisioner inom tolv månader efter genomförd revisionsutbildning och bedömts som lämplig av ansvarig revisionsledare.

B 16.16. För att bibehålla godkännande som revisor ska minst en revision ha genomförts under de senaste 36 månaderna.

**Biträdande revisor**

B 16.17. Biträdande revisor ska ha genomfört revisionsutbildning hos Försvarsmakten med godkänt resultat eller kunna styrka annan likvärdig utbildning alternativt likvärdig erfarenhet. CQ ML avgör om innebörden av likvärdig.

**Revisionsledare**

- B 16.18. För att kunna godkännas som revisionsledare ska följande kriterier vara uppfyllda.
1. Vara godkänd revisor.
  2. Genomfört minst två revisioner som revisor.
  3. Under handledning av godkänd revisionsledare genomfört minst två revisioner som revisionsledare och av handledaren bedömts lämplig.

- B 16.19. För att bibehålla godkännande som revisionsledare ska följande kriterier vara uppfyllda.
1. Deltagit på Revisionskvalitetsmöte minst vartannat år.
  2. Genomfört revision som revisionsledare minst vart femte år.

B 16.20. Utsedd revisionsledare bemyndigas att klassificera iakttagelser vid revision.

**16.3.6. Klassificering av iakttagelse**

Revisionsledare beslutar om slutlig klassificering av en iakttagelse som observation eller avvikelse på nivå 1 eller 2. Denna klassificering kan endast ändras av CQ ML.

Ett krav som inte är uppfyllt innebär en avvikelse. En avvikelse på nivå 1 är en större avvikelse som utgör ett osäkert läge eller allvarig fara för flygsäkerheten. En avvikelse på nivå 2 är en mindre avvikelse som skulle kunna utgöra en fara för flygsäkerheten.

En iakttagelse som inte är en avvikelse men som kan utgöra grund för förbättringar klassificeras som observation.

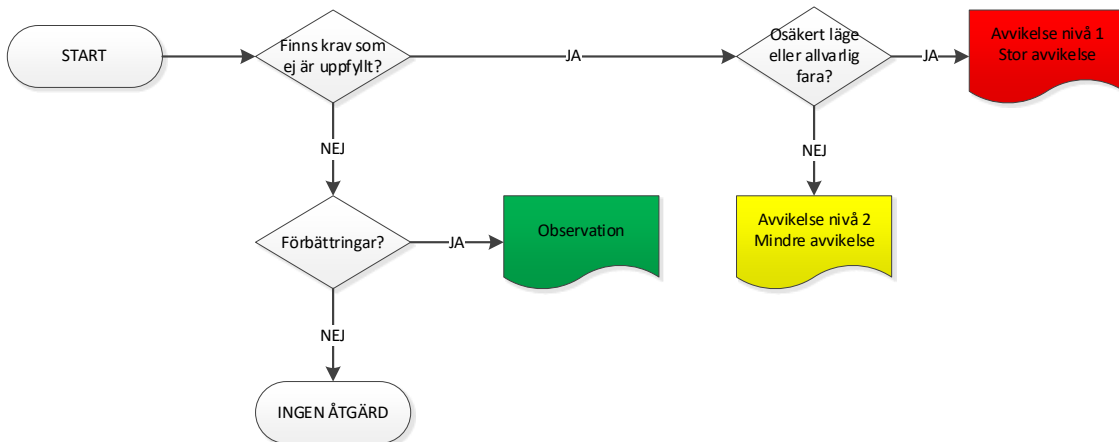


Bild 31. Klassificering av iakttagelse.



B 16.21. Om avvikelse identifieras som är av sådan art att den klassificeras som avvikelse nivå 1 ska revisionsledaren utan dröjsmål orientera ansvarig chef, C Flygsäk och CQ ML. I de fall avvikelsen avser innehåll i operationellt dokument ska även berörd OC orienteras utan dröjsmål.

### 16.3.7. Revisionsrapport

B 16.22. Revisionsledaren ska innan revision avslutas:

1. avgöra vilka avvikelser som ska hanteras av chefen för den reviderade verksamheten, och
2. i samråd med den ansvarige chefen besluta om sista datum för hantering av dessa avvikelser.

För avvikelser som inte ska hanteras av chefen för den reviderade verksamheten meddelar revisionsledaren detta till CQ ML som till FVC föreslår vem i Försvarmakten som ska ansvara för hantering av avvikelsen. FVC beslutar vem inom Försvarmakten som ska ansvara för hanteringen av en avvikelse<sup>66</sup>. FVC beslutar även datum för när sådan avvikelse ska vara hanterad.

För observationer som inte berör chefen för den reviderade verksamheten avgör CQ ML vem i Försvarmakten som ska informeras om observationen.

B 16.23. Revisionsledaren ska dokumentera resultatet efter genomförd revision i en revisionsrapport i revisionsplanen på samarbetsyta militär luftfart.

B 16.24. Revisionsledaren ska meddela chefen för den reviderade verksamheten när revisionen har dokumenterats i en revisionsrapport och var den återfinns.

B 16.25. Revisionsrapport ska omfatta följande punkter.

1. Reviderad tjänst och i förekommande fall system.
2. Reviderad organisationsenhet.
3. Revisionsplats (-ort).
4. Tidpunkt för revisionens genomförande.
5. Förteckning över vilka kravdokument och versioner av dessa som legat till grund för revisionen.
6. Intervjuade befattningar.
7. Revisorer och revisionsledare med namn.
8. Sammanfattning.
9. Revisionens resultat i form av antal avvikelser och observationer.
10. Revisionsrest, d.v.s. de krav som är tillämpliga för den reviderade verksamheten, men som inte kontrollerats under revisionen.
11. Identifierade avvikelser.
12. Identifierade observationer.

B 16.26. Dokumentation av avvikelse ska ske på samarbetsyta militär luftfart och omfatta följande punkter.

1. Hänvisning till aktuell bestämmelse.
2. Bestämmelse återgiven i text.
3. Beskrivning av på vilket sätt kravet inte är uppfyllt.
4. Vem som ansvarar för att åtgärda avvikelsen.
5. Sista datum när avvikelsen ska vara åtgärdad.

---

<sup>66</sup> FM ArbO

B 16.27. Dokumentation av observation ska ske på samarbetsyta militär luftfart och omfatta följande punkter.

1. Iakttagelser.
2. Beskrivning av förbättringsmöjlighet.
3. Vem som är mottagare av observationen.

### 16.3.8. Hantering av revisionsavvikelser

B 16.28. Ansvarig för hantering av en avvikelse ska.

1. klarlägga och dokumentera bristernas grundorsaker,
2. besluta om och dokumentera lämpliga korrigerande åtgärder,
3. genomföra beslutade åtgärder,
4. dokumentera genomförda åtgärder,
5. följa upp att de korrigerande åtgärderna får avsedd effekt,
6. vid behov vidta kompletterade analyser och åtgärder, och
7. ändra status på avvikelsen till ”hanterad - klar för avslut”.

Dokumentation enligt B 16.28 görs i avvikelsen på samarbetsytan militär luftfart.

Om ansvarig chef i sin analys konstaterar att åtgärder behöver vidtas som ligger utanför det egna mandatet skickas begäran om sådana åtgärder till närmast högre chef.

Om ansvarig chef anser att ansvaret för hela den aktuella avvikelsen ska omfördelas till annan ansvarig chef, skickas sådan begäran till CQ ML.

Revisionsavvikelser avslutas av CQ ML. Det är även CQ ML som beslutar om eventuell ändring av sista datum för hantering av en avvikelse.

## 16.4. Leverantörsrevisioner

B 16.29. En årlig kontroll ska genomföras för att verifiera att leverantörer som förutsätts ha verksamhetstillstånd, utfärdat av FLYGI eller Transportstyrelsen, för att leverera luftfartsrelaterade tjänster eller luftfartsprodukter till det militära luftfartssystemet fortsatt innehar sådant verksamhetstillstånd.

B 16.30. Leverantörer som inte har ett verksamhetstillstånd att bedriva militär luftfart, och som levererar luftfartsrelaterade tjänster eller luftfartsprodukter, ska kvalitetssäkras. Minst en gång per år ska bedömning av leverans kvalitet göras. Utifrån denna bedömning beslutas om eventuell platsrevision.

Förteckning över avtal med dessa leverantörer finns i [avtalsförteckningen](#)<sup>67</sup> på samarbetsyta mil luftfart.

B 16.31. Den som i [avtalsförteckningen](#)<sup>68</sup> angivits som den som initierat avtalet ska utse en ansvarig för bevakning av leverans kvalitet.

<sup>67</sup>

<http://samarbetsytor.emilia.swedi.mil.se/samarbetsytor/militarluftfart/LedningSamordning/Lists/Avtalsfor-teckning/AllItems.aspx>

B 16.32. Utsedd ansvarig för bevakning av leverans kvalitet ska

1. minst en gång per år genomföra bedömning av leverans kvalitet,
2. besluta, utifrån bedömning av leverans kvalitet, flygsäkerhetsrisker och erfarenhet av leverantören, om åtgärder för kvalitetssäkring och
3. dokumentera bedömningsgrunder och fattade beslut samt resultat från genomförda åtgärder i revisionsplanen.

B 16.33. Resultatet av en genomförd platsrevision hos leverantör av luftfartsrelaterade tjänster eller luftfartsprodukter ska dokumenteras i VIDAR och tillsändas den reviderade organisationen för åtgärd.

För platsrevisioner av leverantörer gäller samtliga bestämmelser avseende revision och revisionsrapport enligt detta kapitel.

---

<sup>68</sup> Ibid

## 17. FSI TILLSYN

B 17.1. FSI och personalen vid FLYGI ska medges tillträde till Försvarmaktens lokaler, verksamhetsplatser och få ta del av dokumentation i den omfattning som krävs för tillsynens genomförande. FSI och personalen vid FLYGI ska också ges möjlighet att intervjua samtlig personal och kontrollera behörigheter.

För varje inkommen tillsynsrapport beslutar FVC vem som ansvarar att sammanhålla beredning av svar till FSI. Svar till FSI beslutas av FVC eller den FVC den utsett<sup>69</sup>.

För avvikelser efter FLYGI tillsyner föreslår CQ ML vem inom Försvarmakten som ska ansvara för hanteringen av respektive avvikelse. FVC beslutar vem inom Försvarmakten som ska ansvara för hanteringen av en avvikelse<sup>70</sup>. FVC beslutar även datum för när sådan avvikelse ska vara hanterad inom Försvarmakten så att av FSI angivna tidsförhållanden kan hållas.

Tillsynsavvikelser dokumenteras och följs upp på samarbetsyta militär luftfart.

---

<sup>69</sup> FM ArbO

<sup>70</sup> Ibid

# Begrepp

<b><i>Begrepp eller förkortning</i></b>	<b><i>Innebörd</i></b>
<i>AGA</i>	Benämning på en serie av Transportstyrelsens föreskrifter för flygplatser
<i>AIP/LAIP</i>	Luftfartspublikation (Aeronautical Information Publication)/Integrated Aeronautical Package)
<i>ANS</i>	Flygtrafiktjänst (Air Navigation Service)
<i>AR</i>	Avvikelse rapport
<i>Avvikelse</i>	Icke förväntat eller önskat utfall. Revisionsavvikelse är där tillämpliga krav enligt lag, förordning eller föreskrift inte uppfyllts som förväntat.
<i>BOF</i>	Beslut om flygning <i>eller</i> Beslut om fällning
<i>C Flygplats Fartyg</i>	Flygplatschef för fartygsbaserade flygplatser (en operationell chef)
<i>C Flygplats Land</i>	Flygplatschef för landbaserade flygplatser (en operationell chef)
<i>C Flygsäk</i>	Flygsäkerhetschef
<i>C Fsk</i>	Fallskärmschef (en operationell chef)
<i>C FSS</i>	Chef Flygsystemsektion
<i>C FU</i>	Flygunderhållschef (en operationell chef)
<i>C SIS</i>	SIS-chef (en operationell chef)
<i>C Sysv Led syst</i>	Chef för systemvärdighet ledningsstödsystem (en operationell chef)
<i>C Utb Fu</i>	Chef för utbildning av personal för flygunderhållstjänst (en operationell chef)
<i>Certifikat</i>	Bevis eller annan handling utfärdad av flygsäkerhetsinspektören (FSI). Ett certifikat kan avse en enskild person, en verksamhetsutövare, en luftfartsprodukt eller annat som erfordras för verksamhet i det militära luftfartssystemet.
<i>CF</i>	Flygchef (en operationell chef)
<i>Cfsl</i>	Chefsflygstridsledare
<i>COM</i>	Ledning av sambands- och informationstjänst (dokument för operationell ledning). Akronymen står för den ursprungliga benämningen "Communications Operational Manual"
<i>CQ FL</i>	Kvalitetschef för fortsatt luftvärdighet
<i>CQ FU</i>	Kvalitetschef för flygunderhållstjänst
<i>CQ FV</i>	Flygvapnets kvalitetschef
<i>CQ ML</i>	Kvalitetschef för militär luftfart
<i>CS</i>	Strilchef (en operationell chef)
<i>CT Flyg</i>	Teknisk chef flyg (en operationell chef)
<i>DC</i>	Divisionschef
<i>DirA ML</i>	Direktanmälan militär luftfart
<i>Direktanmälan militär luftfart (DirA ML)</i>	Rapporteringsform inom det militära luftfartssystemet i Försvarmakten med syfte att påskynda att viktig information som kan påverka flygsäkerheten sprids till berörda.
<i>DMAIC</i>	Metodik för förbättringsarbete (Define, Measure, Analyze,

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
	Improve, Control)
<i>Driftstörning</i>	Avser felfunktion hos personal, materiel, procedur eller övrig händelse där flygsäkerheten har påverkats eller skulle ha kunnat påverkas.
<i>DUC</i>	Direkt underställd chef
<i>FA Stri</i>	Funktionsansvarig stridsledning
<i>FA Tek</i>	Funktionsansvarig teknik
<i>FA Utb</i>	Funktionsansvarig utbildning
<i>Fallskärmsfällning</i>	Planerad personal eller materielfällning ur luftfartyg med fallskärm som inte är att hänföra till nödutsprång.
<i>FBS</i>	Flygbefälskola
<i>FFS</i>	Försvarets författningssamling
<i>FL</i>	Fortsatt luftvärdighet
<i>Flyg - Allvarligt tillbud</i>	Avser tillbud där risken för haveri eller allvarlig skada varit mycket stor.
<i>Flyg - Haveri</i>	Avser driftstörning vid vilket ett luftfartyg har erhållit sådan skada att det inte kan iståndsättas. 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.
<i>Flyg - Tillbud</i>	Avser driftstörning som bedöms kunna leda till haveri eller allvarlig skada.
<i>Flyg - Övrig driftstörning</i>	Avser felfunktion hos personal, materiel, procedur 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 ansvariga chefers kännedom.
<i>FLYGI</i>	Försvarmaktens militära flyginspektion.
<i>Flygmaterielsystem</i>	I denna författning avses luftfartyg, med uppdragsberoende hängda, avskjutningsbara och bogserbara produkter, med personburen flygsäkerhetsutrustning, med typbundna stödsystem, med grund- och uppdragsdata samt lagringsmedier.
<i>Flygplats</i>	På land, på fartyg eller på vatten angivet område (med byggnader, anläggningar och utrustning), som helt eller delvis avses för luftfartygs landning, start och rörelser.
<i>Flygsäkerhet</i>	Samtliga aktiviteter som syftar till att undvika händelser inom det militära luftfartssystemet som kan förorsaka död eller personskada, skada på eller förlust av utrustning och/eller egendom eller skada på miljön. Begreppet är direkt kopplat till hantering av risker så att icke önskvärda händelser begränsas till en tolerabel nivå.
<i>Flygsäkerhetsarbete</i>	Samtliga aktiviteter som syftar till att undvika händelser inom det militära luftfartssystemet som kan förorsaka död eller personskada, skada på eller förlust av utrustning och/eller egendom eller skada på miljön. Begreppet är direkt kopplat till hantering av flygsäkerhetsrisker så att icke önskvärda händelser begränsas till en tolerabel nivå.

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
<i>Flygsäkerhetsledningssystem</i>	Delar i ett ledningssystem som är specifikt utformade för att motverka flygsäkerhetsrisker.
<i>Flygsäkerhetspåverkande markutrustning</i>	Till luftfartyget på marken direktansluten utrustning, marksystem och utrustning som genererar information direkt till luftfartygets system, hanterings- och provutrustning för delar och enheter avsedda för luftfartyg, hanterings- och förvaringsmateriel för förbruknings förnödenheter och ammunition, och annan markmateriel, som kan påverka flygsäkerhetsnivån.
<i>Flygsäkerhetsnivå</i>	Avser hur stora flygsäkerhetsrisker som finns för en verksamhet. Anges med vit, grön, gul, orange eller röd färg och utgörs av en eller flera riskgrupper.
<i>Flygsäkerhetsrisk</i>	Flygsäkerhetsrisk är en risk där hela eller delar av konsekvensen bedöms inträffa från den tidpunkt då motor avses startas i ett luftfartyg, 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 motor i ovanstående definition avses även hjälpmotor som försörjer delar av luftfarkosten med bl. a. el, hydraulik och luft.
<i>Flygtrafiktjänst</i>	ANS (Air Navigation Services) omfattar flygtrafikledningstjänst, flygbriefingstjänst samt kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster.
<i>FM ArbO</i>	Försvarets interna bestämmelser med arbetsordning för Försvaretsmakten
<i>FM VP</i>	ÖB verksamhetsuppdrag till direkt underställda chefer ingår i Försvaretsmakten verksamhetsplan (FM VP).
<i>FM VP</i>	Försvaretsmakten verksamhetsplan
<i>FM VU</i>	Försvaretsmakten verksamhetsuppdrag
<i>FMO</i>	Försvaretsmaktsorder
<i>FMV</i>	Försvarets materielverk
<i>FOM</i>	Leding av flygtjänst (dokument för operationell ledning). Akronymen står för den ursprungliga benämningen ”Flygoperationell manual”
<i>Fortsatt luftvärdighet</i>	Processer som ser till att luftfartyget vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller gällande luftvärdighetskrav och är i skick för säker flygning.
<i>Fortsatt systemvärdighet</i>	Att ett system efter beslut om användning (BOA) är systemvärdigt vid alla tidpunkter under sin livstid.
<i>FS</i>	Flygstaben
<i>FS Info</i>	Ett fastställt format för att förmedla flygsäkerhetsinformation
<i>FSI</i>	Försvaretsmakten flygsäkerhetsinspektör.
<i>FSK</i>	Fallskärm
<i>FSO</i>	Flygsäkerhetsofficer
<i>FSP</i>	Flygsäkerhetsplan
<i>FSS</i>	Flygsystemsektion
<i>FTCH</i>	Flygtaktisk chef
<i>FU</i>	Flygunderhållstjänst

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
<i>Funktionskedjor för flygsäkerhetspåverkande funktioner i ledningsstödsystem.</i>	All tekniska delsystem som samverkar för att åstadkomma en specifik funktion i ett ledningsstödsystem och där denna funktion av en OC bedömts vara flygsäkerhetspåverkande.
<i>FVC</i>	Flygvapenchefen
<i>Fällningssäkerhetsrisk</i>	Fällningssäkerhetsrisk är en flygsäkerhetsrisk där hela eller delar av konsekvensen bedöms inträffa från det att personer eller materiel, med syfte att lämna luftfartyget i luften, avsiktligt lämnar luftfartyget till dess att dessa personer och materiel har landat.
<i>FÖLäk</i>	Flygöverläkare (en operationell chef)
<i>Förband</i>	Organisationsenhet eller krigsförband.
<i>Förbandsenhet (FE)</i>	Organisationsdel i Försvarens organisationsstruktur. Exempel på förbandsenheter: HKV, FS, F 17, Hkpflj, Flygenhet, Stridsflygdivision, Flygunderhållspluton, Flygbaskompani, Fälthållningstropp, Fälthållningsgrupp.
<i>Företrädare för militär luftfart</i>	Utsedd person för stöd till högre chefer i lednings- och beslutsfrågor för sådan verksamhet som ingår i eller påverkar det militära luftfartssystemet
<i>Företrädare ML</i>	Företrädare för militär luftfart
<i>Godkänt verksamhetsområde</i>	Avser att FSI genom en tillsynsåtgärd funnit att en verksamhetsutövare har visat tillräcklig regeluppfyllnad för att bedriva militär luftfart inom avsedda verksamhetsområden samt de krav på lednings- och beslutsprocesser som återfinns i 4 kap. FFS 2019:10
<i>Haveri</i>	Avser driftstörning vid vilket ett luftfartyg har erhållit sådan skada att det inte kan iståndsättas. 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.
<i>HF</i>	Human Factors
<i>HOSTAC</i>	Helicopter Operations to Ships other Than Aircraft Carriers, NATO STANAG 1194. En standard som svenska Försvarensmakten följer vid konstruktion av helikopterflygplatser ombord på fartyg och vid operationer av dessa.
<i>ICAO</i>	International Civil Aviation Organization.
<i>Incjal</i>	Incidentjaktledare
<i>Initial systemvärdighet</i>	Att ett system är systemvärdigt när beslut om användning (BOA) tas.
<i>Insats</i>	Se operationer.
<i>Instruktion</i>	Handlingstyp för utfärdande endast av lokala eller regionala bestämmelser med anvisningar och rutiner.
<i>ISO 9001</i>	Internationell standard för kvalitetsledningssystem
<i>JRCC</i>	Sjö- och flygräddningscentralen (Joint Rescue Coordination Centre)
<i>Konfigurationsledning</i>	De styrningar som säkerställer att den dokumentation som ingår i ett verksamhetsledningssystem för varje given tidpunkt är definierad och att det är tydligt vilken information som då



REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
	är aktuell. Den sammanlagda uppsättningen av definierad och aktuell information utgör verksamhetsledningssystemets konfiguration vid tidpunkten
<i>Krigsförband</i>	Förbandsenhet vid en organisationsenhet av typ bataljon, kompani, fartygsdivision, flygdivision och liknande, upptaget i en krigsorganisationsplan och tilldelat ett förbandsnummer i krigsorganisationsregistret.
<i>Ledningsstödsystem</i>	Omfattar informationssystem, sambandssystem och ledningsplatsernas övriga tekniska system, samt strömförsörjning.
<i>L OC</i>	Lokal operationell chef
<i>Leda</i>	Planera, genomföra och följa upp utpekad verksamhet.
<i>LFL</i>	Ledning av fortsatt luftvärdighet (dokument för operationell ledning)
<i>LFSK</i>	Ledning av fallskärmstjänst (dokument för operationell ledning)
<i>LFU</i>	Ledning av flygsunderhålltjänst (dokument för operationell ledning)
<i>LMF F</i>	Ledning av flygplatstjänsten vid fartygsbaseras flygplatser (dokument för operationell ledning)
<i>LMF L</i>	Ledning av flygplatstjänsten vid landbaserade flygplatser (dokument för operationell ledning)
<i>LML</i>	Ledning militär luftfart (dokument för operationell ledning som upphävdes 2021-11-01).
<i>Lokal operationell chef, L OC</i>	Benämning på den som på högsta nivån inom OrgE av OC erhållit delegering av mandat för delar av den operationella ledningen.
<i>LSV-LLM</i>	Ledning av systemvärdighet för luftlandsättningsmateriel (dokument för operationell ledning)
<i>LSV-M</i>	Ledning systemvärdighet för markutrustning (dokument för operationell ledning)
<i>LSV-RPAS</i>	Ledning av systemvärdighet för RPAS (dokument för operationell ledning)
<i>LSV-SÄKMAT</i>	Ledning av systemvärdighet för flygsäkerhetsmateriel (dokument för operationell ledning)
<i>LSV-LS</i>	Ledning av systemvärdighet ledningsstödsystem (dokument för operationell ledning)
<i>Luftfartsprodukt</i>	Varje materielsystem, delsystem, luftfartyg inklusive robot, reservdelar, apparater, programvaruprodukt, grunddata, uppdragsdata, markmateriel eller förbrukningsenhet och varje annan flygsäkerhetspåverkande produkt samt produkt avsedd för integration med luftfartyg som kan påverka flygsäkerhetsnivån.
<i>Luftfartyg</i>	Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan och är avsedd att återanvändas.
<i>Luftvärdigt</i>	Förmågan för ett luftfartyg eller annan flygburen utrustning eller system att fungera under flygning och på marken utan betydande fara för besättning, markpersonal, passagerare eller

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
	andra tredje parter.
LUFU	Ledning av utbildning för flygunderhållstjänst (dokument för operationell ledning)
Manual	Handlingstyp för bindande bestämmelser med förklaringar, beskrivningar och instruktioner på systemnivå för handhavande av utrustning, apparater eller tekniska system. En manual får innehålla reglering av vilken materieldokumentation som ska finnas för systemet, bilder m.m.
MFD	Militärt flygsäkerhetsdirektiv
MIL AIP (eng.)	Military Aeronautical Information Publication, publikation för aeronautisk information av varaktig karaktär för militär luftfart i Sverige.
Militär luftfart	All verksamhet som bedrivs inom det militära luftfartssystemet.
Militärt flygsäkerhetsdirektiv	Begränsningar, styrningar, restriktioner eller förbud inom det militära luftfartssystemet.
Militärt luftfartyg	Luftfartyg som är registrerat i det militära luftfartygsregistret. För vissa RPAS kan annat militärt register förekomma.
Militärt luftvärdighetsdirektiv	Dokument med obligatoriska krav på modifiering, utbyte av delar, krav på inspektion eller krav på underhållsåtgärder eller ändringar av operativa begränsningar och procedurer i syfte att uppnå krav på militär flygsäkerhet.
Mil AD	Militärt luftvärdighetsdirektiv
OC	Operationell chef
Operativ flygsäkerhetsrisk	En flygsäkerhetsrisk som har sitt ursprung i yttre hot som är avsiktligt.
Operationell chef, OC	En person med ansvar för den operationella ledningen av en tjänst inom det militära luftfartsområdet.
Operationell ledning	Styrning av hur verksamhet inom en tjänst ska utföras. I FFS 2019:10 används begreppet funktionsledning.
Operationell flygsäkerhetsrisk	En flygsäkerhetsrisk som har sitt ursprung i hur verksamheten bedrivs, samt yttre hot som inte är avsiktligt.
Operationellt dokument	Dokument för reglering inom en tjänst i det militära luftfartssystemet i Försvarsmakten.  Exempel på operationella dokument: FOM och OpO,
Operationer	Sammanfattande benämning på militära insatser, handlingar, eller genomförandet av uppdrag eller uppgifter som, oavsett ledningsnivå, syftar till att nå en bestämd målsättning inom ett område.
OpO	Operationell order
Order	Order är en tvingande befallning som avser uppgifter, resurser och handlingsregler för operationer och insatser. Order som av tidsskäl utfärdas muntligt ska snarast möjligt dokumenteras i krigsdagbok eller annan formell handling. Skriftlig order finns som försvarsmaktsorder, operationsorder, taktisk order, kompletterande order m.m.
Organisationsenhet (OrgE)	Enhet uppräknad i bilaga 1 till förordningen (2007:1266) med

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
	instruktion för Försvarmakten. Benämns även förband och chef för organisationsenhet för förbandschef.
<i>OrgE</i>	Organisationsenhet
<i>OrgE VO</i>	Verksamhetsorder inom en OrgE
<i>Osäkert läge</i>	Situation när det finns konkreta bevis, från användarerfarenhet, analyser eller tester, som visar att något kan inträffa som resulterar i en olycka eller reducering av luftfartygets säkerhetsmarginal eller försämrade förutsättningar för besättningen att hantera kritiska situationer. Ett osäkert läge kan uppkomma på grund av händelse eller annat utfall och som innebär en oacceptabel risk för besättning, passagerare eller andra.
<i>PRIO AR</i>	PRIO avvikelserapportering
<i>R LML</i>	Reglemente Ledning av militär luftfart
<i>R MIL LUFTFART</i>	Reglemente militär luftfart
<i>Reglemente</i>	Handlingstyp för bindande bestämmelser om ledning och genomförande av, eller förhållningssätt för, verksamhet inom Försvarmakten. Ett reglemente får innehålla detaljerade och vägledande förklaringar samt beskrivningar, inklusive bilder.
<i>Reglera</i>	Besluta om krav eller förfaranden.
<i>Revision</i>	Med revision avses de oberoende kontroller som genomförs i det militära luftfartssystemet med syfte att kontrollera att beslutade godkända regler och förfaranden följs. Revision omfattar även de kontroller som genomförs mot leverantörer av luftfartsrelaterade produkter och tjänster med syfte att verifiera att dessa leverantörer uppfyller ställda krav på kvalitet.
<i>Riskgrupp</i>	Avser en ruta i den riskmatris som används för att värdera konsekvens och sannolikhet för en flygsäkerhetsrisk. En riskgrupp benämns genom att kombinera siffran som anger konsekvensnivån och bokstaven som anger sannolikhetsnivån. Ex: 3B.
<i>RML</i>	Regler för militär luftfart – samlingsbegrepp för ÖB och FLYGI reglering av den militära luftfarten omfattande FFS 2019:10, R MIL LUFTFART 2020) med tillämpningsbestämmelser (TB) för den militära luftfarten. Föreskrifterna och reglementet benämns sammantaget för Regler för Militär Luftfart (RML).
<i>RML F</i>	Regler för militär luftfart - utformning av militära flygplatser
<i>RPAS (eng.)</i>	Remotely piloted aircraft system, komplett fjärrmanövrerat luftfartyg omfattar fjärrmanövrerad luftfarkost som är återanvändningsbar, och de delar som erfordras under flygning (t.ex. markstation och datalänk), med tillhörande delar av det militära typunderlaget.
<i>RPE</i>	Resursproduktionsenheten i HKV PROD
<i>Rådtrum</i>	Rådtrum innebär ett uppehåll i en verksamhet i syfte att skapa tid för att samla mer information om en inträffad händelse eller osäkert läge.
<i>Safety management system (SMS)</i>	Koncept för flygsäkerhetsledningssystem
<i>Samordna</i>	Att optimera utnyttjandet av resurser i tid och rum så att

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
	uppsatta målsättningar kan nås på avsett sätt. Samordning kan ske antingen genom att överordnad chef ger uppdrag, order och direktiv till underställda eller underlydande chefer (samordning genom befäl), eller genom samverkan.
<i>Samråd</i>	Om det finns krav på samråd inför ett beslut avses att beslutet endast får fattas efter att den eller de befattningshavare som ska tillfrågas därmed har lämnat sitt godkännande till beslutet.
<i>Samverka</i>	Att genomföra dialog och förhandling mellan självständiga och sidoordnade aktörer för att nå en överenskommelse om enheters inriktning och samordning.
<i>SE-EMAR</i>	Särskilda bestämmelser för verksamhetsområdet luftvärdighet (den svenska tillämpningen av European Military Airworthiness Requirements)
<i>SHK</i>	Statens haverikommission
<i>SIPOC</i>	Metod för att beskriva en process (Suppliers, Inputs, Process, Outputs, Customers)
<i>SIS</i>	Sambands- och informationssystem
<i>SMS</i>	Safety management system
<i>SOG</i>	Särskilda operationsgruppen
<i>SOM</i>	Ledning av flygstridledningstjänsten (dokument för operationell ledning). Akronymen står för den ursprungliga benämningen ”Striloperationell manual”
<i>SSMP</i>	Systemsäkerhetsledningsplan (System Safety Management Plan)
<i>Stril</i>	Stridsledning- och luftbevakning
<i>Stödja</i>	Att när så erfordras, föreslå åtgärder eller tillhandhålla underlag, på begäran eller på eget initiativ.
<i>Systemvärdighet</i>	Ett system är att betrakta som systemvärdigt om det är utvecklat, verifierat, vidmakthållet och underhållet på ett sådant sätt att verksamhetssäkerhet eller systemets avsedda funktion inte påverkas negativt.
<i>Säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning</i>	Instrument, utrustning, fordon, mekanismer, apparater, tillhörigheter, programvaror eller tillbehör som används eller är avsedda att användas för att bidra till säker verksamhet med luftfartyg på en flygplats.
<i>SÄKMAT</i>	Flygsäkerhetsmateriel
<i>TB</i>	Tillämpningsbestämmelser - av FLYGI utgivna bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material kopplat till FFS 2019:20
<i>TC Led</i>	Teknisk chef ledningssystem
<i>TCM</i>	Teknisk chef materielsystem
<i>Teknisk chef Ledningssystem (TC Led)</i>	Utsedd befattningshavare med ansvar för teknisk design i vidmakthållandeskedet för ledningssystemmateriel enligt delegering från teknisk direktör.
<i>Tekniskt designansvar</i>	Tekniskt designansvar innebär att fastställd design för tillåtna konfigurationer av tekniska system (inklusive underhållslösningar) uppfyller lagkrav, fastställda målsättningar

REGLEMENTE

<i>Begrepp eller förkortning</i>	<i>Innebörd</i>
	<p>och övriga krav bl.a. avseende prestanda, funktion, informations- och systemsäkerhet över hela livscykeln.<sup>71</sup></p> <p>För överlämnad, och av Försvarmakten mottagen materiel, har Försvarmakten det tekniska designansvaret samt ansvar för drift, underhåll, vidmakthållande och avveckling av materielen. Med vidmakthållande avses att över tid upprätthålla beslutad kravbild för materielsystemet. Med kravbild avses här teknisk prestanda, användbarhet, tillgänglighet, informationssäkerhet, systemsäkerhet och kostnad.</p> <p>TC Flyg funktionsleds inom tekniskt designansvar för flygarenan av Försvarmaktens Tekniska direktör (HKV PROD RPE). TC Flyg fastställer Systemsäkerhetsledningsplan (SSMP) för berörda materielsystem vilka bl.a. omfattar ingående materiel och således utgör en avgränsning för vilken materiel som omfattas av CT Flyg ansvar för fortsatt luftvärdighet och systemvärdighet.</p>
<i>Tillsyn</i>	Författningsenlig självständig granskning och kontroll av att viss verksamhet uppfyller de krav och villkor som följer av lagar, förordningar, föreskrifter, eller andra krav och villkor som meddelats i anslutning till dessa. Tillsyn genomförs på det sätt samt tid och plats som den som har tillsynsuppgiften beslutar.
<i>Tillämpningsbestämmelser</i>	Innehåller av C FLYGI beslutade bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material. Tillämpningsbestämmelserna är avsedda som ett stöd för att uppfylla de bestämmelser som återfinns i FFS 2019:10.
<i>Tjänst</i>	Verksamhet inom det militära luftfartssystemet i Försvarmakten som krävs för att möjliggöra flygning eller fällning alternativt säkerställa att flygning eller fällning genomförs inom beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten.
<i>TLZ</i>	Tillfällig landningsplats (Temporary Landing Zone)
<i>Tolerabel risk för flygsäkerheten</i>	FVC beslut om hur stora flygsäkerhetsrisker som kan tillåtas för en definierad verksamhet inom det militära luftfartssystemet i Försvarmakten.
<i>TSFS</i>	Transportstyrelsens författningssamling
<i>Underhåll</i>	En aktivitet, eller en kombination av aktiviteter, som omfattar bl.a. översyn, reparation, inspektion, utbyte, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg, motor, propeller, del eller anordning. Omfattar inte inspektion utförd före flygning för att se till att luftfartyget är i skick för säker flygning (kontroll före flygning).
<i>UR</i>	Utredningsrapport
<i>V Flygsäk</i>	Vakthavande vid Flygsäkerhetsavdelningen i FS
<i>V/B FM</i>	Vakthavande befäl för Försvarmakten

<sup>71</sup> FM2019-4243:4 SAMO 2020 FM och FMV, Annex A

REGLEMENTE

<b>Begrepp eller förkortning</b>	<b>Innebörd</b>
<i>Verksamhetsansvarig</i>	Chefer på alla nivåer inom Försvarmakten med ansvar för produktions- och/eller insatsuppdrag med verksamheter inom det militära luftfartssystemet.  Exempel på verksamhetsansvariga: C PROD, C INS, FVC, C F 17, C K3, C 3.basenheten vid F 21, C 211.flygunderhållplut vid F 17.
<i>Verksamhetsförteckning militär luftfart</i>	En förteckning på samarbetsytan militär luftfart där det framgår i vilken omfattning verksamhet inom respektive tjänst som bedrivs med avseende på platser, system och verksamhetsansvariga samt i vilken omfattning revisionsansvariga, L OC och FSO ska finnas utsedda.
<i>Verksamhetshandbok</i>	Samlad dokumentation av instruktioner, säkerhetsregler och system för säkerhetsledning som kan bestå av en eller flera delar.
<i>Verksamhetsledningssystem</i>	Ett verktyg för att omsätta ledningens vilja i verksamheten. Ett verksamhetsledningssystem används normalt för att styra målsättning, planering, resurssättning, genomförande, uppföljning, utvärdering och förbättring. Komponenterna i ett verksamhetsledningssystem kan bl.a. utgöras av de policys, mål, bestämmelser, process- och rutinbeskrivningar, ledningsstödsystem och personal som behövs för ledning och styrning.
<i>Verksamhetsområde</i>	RML indelning av den militära luftfarten.
<i>Verksamhetspåverkare</i>	Chef vars beslut påverkar verksamhet inom det militära luftfartssystemet i Försvarmakten för vilken inte chefen själv eller någon underordnad denne är ansvarig.  Exempel på verksamhetspåverkare: C PROD LEDUND, C LEDS PERS
<i>Verksamhetsuppdrag</i>	En ömsesidig överenskommelse mellan två befattningshavare om en uppgift eller en verksamhet som ska genomföras. Ett verksamhetsuppdrag ska innehålla en beskrivning av uppgiften (mål, kvalitet, tid), resurser (ekonomiska, personella), krav på redovisning samt eventuella riktlinjer och handlingsregler.
<i>Verksamhetsutövare</i>	Myndighet, organisation eller enskild som ingår i det militära luftfartssystemet och som tillhandahåller luftfartsrelaterade tjänster för utveckling, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och/eller avveckling.
<i>VHB</i>	Verksamhetshandbok för flygplats
<i>VIDAR</i>	Försvarmaktens dokument och ärendehanteringssystem

# Bilaga 1 - Kompetenskrav

## Generella kompetenskrav för OC, C Flygsäk och CQ ML

Av TB till 4.kap FFS 2019:10 framgår av vägledande material vilka kompetenser dessa befattningshavare förväntas inneha. Därtill följer krav enligt nedan.

### Flygchef

#### Kompetenskrav

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende FOM.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger CF.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Godkänd kurs flygtjänstledning steg 3 (divisionsledningskurs)
- Godkänd flygchefskurs
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

#### Erfarenhetskrav

- Innehaft befattningen divisionschef och rollen lokal flygchef
- Tjänstgjort vid central stab

### Fallskärmschef

#### Kompetenskrav

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LFSK.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C Fsk.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Godkänd flygchefskurs
- Kommenderad i fallskärmstjänst
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

#### Erfarenhetskrav

- Flerårig erfarenhet av militär fallskärmstjänst
- Väl förtrogen med de fallskärmssystem och de procedurer som används
- Väl förtrogen med procedurer för TLZSO
- Innehaft befattning som C HM-Div eller stf C HM-Div

### Teknisk chef flyg

#### Kompetenskrav

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LFL, LSV-LLM, LSV-RPAS, LSV-SÄKMAT och LSV-M.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger CT Flyg.

## REGLEMENTE

- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Goda kunskaper i engelska vad gäller tal och skrift
- Utbildning i SE-EMAR M (EASA Part M)
- Genomförd typ- eller familiseringskurs på minst ett militärt flygsystem.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

### Erfarenhetskrav

- 
- Minimum 5 års erfarenhet av arbete med militär ledning fortsatt luftvärdighet

### Periodisk fortbildning

- LFL revision och förändringar i SE-EMAR M (minst var 24 månad).

### Flygunderhållschef

#### Kompetenskrav

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LFU.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C FU.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Flygteknikerutbildning eller flygingenjörutbildning alternativt annan relevant flygteknisk utbildning såsom funktionsutbildning för flygunderhållsofficerare .
- Utbildning i regelverk för militär luftfart SE-EMAR 145/EASA 145, SE-EMAR 66 samt SE-EMAR part M
- 
- Grundläggande utbildning Human Factors (HF) inom 6 månader från tillträde
- Grundläggande utbildning rörande flygunderhållsorganisation i Försvarmakten inom 6 månader från tillträde
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

#### Erfarenhetskrav

- Flerårig erfarenhet av flygunderhållstjänst
- Erfarenhet att leda flygunderhållstjänst
- Erfarenhet av stabsarbete på förbands-/HKV nivå.
- Erfarenhet av kvalitetsarbete.

#### Krav på periodisk träning

- Periodisk fortbildning HF och flygunderhållsorganisation i Försvarmakten inom ett 24 månaders intervall.

### Utbildningschef flygunderhåll

#### Kompetenskrav

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.



## REGLEMENTE

- Mycket god kunskap avseende LUFU.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C Utb Fu.
- Pedagogisk utbildning eller erfarenhet av utbildning.
- Inneha flygteknisk utbildning enligt SE-EMAR 66 eller motsvarande.
- Förståelse för sambandet mellan SE-EMAR 21/66/145/147/M.
- Administrativ kunskap(revisionshantering av dokument).
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens.
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens.

### **Erfarenhetskrav**

- Erfarenhet från militärt luftfartygsunderhåll.

### **Strilchef**

#### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende SOM.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger CS.
- God kunskap om Försvaretsverksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

### **Erfarenhetskrav**

- Väl förtrogen med flygstridsledningstjänsten och strilsystemet
- Tjänstgjort som Cfl och Incjal minst två år
- Innehaft rollen som Lokal strilchef
- Tjänstgjort vid central stab eller strilbataljonsledning minst två år

### **Flygplatschef landbaserade flygplatser**

#### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LMF L.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C Flygplats Land.
- God kunskap om Försvaretsverksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

#### Utförligt kunna redogöra för:

- den verksamhetsansvarigas ansvar, och
- system för säkerhetsledning vid flygplats

#### Kunna redogöra för:

- relevanta delar i luftfartslagen, luftfartsförordningen och annan relevant nationell och internationell lagstiftning,
- Militära luftfartssystemet

## REGLEMENTE

- Tillämpliga militära krav kopplat till flygplatstjänsten
- Tillämpliga civila krav enligt Transportstyrelsens föreskrifter för flygplatser
- Mil AIP och AIP/IAIP
- Driftorganisationen vid Flygvapnets flygplatser

### Övergripande kunna redogöra för:

- hur flygoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänst och andra luftfartsverksamheter kan påverka säkerheten för luftfartyg
- luftfartens organisation och uppgifter inklusive Transportstyrelsens myndighetsroll.

### **Erfarenhetskrav**

- Stabstjänst lägst flottiljnivå minst två år
- Tjänstgjort inom militär luftfart i ledande ställning

## **Flygplatschef fartygsbaserade flygplatser**

### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LMF F.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C Flygplats Fartyg.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

### Utförligt kunna redogöra för:

- den verksamhetsansvarigas ansvar, och
- system för säkerhetsledning vid flygplats

### Kunna redogöra för:

- relevanta delar i luftfartslagen, luftfartsförordningen och annan relevant nationell och internationell lagstiftning,
- regler och ledningsprocesser inom det militära luftfartssystemet
- tillämpliga militära krav kopplat till flygplatstjänsten
- Mil AIP och AIP/IAIP

### Övergripande kunna redogöra för:

- hur flygoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänst och andra luftfartsverksamheter kan påverka säkerheten för luftfartyg
- luftfartens organisation

### **Erfarenhetskrav**

- Stabstjänst lägst flottiljnivå minst två år
- Tjänstgjort inom militär luftfart i ledande ställning

## **Sambands- och informationssystemschef**

### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende COM.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C SIS.

## REGLEMENTE

- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- God kunskap om sambands- och informationssystemtjänst, samt de system och procedurer som används,
- God kunskap om TSFS rörande flygplatser,
- God kunskap om metoder och organisation för planering av, samt genomförande av drift och underhåll av marktelemateriel,
- God kunskap om signalskyddstjänst, informationssäkerhet, IT-säkerhet och ackreditering.
- vara förtrogen med IT-processen, roller, procedurer och dess påverkan på SIS-tjänsten,
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

### **Erfarenhetskrav**

- Tjänstgjort i befattning som L CSIS.
- Tjänstgjort vid central stab.

### **Chef systemvärdighet ledningsstödsystem**

#### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LSV-LS.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C Sysv Ledsystem.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- God kunskap om ledningsstödsystem inom militär luftfart
- God kunskap om och förståelse för metoder och organisation för planering av, samt genomförande av drift och underhåll av marktelemateriel
- God kunskap om signalskyddstjänst, informationssäkerhet, IT-säkerhet och ackreditering.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

#### **Erfarenhetskrav**

- Tjänstgjort vid central stab eller förbandsledning vid drift- och underhållsansvarigt förband i minst två år.
- Flerårig erfarenhet inom ledningssystemområdet.

### **Flygöverläkare**

#### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende LFM.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger FÖLäk.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Militär flygläkare
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens.

### **Erfarenhetskrav**

- Militär flygläkare med minst 5 års erfarenhet som militär flygläkare eller
- Militär flygspecialläkare med minst 3 års erfarenhet som militär flygspecialläkare eller
- Militär flygläkare med minst 3 års erfarenhet som militär flygläkare samt forskarmeriter motsvarande doktorsgrad.

### **Periodisk fortbildning**

- Minst 1 flygmedicinsk internationell kongress/kurs/möte vartannat år.
- Minst 1 flygmedicinsk nationell kongress/kurs/möte årligen.
- Orienterande flygning med Försvarmaktens flygplan.

### **Flygsäkerhetschef**

#### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende R LML.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger C Flygsäk.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *orienterande utbildning tjänster* enligt bilaga 2, eller motsvarande kompetens, för samtliga tjänster inom militär luftfart i Försvarmakten

#### **Erfarenhetskrav**

- Tjänstgjort som divisionschef (DC) eller lokal flygchef (L CF)

### **Kvalitetschef militär luftfart**

#### **Kompetenskrav**

- God kunskap om för verksamheten gällande regelverk.
- Mycket god kunskap avseende R LML.
- Mycket god kunskap om det ansvar som åligger CQ ML.
- God kunskap om Försvarmaktens verksamhetsledningssystem och ledningsprocesser.
- Försvarmaktens revisorsutbildning eller motsvarande kompetens
- Kvalitetschefsutbildning eller motsvarande kompetens omfattande:
  - Effektiva ledningssystem
  - Verksamhetsutveckling och systematiskt förbättringsarbete
  - Förbättrings- och förändringsledning
  - Processer, processorientering och processledning
  - Kvalitetssäkring i den egna organisationen
  - Kvalitetssäkring av leverantörer
  - Kvalitetsekonomi och kvalitetsbristkostnader
  - Utvärdering och mätning av kvalitet
  - Praktisk statistik (att identifiera, förstå och analysera variationer)
  - Problemlösning med förbättringsverktyg (ex: DMAIC, SIPOC)
  - Sex Sigma
  - Lean
  - Kvalitetsstandarder (ex: ISO 9001)

## REGLEMENTE

- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *SMS* eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *orienterande utbildning tjänster* enligt bilaga 2, eller motsvarande kompetens, för samtliga tjänster inom militär luftfart i Försvarmakten.

### **Erfarenhetskrav**

- Flerårig erfarenhet som revisionsledare
- Erfarenhet av att leda större projekt eller komplexa verksamheter

### **Periodisk fortbildning**

- Årligen delta i kvalitetsseminarium eller likvärdig verksamhet utanför Försvarmakten

## **Ansvarig militär flygläkare vid militärt flygmedicincentrum**

### **Kompetenskrav**

- Militär flygläkare

### **Erfarenhetskrav**

- Militär flygläkare med minst 5 års erfarenhet som militär flygläkare eller
- Militär flygspecialläkare med minst 3 års erfarenhet som militär flygspecialläkare eller
- Militär flygläkare med minst 3 års erfarenhet som militär flygläkare samt forskarmeriter motsvarande doktorsgrad.

### **Periodisk fortbildning**

- Minst 1 flygmedicinsk internationell kongress/kurs/möte vartannat år,
- Minst 1 flygmedicinsk nationell kongress/kurs/möte årligen
- Delta i flygöverläkarens flygmedicinska möten och uppföljningar,
- Orienterande flygning med Försvarmaktens flygplan.

## **Militär Flygläkare**

### **Kompetenskrav**

- Godkänd civil flygläkare klass 1.
- Militär flygläkarkurs i FV regi.
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens.

### **Periodisk fortbildning**

- Minst 1 flygmedicinsk internationell kongress/kurs/möte vartannat år.
- Minst 1 flygmedicinsk nationell kongress/kurs/möte årligen.
- Delta i flygöverläkarens flygmedicinska möten och uppföljningar.
- Orienterande flygning med Försvarmaktens flygplan.

## **Militär flygspecialläkare**

### **Kompetenskrav**

- Militär flygläkare

**Erfarenhetskrav**

- Tidigare Pilot i Försvarsmakten med minst 5 års flygerfarenhet

**Periodisk fortbildning**

- Minst 1 flygmedicinsk internationell kongress/kurs/möte vartannat år,
- Minst 1 flygmedicinsk nationell kongress/kurs/möte årligen
- Delta i flygöverläkarens flygmedicinska möten och uppföljningar,
- Orienterande flygning med Försvarsmaktens flygplan.

**Flygsäkerhetsofficer, FSO**

**Kompetenskrav**

- FSO-utbildning vid FBS
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

**Erfarenhetskrav**

- Flerårig erfarenhet inom den aktuella tjänsten

**Företrädare ML**

**Kompetenskrav**

- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens

**Revisionsansvarig och kvalitetschef vid OrgE**

**Kompetenskrav**

- Revisionsledare
- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *orienterande utbildning tjänster* enligt bilaga 2, eller motsvarande kompetens, för de tjänster som ingår i revisionsansvaret

**Verksamhetsansvarig inklusive C OrgE**

**Kompetenskrav**

- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *orienterande utbildning tjänster* enligt bilaga 2, eller motsvarande kompetens, för de tjänster som ingår i ansvarsområdet.

**V Flygsäk**

**Kompetenskrav**

- Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt bilaga 2 eller motsvarande kompetens
- Utbildningspaket *orienterande utbildning tjänster* enligt bilaga 2, eller motsvarande kompetens, för samtliga tjänster inom militär luftfart i Försvarsmakten

**Erfarenhetskrav**

- Tjänstgör eller tjänstgjort vid Flygsäkerhetsavdelningen som handläggare med bakgrund från någon av tjänsterna inom militär luftfart

## Bilaga 2 - Utbildningar

### Utbildningar militär luftfart

Inom ramen för militär luftfart i Försvarmakten tillhandahålls fem utbildningspaket som beskrivs närmare nedan. Utbildningsunderlag finns på samarbetsytan militär luftfart.

#### Grundläggande utbildning militär luftfart

Den grundläggande utbildningen militär luftfart syftar till att ge grundläggande kunskap om.

- Historisk bakgrund
- Reglering av militär luftfart
- Tjänster inom militär luftfart i Försvarmakten
- Komponenterna i ledning av militär luftfart i Försvarmakten (verksamhetsledning, operationell ledning, övervakning av flygsäkerhet och övervakning av att gällande regler och förfaranden följs)
- Flygsäkerhetsrisker och hantering av dessa

Den grundläggande utbildningen genomförs som självstudier med stöd av utbildningsunderlag på samarbetsytan militär luftfart.

#### Fördjupad utbildning militär luftfart

Den fördjupade utbildningen militär luftfart syftar till att ge god kunskap och förståelse för.

- Historisk bakgrund
- Reglering av militär luftfart och gällande regler
- Tjänster inom militär luftfart i Försvarmakten
- Komponenterna i ledning av militär luftfart i Försvarmakten (verksamhetsledning, operationell ledning, övervakning av flygsäkerhet och övervakning av att gällande regler och förfaranden följs)
- Ansvarsfördelning inom militär luftfart i Försvarmakten
- Krav på verksamhetsledningssystem
- Flygsäkerhetsrisker och hantering av dessa (FVC flygsäkerhetsinriktning, tolerabel risk för flygsäkerheten, flygsäkerhetsplan)
- Samarbetsytan militär luftfart
- Rapportering (DirA ML, avvikelserapportering, flygsäkerhetsrapportering)

Utbildningen genomförs som läroledd utbildning med stöd av utbildningsunderlag på samarbetsytan militär luftfart.

#### Orienterande utbildning tjänster inom militär luftfart

Den orienterande utbildningen för tjänster inom militär luftfart utgörs av särskild utbildning för varje tjänst och syftar till att ge kunskap och förståelse för.

- Tjänstens omfattning
- Regler för tjänsten
- Operationell styrning inom tjänsten



## REGLEMENTE

Följande utbildningar finns:

- a) Orienterande utbildning Flygtjänst
- b) Orienterande utbildning Fallskärmtjänst
- c) Orienterande utbildning Ledning av fortsatt luftvärdighet
- d) Orienterande utbildning Flygunderhållstjänst
- e) Orienterande utbildning Utbildning av personal för luftfartygsunderhåll
- f) Orienterande utbildning Flygstridsledningstjänst
- g) Orienterande utbildning Flygplatstjänst landbaserade flygplatser
- h) Orienterande utbildning Flygplatstjänst fartygsbaserade flygplatser
- i) Orienterande utbildning Sambands- och informationssystemtjänst
- j) Orienterande utbildning Flygmedicin
- k) Orienterande utbildning Systemvärdighet luftlandsättningsmateriel
- l) Orienterande utbildning Systemvärdighet RPAS
- m) Orienterande utbildning Systemvärdighet markutrustning
- n) Orienterande utbildning Systemvärdighet för ledningsstödsystem
- o) Orienterande utbildning Systemvärdighet för SÄKMAT

Utbildningen genomförs som lärarytt utbildning med stöd av utbildningsunderlag på samarbetsytan militär luftfart.

### **Safety management system – SMS**

Utbildning syftande till att ge kunskap och förståelse för konceptet Safety management system och hur detta är implementerat i Försvarets flygsäkerhetsledningssystem.

Utbildningen genomförs som lärarytt utbildning med stöd av utbildningsunderlag på samarbetsytan militär luftfart.

### **Revisorsutbildning**

Utbildning syftande till att ge grundläggande kunskap och förståelse för att kunna verka som revisor inom det militära luftfartssystemet i Försvaretsmakten och omfattar bl.a.:

- Regelverk
- Kvalitetsarbete
- Ledningssystem
- Revisionsprocessen
- Intervjuteknik

**Målgrupper för utbildningarna**

	Grundläggande utb.	Fördjupad utb.	Orienterande utb. tjänster	SMS-utb.	Revisorsutbildning
OC		X		X	
C Flygsäk		X	X <sup>a</sup>	X	
CQ ML		X	X <sup>a</sup>	X	
C OrgE		X	X <sup>b</sup>		
FSO		X			
Företrädare ML		X	X <sup>b</sup>		
Revisionsansvarig		X	X <sup>b</sup>		
Verksamhetsansvarig		X	X <sup>b</sup>		
Militär flygläkare		X			
V Flygsäk		X	X <sup>a</sup>		
Medarbetare vid staber och ledningar inom Försvarmakten	X				
Revisor		X			X

a) Samtliga tjänster

b) Tjänster inom eget ansvarsområde

## Bilaga 3 - Möten

### Allmänt

Mötesunderlag och protokoll eller annan dokumentation inför eller efter ett möte, och som inte är sekretessklassade, sparas i lista för mötesunderlag på samarbetsyta militär luftfart.

Protokoll eller annan dokumentation som utgör allmän handling registreras och fastställs i VIDAR. Länk till handlingen i VIDAR läggs in i lista för mötesunderlag på samarbetsyta militär luftfart.

### Flygsäkerhetsmöte militär luftfart

Syfte	Ge direktiv och informera om beslutade åtgärder för att förbättra flygsäkerheten. Ge FVC och FS information om ev. förändringar avseende flygsäkerhetsnivån sedan insänd rapport
Periodicitet	En gång i kvartalet
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FVC inledning</li> <li>• C Flygsäk sammanfattning av flygsäkerhetsnivån och uppföljning av tidigare beslutade åtgärder samt flygsäkerhetsplanen (C Flygsäk)</li> <li>• Kort verbal kommentar kring insänd rapport avseende låga värden och viktigare frågor samt ev. förändringar avseende flygsäkerhetsnivån (C OrgE)</li> <li>• Direktiv och information avseende FVC beslutade nya åtgärder (FVC)</li> <li>• Övrigt</li> <li>• Nästa rapporteringstillfälle och möte (C Flygsäk)</li> <li>• FVC avslutning</li> </ul>
Ingångsvärden	FVC beslut om nya åtgärder vid Flygsäkerhetsbeslutsmöte (C Flygsäk) Status för tidigare beslutade åtgärder, åtgärdslista (C Flygsäk) Sammanställning och analys av flygsäkerhetsnivån (C Flygsäk)
Resultat	Delgivna beslut om åtgärder samt uppdaterad flygsäkerhetsnivå.
Dokumentation	Protokoll och uppdaterad uppgiftsloggare militär luftfart på samarbetsyta militär luftfart
Leds av	C Flygsäk
Deltagare	FVC, stf FVC, OC, C Flygsäk, CQ ML, kvalitetschef flygvapnet (CQ FV), C FS, avdelningschefer i FS, C OrgE som bedriver verksamhet inom det militära luftfartssystemet, Företrädare ML.
Inbjuds	C A, C M, logistikchefen, ledningssystemchefen, rikshemvärnschefen och kvalitetschefer vid OrgE som bedriver militär luftfart
Sammanställande	C Flygsäk

### Flygsäkerhetsbeslutsmöte

Syfte	Mötet syftar till att FVC ska fatta beslut om åtgärder för att vidmakthålla eller förbättra flygsäkerhetsnivån baserat på förslag som utarbetats utifrån analyser av inkomna flygsäkerhetsrapporter, utredningar mm.
Periodicitet	En gång i kvartalet
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell flygsäkerhetsnivå</li> <li>• Information om ev. fattade viktigare flygsäkerhetsbeslut (C Flygsäk, OC, avdelningschef)</li> <li>• Förslag på nya åtgärder för FVC beslut (OC, C Flygsäk och CQ ML)</li> <li>• Uppföljning av tidigare fattade beslut om åtgärder (C FS)</li> <li>• Beslut om tolerabel risk för flygsäkerheten.</li> <li>• Första mötet under året: Orientering om preliminära flygsäkerhetsmål för</li> </ul>

## REGLEMENTE

	<p>kommande år</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tredje mötet under året: Orientering om kommande års FSP</li> <li>• Underlag till avstämningsmöte FLYGI och FSI</li> <li>• Förslag på förändringar i R LML</li> <li>• Förslag till godkännande av nya eller förändrade verksamheter vid OrgE</li> <li>• Förslag till personalförändringar avseende personal som kräver acceptans av FSI.</li> </ul>
Ingångsvärden	<p>Sammanställd flygsäkerhetsnivå utifrån OrgE, L OC och FSO rapportering Förslag till beslut för att förbättra flygsäkerhetsnivån baserat på resultat från Flygsäkerhetsberedning. FVC beslut om tolerabel risk för flygsäkerheten som fattats vid annat tillfälle än vid flygsäkerhetsbeslutsmöte.</p>
Resultat	<p>FVC beslut om</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• åtgärder för att förbättra flygsäkerhetsnivån,</li> <li>• tolerabel risk för flygsäkerheten,</li> <li>• nya eller förändrade verksamheter vid OrgE<sup>72</sup>,</li> <li>• ansökan till FLYGI avseende förändringar i verksamheten,</li> <li>• ansökan om FSI acceptans av vissa personer,</li> <li>• underlag för dialog med FSI,</li> <li>• förändringar i R LML och</li> <li>• förslag till ändringar i FFS 2019:10 inkl. tillämpningsbestämmelser.</li> </ul>
Dokumentation	Protokoll samt lista med fattade beslut på samarbetsyta militär luftfart
Leds av	C Flygsäk
Deltagare	FVC, stf FVC, OC, C Flygsäk, CQ ML, CQ FV, C FS och avdelningschefer i FS
Inbjuds	-
Sammanställande	C Flygsäk

### Flygsäkerhetsuppdatering

Syfte	Informera FVC om aktuell flygsäkerhetsnivå och förändringar i det militära luftfartssystemet
Periodicitet	En gång i månaden
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inledning (C Flygsäk)</li> <li>• Flygsäkerhetsnivå allmänt och ev. av C Flygsäk fattade beslut (C Flygsäk)</li> <li>• Flygsäkerhetsnivå per tjänst och ev. av OC fattade beslut</li> <li>• Läget avseende revision (CQ ML)</li> <li>• Inkomna ansökningar om ny eller förändrad verksamhet vid OrgE</li> <li>• Nya C OrgE</li> <li>• FSI beslut avseende personer som kräver FSI godkännande eller andra beslut av FSI</li> <li>• Föreslå förändringar i RML</li> <li>• Föreslå förändringar i R LML</li> </ul>
Ingångsvärden	Sammanställd flygsäkerhetsnivå baserat på underlag sammanställt vid Flygsäkerhetsberedning, V Flygsäk veckorapport och Flygsäk interna möten, FSI beslut, inkomna intyg för nya C OrgE, ansökningar om ny eller förändrad verksamhet vid OrgE, förändringar i RML.
Resultat	FVC informerad om aktuell flygsäkerhetsnivå
Dokumentation	Protokoll och uppdaterad uppgiftsloggare militär luftfart på samarbetsyta militär luftfart
Leds av	C Flygsäk

<sup>72</sup> Enligt kapitel 10

## REGLEMENTE

Deltagare	FVC, C FS, OC, C Flygsäk, CQ ML, CQ FV, avdelningschefer i FS
Inbjuds	Vid behov inbjuds andra deltagare
Sammankallande	C Flygsäk

### Flygsäkerhetsberedning

Syfte	Inför Flygsäkerhetsbeslutsmötet, bereda förslag till åtgärder för att hantera de största flygsäkerhetsriskerna
Periodicitet	Två gånger i månaden inför Flygsäkerhetsuppdatering respektive Flygsäkerhetsbeslutsmöte
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lägesbild: Flygsäkerhetsnivå och de största flygsäkerhetsriskerna baserat på C Flygsäk och OC sammanställning och analys, sammanställning och analys av genomförd uppföljning och revision samt ev. inkomna begäran om riskbaserad revisionsplanering.</li> <li>• Förslag på åtgärder</li> <li>• Underlag till avstämningsmöte med FLYGI och FSI</li> <li>• Förslag till godkännande av nya eller förändrade verksamheter vid OrgE</li> <li>• Förslag till personalförändringar avseende personal som kräver FSI acceptans.</li> <li>• Förslag på förändringar i R LML</li> </ul>
Ingångsvärden	C Flygsäk, OC och Kvalitetschefer sammanställningar, analyser och förslag på åtgärder baserat på inkomna rapporter, utredningsrapporter inklusive rapporter från SHK, avvikelser, riskanalyser, inkomna begäran om riskbaserad revisionsplanering, behov av riktade revisioner, underlag till avstämningsmöte FLYGI, inkomna förslag på förändringar i R LML, ansökningar om godkännande av nya eller förändrade verksamheter vid OrgE, personalförändringar avseende personal som kräver FSI acceptans.
Resultat	Förslag på åtgärder för FVC beslut vid Flygsäkerhetsbeslutsmöte avseende nya eller förändrade uppgifter alternativt förändringar i regelverk.
Dokumentation	Protokoll Förslag på åtgärder införda i uppgiftsloggare militär luftfart på samarbetsyta militär luftfart
Leds av	C Flygsäk
Deltagare	OC, C Flygsäk, CQ ML, CQ FV och avdelningschefer i FS eller av denne utsedd representant med mandat att fatta beslut i beredningsarbetet.
Inbjuds	-
Sammankallande	C Flygsäk

### Flygsäkerhetsofficersmöte vår

Syfte	Öka möjligheten till kompetensöverföring inom nätverket av FSO och Flygsäk, förädla de processer som används i flygsäkerhetsarbetet och ge styrningar till FSO i det fortsatta arbetet.
Periodicitet	1 gång per år
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C Flygsäk inriktning för flygsäkerhetsarbetet</li> <li>• Arbetsläge innevarande års flygsäkerhetsplan</li> <li>• Inriktning för arbetet med kommande års FSP med preliminära flygsäkerhetsmål</li> <li>• Informationsspridning</li> <li>• Metodutbildning analys av PRIO AR</li> </ul>
Ingångsvärden	Inriktning för arbetet med kommande års flygsäkerhetsplan inklusive preliminära flygsäkerhetsmål.
Resultat	Informationsspridning och förbättringsåtgärder i flygsäkerhetsarbetet.
Dokumentation	Minnesanteckningar
Leds av	C Flygsäk

## REGLEMENTE

Deltagare	FSO
Inbjuds	-
Sammanställande	C Flygsäk

### Flygsäkerhetsofficersmöte höst

Syfte	Sammanställa och bearbeta underlag för kommande års FSP. Öka möjligheten till kompetensöverföring inom nätverket av FSO och Flygsäk, förädla de processer som används i flygsäkerhetsarbetet och ge styrningar till FSO i det fortsatta arbetet.
Periodicitet	1 gång per år
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C Flygsäk inriktning för flygsäkerhetsarbetet</li> <li>• Sammanställning underlag FSP</li> <li>• Informationsspridning</li> <li>• Metodutbildning analys av PRIO AR</li> </ul>
Ingångsvärden	OC, C Flygsäk,, CQ ML och C OrgE underlag för uppgifter i kommande års FSP med utgångspunkt från FVC flygsäkerhetsinriktning och preliminära flygsäkerhetsmål för kommande år. Deltagande FSO medför C OrgE underlag.
Resultat	Beslutsunderlag för kommande års flygsäkerhetsplan
Dokumentation	Underlag för kommande års flygsäkerhetsplan Minnesanteckningar
Leds av	C Flygsäk
Deltagare	FSO
Inbjuds	OC, flygspecialpsykologer
Sammanställande	C Flygsäk

### Revisionsplaneringsmöte

Syfte	Utarbeta revisionsplan för år B+1 och B+2 samt hantera ev. behov av förändringar i revisionsplanen för år B
Periodicitet	En gång per år i 1:a kvartalet
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidpunkter för revisioner år B+1</li> <li>• Inkomna begäranden om riskbaserade revisioner</li> <li>• Erfarenheter från föregående års revisionsverksamhet</li> <li>• Behov av ändringar i innevarande års revisionsplanering</li> <li>• Preliminära tidpunkter för revisioner år B+2</li> <li>• Kvarstående frågor eller behov av avdömnings</li> </ul>
Ingångsvärden	Respektive verksamhetsansvarig ska till mötet ha beslutat om tidpunkt och avdelat revisionsledare för egna revisioner B+1 samt beslutat om preliminära tidpunkter för revisioner B+2. I kallelsen till mötet bifogas en lista utvisande vilka revisioner som ska genomföras och vem som är ansvarig (revisionsplan steg 1).
Resultat	Revisionsplan för B+1 uppdaterade med ansvarig, tidpunkt och revisionsledare samt preliminära tidpunkter för B+2 (revisionsplan steg 2).
Dokumentation	Protokoll på samarbetsyta militär luftfart samt uppdaterad revisionsplan.
Leds av	CQ ML
Deltagare	CQ ML, utsedda revisionsansvariga.
Inbjuds	-
Sammanställande	CQ ML (i kallelsen ska revisionsplan steg 1 bifogas)

### Revisionskvalitetsmöte

Syfte	Kvalitetssäkra revisionsverksamheten genom att standardisera metoder och arbetssätt samt skapa förutsättningar för enhetlig tolkning av regler.
Periodicitet	En gång per år i 4:e kvartalet

## REGLEMENTE

Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Repetition av revisionsverksamhetens syfte</li> <li>• Förändringar i regelverk</li> <li>• Repetition av processen ”Planera och genomföra revision” med dialog kring erfarenheter, frågeställningar och goda exempel</li> <li>• Repetition av klassning av iakttagelser med exempel</li> <li>• Repetition av revisorns etiska regler</li> <li>• Förslag till förbättringar utgående från erfarenheter från föregående års revisionsverksamhet</li> <li>• Genomgång av revisionsplanen B+1</li> <li>• Kvarstående frågor eller behov av avdömningar</li> </ul>
Ingångsvärden	
Resultat	Ensade metoder och arbetsätt för planering och genomförande av revisioner samt enhetlig syn på klassning av iakttagelser. Dokumenterade förbättringsförslag och ev. frågor för avdömning av FVC.
Dokumentation	Protokoll på samarbetsyta militär luftfart
Leds av	CQ ML
Deltagare	CQ ML, utsedda revisionsansvariga och revisionsledare.
Sammanställande	CQ ML

### Kvalitetschefsmöte

Syfte	Samordna revisionsverksamheten innevarande år och hantera friktioner som uppstått.
Periodicitet	1 gång per månad samt 1-2 tvådagarsmöte per år
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Information från CQ</li> <li>• Revisionsverksamheten innevarande år</li> <li>• Tillsyner</li> </ul>
Ingångsvärden	Revisionsplan Behov av revisorer och revisionsledare
Resultat	
Dokumentation	<b>Minnesanteckningar</b>
Leds av	CQ ML
Deltagare	CQ ML, CQ FV, CQ FL, CQ FU samt CQ vid F 7, F 17, F 21, LSS, Hkpflj, K 3, FMTS, FMTIS, 3. Sjöstridsflj.
Inbjuds	Biträdande CQ vid dessa OrgE i förekommande fall.
Sammanställande	CQ ML

### Ledningsutvärderingsmöte

Syfte	Identifiera förbättringsområden och specifika åtgärder för att öka ändamålsenligheten för verksamhetsledningssystemet med avseende på militär luftfart.
Periodicitet	En gång per år
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protokoll och beslut efter föregående ledningsutvärderingsmöte</li> <li>• Uppföljning av förbättringsmål</li> <li>• Identifierade brister och förbättringsmöjligheter i verksamhetsledningssystemet</li> <li>• Förslag till nya eller förändrade förbättringsmål</li> <li>• Förslag till förbättringar av verksamhetsledningssystemet</li> </ul>
Ingångsvärden	Identifierade brister och förbättringsmöjligheter i verksamhetsledningssystemet
Resultat	Underlag för beslut om förbättringsmål och förbättringar i verksamhetsledningssystemet (hanteras vid flygsäkerhetsberedning och beslutas vid flygsäkerhetsbeslutsmöte)

## REGLEMENTE

Dokumentation	Protokoll
Leds av	FVC
Deltagare	FVC, Stf FVC, C FS, OC, C Flygsäk, CQ ML och avdelningschefer i FS.
Inbjuds	Enligt FVC
Samman kallande	C Flygsäk

### Metodutvecklingsmöte

Syfte	Informationsspridning och utveckling av gemensamma processer och arbetsmetoder mellan OC, C Flygsäk och CQ ML
Periodicitet	1 gång per kvartal
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Status utredningar</li> <li>• Status OpO</li> <li>• Förbättringsmöjligheter</li> <li>• Information från resp. deltagare</li> <li>• Samordning av förändringar i operationella styrningar</li> </ul>
Ingångsvärden	Av deltagarna föränsmälda frågor rörande utveckling av gemensamma processer och arbetsmetoder
Resultat	Underlag till förbättringar av gemensamma processer och arbetsmetoder. Underlag till flygsäkerhetsberedningsmötet.
Dokumentation	Minnesanteckningar
Leds av	C Flygsäk
Deltagare	OC, C Flygsäk, CQ ML, HL vid Flygsäk
Inbjuds	-
Samman kallande	C Flygsäk

### Avstämningsmöte med FSI och FLYGI

Syfte	Att avhandla allmänna och specifika frågeställningar rörande flygsäkerhetsarbetet inom Försvarsmakten.
Periodicitet	En gång per kvartal. Tidpunkten förläggs efter Flygsäkerhetsmöte militär luftfart
Agenda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FVC info (FVC)</li> <li>• FLYGI och FSI info (C FLYGI/FSI)</li> <li>• Flygsäkerhetsnivån (C Flygsäk)</li> <li>• Specifikt tema eller frågeställningar</li> <li>• Återkoppling genomförda tillsyner (FSI)</li> <li>• Avslutning</li> </ul>
Ingångsvärden	Försvarsmaktens och FLYGI behov av dialog eller samverkan i särskilda frågor meddelas mötet. Behoven delges deltagarna minst 1 vecka innan mötet.
Resultat	-
Dokumentation	-
Leds av	CQ ML
Deltagare	FVC, stf FVC, C FS, C Flygsäk, CQ ML, FSI, personal ur FLYGI enligt C FLYGI bestämmande
Inbjuds	Vid behov, utifrån aktuella frågeställningar, kallas OC, avdelningschefer eller andra deltagare.
Samman kallande	FVC

### Militärt luftfartsseminarium

Syfte	Öka kunskapen och samsynen kring frågor inom den militära luftfarten. Samverkan och kontaktskapande mellan aktörer inom det militära luftfartssystemet
Periodicitet	1 gång per år under 2-3 dagar. Normalt 1:a kv.



## REGLEMENTE

Agenda	Agenda utarbetas utifrån aktuella frågor inom militär luftfart. Stående punkt är kommande års FSP
Ingångsvärden	Erfarenheter från föregående år och identifierade behov av ökad kunskap eller samsyn i olika frågor.
Resultat	-
Dokumentation	Utbildningsunderlag, presentationer mm på samarbetsyta militär luftfart
Leds av	Stf FVC
Deltagare	FVC, stf FVC, OC, C Flygsäk, CQ ML, C FS, Avdelningschefer i FS, FSO, C OrgE som bedriver verksamhet inom det militära luftfartssystemet, Företrädare ML samt utsedda revisionsansvariga.
Inbjuds	C LEDS, C SFL, C PROD, C A, C M, ledningssystemchefen, rikshemvärnschefen och logistikchefen.
Sammanställande	FVC

### Militärt luftfartsråd

Syfte	Stödja ÖB att ge övergripande inriktning och styrning av det militära luftfartssystemet samt ändringar och tillägg till FFS för militär luftfart.
Periodicitet	En till två ggr/år.
Agenda	Enligt FVC
Ingångsvärden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flygsäkerhetsfrågor av strategisk natur</li> <li>• Information om flygsäkerhetsnivån inom Försvarmakten</li> <li>• Behov av förändringar av bestämmelser</li> <li>• Förändringar i verksamhetsledningssystemet.</li> <li>• Förändringar i beslut om tolerabel risk för flygsäkerheten.</li> <li>• Resultat från övervakningen av att gällande regler och förfaranden följs.</li> </ul>
Dokumentation	Protokoll
Leds av	FVC
Deltagare	ÖB utser rådets ledamöter genom beslut.
Sammanställande	C Flygsäk

## Bilaga 4 - Uppgiftsfördelning SE-EMAR

Uppgifterna till AM, CAM, MM, TM och QM enligt SE-EMAR 145, 147 och M fördelas enligt denna bilaga.

I denna bilaga förekommer förkortningar som återfinns i SE-EMAR. Förklaring i korthet enligt nedan:

- AMO står för Approved Maintenance Organisation d.v.s. de organisationsdelar inom FM som får bedriva flygunderhållstjänst.
- CAMO står för Continuing Airworthiness Management Organisation d.v.s. de organisationsdelar inom FM som får bedriva ledning av fortsatt luftvärdighet.
- NMAA står för National Military Airworthiness Authorities och avser FLYGI.
- MOE står för Maintenance Organisation Exposition d.v.s. den dokumentation som innehåller kravställda beskrivningar och regleringar av flygunderhållstjänsten.
- MTO står för Maintenance Training Organisation d.v.s. organisationen för utbildning av personal för flygunderhållstjänst.
- MTOE står för Maintenance Training Organisation Exposition d.v.s. den dokumentation som innehåller kravställda beskrivningar och regleringar för utbildning av personal för flygunderhållstjänst.

### Fördelning av uppgifter ur SE-EMAR 145

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 145	Anmärkning	FVC	C FU	C OrgE	CQ ML
1	Responsible for ensuring that maintenance carried out by the AMO meets the standards required by the NMAA.				x	
2	Responsible for establishing and promoting the safety and quality policy specified in EMAR 145.A.65 (a).		x		x	
3	Responsible for nominating the management staff.	Avser C FU och CQ ML.	x			
4	Responsible for ensuring that the necessary resources and facilities are available to enable the organisation to perform the maintenance to which it is tasked/contracted and any additional work which may be undertaken.		x		x	
5	Responsible for the supervision of the progress of the corrective actions/review of the overall results in terms of quality.		x		x	
6	Responsible for ensuring the competence of all personnel including management personnel has been assessed.		x		x	

REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 145	Anmärkning	FVC	C FU	C OrgE	CQ ML
7	Responsible for returning the approval to the NMAA in case of surrender or revocation.		x			
8	Responsible for the satisfactory completion and certification of all work for which the maintenance organisation has been contracted/tasked in accordance with the work specification (Work Order and approved MOE procedures).				x	
9	Responsible for ensuring that the maintenance organisation's procedures and standards are complied with when carrying out maintenance.				x	
10	Responsible for ensuring the competence of all personnel engaged in maintenance.				x	
11	Responsible for establishing a programme of training and continuation training using internal and/or external sources.	Lokal utbildning med central samordning i vissa fall.	x		x	
12	Responsible for ensuring that all contracts/taskings are correctly detailed and that the requirements of the contract/task are fulfilled in respect of inspection and quality control.				x	
13	Responsible for providing feedback to the Quality System about the services provided by contracted/tasked organisations.				x	
14	Responsible for responding to quality deficiencies in the area of activity for which he/she is responsible, which arise from independent quality audits.	Beredduppgift, hanteras enligt kap. 16.	x	x	x	x
15	Responsible for ensuring, through the workforce under his/her control, that the quality of workmanship in the final product is to a standard acceptable to the maintenance organisation and the NMAA.				x	
16	Responsible for the implementation of the safety policy and human factor issues.		x		x	
17	Responsible for availability of facilities appropriate to the planned work including hangars, workshops office accommodation, stores, etc as applicable for the planned work.		x		x	

REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 145	Anmärkning	FVC	C FU	C OrgE	CQ ML
18	Responsible for availability of a working environment appropriate to the tasks being undertaken.				x	
19	Responsible for the incoming inspection of components, parts, materials, tools and equipment, the related classification, segregation and storage according to the manufacturer's recommendations.				x	
20	Responsible to develop a production planning system appropriate to the amount and complexity of the maintenance scope of work.		x		x	
21	Responsible for availability of tools, equipment and materials to perform the planned tasks.		x		x	
22	Responsible for availability of sufficient competent personnel to plan, perform, supervise, inspect and certify the work being performed.		x		x	
23	Responsible for availability of all necessary maintenance data as required by EMAR 145.A.45.		x		x	
24	Responsible for recording and notifying any inaccurate, incomplete or ambiguous procedure, practice information or maintenance instruction contained in the maintenance data used by maintenance personnel to the author of the maintenance data.			x		
25	Responsible for providing a common work card or worksheet system to be used throughout relevant parts of the maintenance organization and ensure such documents comply with EMAR 145.A.45 (e).		x			
26	Responsible for notifying the Accountable Manager whenever deficiencies emerge which require his/her attention in respect of finance and the acceptability of standards (Accountable Manager and Quality Manager to be officially informed of any lack of 25% of available man-hours over a calendar month).	Med accountable manager avses i detta fall närmast högre chef i linjeorganisationen			x	

REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 145	Anmärkning	FVC	C FU	C OrgE	CQ ML
27	Responsible for supplying the necessary technical documents and storage of the maintenance organisation's technical records.				x	
28	Responsible for establishing an independent quality assurance system to monitor compliance of the maintenance organization with EMAR 145 requirements.	Internrevisioner				x
29	Responsible for defining the human factors principles to be implemented within the maintenance organisation.			x		
30	Responsible for implementing a quality audit programme in which compliance with all maintenance procedures is reviewed at regular intervals in relation to each type of aircraft (or component) maintained (including the management and completion of audits and production of audit reports). He/she should ensure that any observed non-compliances or poor standards are brought to the attention of the person concerned via his/her manager.	Avser produktrevisioner.  FVC ansvarar för att utarbeta årlig plan för produktrevisioner.  C OrgE genomför produktrevisionerna utifrån denna plan.	x		x	
31	Responsible for follow up and closure of any non-conformance.					x
32	Establish regular meetings with the Accountable Manager to appraise the effectiveness of the quality system. This will include details of any reported discrepancy not being adequately addressed by the relevant person or in respect of any disagreement concerning the nature of a discrepancy.	Med accountable manager avses i detta fall FVC.	x			x
33	Responsible for preparing standard practices and procedures (MOE), including the associated procedure(s) for use within the maintenance organisation and ensuring their adequacy regarding EMAR 145 and any amendments to the requirements.	Med MOE avses i detta fall LFU.		x		

REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 145	Anmärkning	FVC	C FU	C OrgE	CQ ML
34	Responsible for submission of the MOE and any associated amendments, to the NMAA for approval (which includes completion of and submission of EMAR Form(s) 2, EMAR Form(s) 4 or equivalent).	Med MOE avses i detta fall LFU. C FU insänder LFU och FVC insänder form 2 och 4 till FLYGI.	x	x		
35	Responsible for assessing contractors/tasked organisations and suppliers for satisfactory product quality in relation to the airworthiness needs of the maintenance organisation.		x			
36	Responsible for issue/renewal/cancellation of EMAR 145 Certifying Staff/Support Staff individual authorisations.			x		
37	Responsible for co-ordinating action on airworthiness occurrences and for initiating any necessary further investigation and follow-up activity.				x	
38	Responsible for establishing feedback from maintenance incidents/ issues and feeding these back into the continuation training programme.			x		
39	Responsible for assessing non-approved contractors/tasked organization working under the quality system and maintaining the expertise necessary to be able to do so, to the satisfaction of the NMAA. He/she is also responsible for assessing external specialist services required to be used by the organisation in the performance of maintenance.					x

## Fördelning av uppgifter ur SE-EMAR 147

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 147	Anmärkning	FVC	C Utb Fu	C OrgE	CQ ML
1	Responsible for ensuring that all instruction and examinations carried out by the MTO meet the standards required by the NMAA.				x	
2	Responsible for ensuring that the necessary finance, manpower resources and facilities are available to enable the MTO to perform the knowledge and/or practical instruction and examinations to which it is committed under the requirements of EMAR 147.				x	
3	Responsible for chairing the annual meeting of senior staff to review the overall performance of the MTO.				x	
4	Responsible for ensuring that during periods of absence, control will be maintained for administration purposes by a person, who will accept full responsibility for all training issues and related decisions.	FVC ansvar avser C Utb Fu och C OrgE ansvar avser C OrgE eller den som utsetts som ansvarig för utbildningsverksamheten inom OrgE.	x		x	
5	Responsible for ensuring that the operation of the MTO is efficiently managed and conforms to the requirements of EMAR 147 as stipulated by the NMAA.				x	
6	Responsible for undertaking the duties and responsibilities of the EMAR 147 approved examiner during the absence of any nominated approved examiner(s).				x	
7	Responsible for ensuring that the Accountable Manager is kept informed as to the state of compliance of the MTO with EMAR 147.	Accountable Manager avser här FVC och närmast högre chef i linjeorganisationen.			x	

REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 147	Anmärkning	FVC	C Utb Fu	C OrgE	CQ ML
8	Responsible for ensuring that the operation of the MTO is efficiently managed and conforms to the requirements of EMAR 147 as stipulated by the NMAA.				x	
9	Responsible for ensuring that sufficient staff with appropriate qualifications are selected, trained and developed, to plan, perform, supervise, examine and assess students as required.				x	
10	Responsible for ensuring that all necessary Airworthiness data published by the NMAA and Aircraft manufacturers as appropriate, is made available.			x		
11	Responsible for ensuring that all changes to the MTOE and associated manuals are notified immediately to the NMAA.			x		
12	Responsible for ensuring that the MTOE and associated manuals are amended as required.			x		
13	Responsible for ensuring that knowledge examiners, instructors and practical assessors are fully trained and assessed regularly for competence and that all records pertaining to these personnel are kept up to date.				x	
14	Responsible for ensuring that contracted/tasked staff including any part time staff conform to the requirements of EMAR 147 and the training procedures.				x	
15	Responsible for ensuring that office accommodation and facilities are available appropriate to the management of the planned training and for the use of training staff.				x	
16	Responsible for ensuring that staff development and update training is undertaken and recorded.				x	



REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 147	Anmärkning	FVC	C Utb Fu	C OrgE	CQ ML
17	Responsible for ensuring that all approved courses and examinations are delivered to the standard and content at the required level of knowledge, as specified in EMAR 147.				x	
18	Responsible that a working environment is provided appropriate to the tasks being undertaken.				x	
19	Responsible that there are sufficient storage facilities, tools, equipment, materials and publications available to perform the planned practical tasks.	FVC avseende omfördelning av UH-utrustning från FV till utbildningsorganisation utanför FV.	x		x	
20	Responsible that secure facilities are available for the storage of examination papers prior to the examination and for the storage of completed students answer papers.				x	
21	Responsible that the interviewing of students prior to, during and on completion of the course is effective and without bias.				x	
22	Responsible that student and staff records are produced and stored in secure conditions.				x	
23	Responsible that corrective action is carried out for the findings of quality audits.	Beredduppgift, hanteras enligt kap. 16.	x	x	x	x
24	Responsible for the follow up and rectification of findings required to re-establish the required standards of training, examination or maintenance standards.	Beredduppgift, hanteras enligt kap. 16.	x	x	x	x
25	Responsible that sufficient questions are available to produce the examination papers required to cover the syllabus in accordance with EMAR 66 Appendix II and III.				x	
26	Responsible for the security and validity of all examinations are in accordance with the requirements of EMAR 66 and EMAR 147.				x	
27	Responsible that all examinations and assessment timetables are coordinated.				x	

REGLEMENTE

ID	Uppgifter enligt SE-EMAR 147	Anmärkning	FVC	C Utb Fu	C OrgE	CQ ML
28	Responsible that compliance with the examination question review procedures is as required by EMAR 66 and/or EMAR 147.				x	
29	Responsible for establishing an independent quality system to monitor compliance with EMAR 147 requirements.					x
30	Responsible for assessing non-approved contracted/tasked MTOs working under the MTO quality system.					x
31	Responsible for implementing a quality audit programme in which compliance with all training procedures is reviewed at regular intervals, and any observed non-compliances or poor standards are brought to the attention of the person concerned via his/her Manager.	Avser kontroll av utförd utbildning och övriga kontroller i den dagliga verksamheten.			x	
32	Responsible for proposing all corrective action necessary for eliminating non-compliance and ensuring that these corrective actions are initiated and when completed are efficient and meet their intended purpose.	Regleras i kap 16.	x	x	x	x
33	Responsible for requiring remedial action, as necessary, by the Training Manager or the Accountable Manager.	Med Training Manager och Accountable Manager avses ansvarig chef i linjeorganisationen.				x
34	Responsible that the MTOE and associated manuals are amended as required.			x		

## Fördelning av uppgifter ur SE-EMAR M

ID	SE-EMAR M	Uppgifter enligt SE-EMAR M	Ansvarig			
			FVC	CT Flyg	C OrgE	CQ ML
1	<b>SUBPART B – ACCOUNTABILITY</b>	Uppgifter och ansvar som Verksamhetsansvarig.	x			
2	<b>SUBPART C - CONTINUING AIRWORTHINESS</b>	Uppgifter och ansvar som Teknisk chef inom godkänt verksamhetsområde; FM Ledning av Fortsatt Luftvärdighet SE.EMAR.M.064, enligt LFL.		x	x <sup>73</sup>	
3	<b>SUBPART G - CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION</b>			x		
4	M.A.705 Facilities	Ansvar för infrastrukturförsörjning av förbandens Flygsystemsektioner (FSS) (motsv.) enligt LFL.			x	
5	M.A.706 Personnel requirements	Ansvar för personalförsörjning av förbandens Flygsystemsektioner (FSS) (motsv.) enligt LFL.			x	
6	M.A.712 Quality system	Monitorering av ledning fortsatt luftvärdighet. Utförs av C TVA kvalitetssektion med uppgift från CQ ML enligt LFL.				x
7	<b>SUBPART I - MILITARY AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (MARC)</b>	Ledning luftvärdighetsgranskning enligt LFL.		x		
8	<b>FLYGI Tillämpningsbeslut SE-EMAR M M.A 201(a)</b>	Uppgifter vid Central CAMO (TVA) i enlighet med LFL.		x		
9	<b>FLYGI tillämpningsbeslut elektronisk uppdragsutrustning</b>			x		

<sup>73</sup> C OrgE/Krigsförbandschef med uppgift inom fortsatt luftvärdighet ansvarar på lokal nivå för att tilldelade materielsystem är luftvärda enligt procedurer mm beskrivna i LFL. C FSS är underställd respektive C OrgE och ansvarar under denne för genomförande av uppgifter inom ledning av fortsatt luftvärdighet.

# Redaktionell information

Den här versionen av reglementet är en revision av version 1.0.

## Version 1.1 ändring 1

Version 1.1 ändring 1 är föranledd av avvikelser efter FSI tillsyn av FS i december 2021 samt av verksamheten identifierade behov av förändringar.

Det huvudsakliga redaktörsarbetet har utförts av Mikael Hörnqvist, FS.

I beredningen av ändring 1 har C Flygsäk, operationella chefer och avdelningschefer inom FS deltagit.

Granskning av Försvarmaktens publikationssamordnare av ändring 1 har utförts 2022-09-26.

Ändringar är markerade med enkellinje i höger marginal.

## Version 1.0

Det huvudsakliga redaktörsarbetet har utförts av Mikael Hörnqvist, F 21, och Oscar Fritzdorf, F 17.

Orienterande föredragningar rörande grundläggande principer för detta reglemente genomfördes för C PROD 2020-08-25 för C LEDS 2020-10-13 och för ÖB 2020-10-16.

En första internremiss<sup>74</sup> genomfördes under tidsperioden 2020-11-11—2021-01-28. Denna internremiss tillställdes HKV LEDS STAB, HKV LEDS JUR, HKV LEDS PERS, HKV PROD STAB, HKV PROD LEDUND, HKV PROD LOG, HKV PROD RIKSHV, HKV PROD RPE, HKV INS, HKV FLYGI, SFL, AST, K 3, MS, 3. sjöstriflj, Amf 1, FS, F 7, F 17, F 21, Hkpfj, LSS FMTS, FömedC, FMTIS, SOG.

Svar med förslag på justeringar inkom från HKV LEDS JUR, HKV PROD LEDUND, HKV PROD RIKSHV, HKV FLYGI, AST, K 3, 3. sjöstriflj, FS, F 7, F 17, F 21, Hkpfj, LSS, FMTS och FMTIS.

En andra internremiss<sup>75</sup> genomfördes under tidsperioden 2021-05-12—06-06. Denna internremiss tillställdes HKV LEDS STAB, HKV LEDS JUR, HKV PROD STAB (varav ett exemplar avsett för Försvarmaktens publikationssamordnare), HKV PROD LEDUND (varav ett exemplar avsett för FMTIS respektive LedR), HKV PROD LOG (varav ett exemplar avsett för FMTS), HKV PROD RIKSHV, HKV PROD RPE, HKV INS, HKV FLYGI, SFL, AST (varav ett exemplar avsett för K 3), MS (varav ett exemplar avsett för 3. sjöstriflj), FS, F 7, F 17, F 21, Hkpfj och LSS.

Svar med förslag på justeringar inkom från HKV LEDS JUR, HKV PROD LEDUND, FMTS, HKV PROD RIKSHV, HKV FLYGI, K 3, MS, FS, F 7, F 17, F 21, Hkpfj och LSS.

En tredje internremiss genomfördes under tidsperioden 2021-08-31--09-07. Denna internremiss tillställdes HKV LEDS JUR, HKV FLYGI, Försvarmaktens publikationssamordnare och chefer

<sup>74</sup> FM2020-11746:2

<sup>75</sup> FM2020-11746:28

## REGLEMENTE

inom FS via mail. Svar med förslag på justeringar inkom från HKV LEDS JUR, HKV FLYGI, Försvarmaktens publikationssamordnare och chefer inom FS.

Förutom de nämnda svaren på internremisser har under beredningen av detta reglemente följande personer deltagit: brigadgeneral Anders Persson FS, överste Dennis Hedström FS, överste Carl-Fredrik Edström FS, överste Mattias Hansson FS, överste Mats Antonsson FS, överste Fredrik Holmbom FS, överste Niclas Berger FS, överstelöjtnant Jan Lindström FS, överstelöjtnant Richard De Geer FS, överstelöjtnant Adam Nelson FS, överstelöjtnant Rikard Meyer FS, överstelöjtnant Nicklas Bergman FS, överstelöjtnant Christoffer Gruv FS, överstelöjtnant Peter Malmberg FS, överstelöjtnant Torbjörn Eriksson FS, överstelöjtnant Christer Sandholm HKV PROD RPE, major Peter Eklund K 3, major Daniel Cyrus FS, major Håkan Sköldefors FS, mj Martin Bergström FS, major Göran Andersson HKV FLYGI, förvaltare Göran Modig FS, kvalitetschef Claes Olmarker FS, kvalitetschef Anders Johansson FS, kapten Michael Gustafsson FS och försvarsjurist Katarina Stütz Norland HKV LEDS JUR.

Granskning av Försvarmaktens publikationssamordnare har utförts 2021-10-18.

# Bildförteckning

Den här publikationen innehåller, förutom fotografier på omslaget, inga bilder med verkshöjd.

# Källförteckning

I den här versionen av reglementet har följande källor använts:

## Källor utanför FM

Luftfartslagen (2010:500)  
 Luftfartsförordningen (2010:770)  
 Lagen (1990:712) om undersökning av olyckor  
 Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

## Källor inom FM

FM2021-438:49	C PROD Direktiv och delegeringar för 2022 års publikationstjänst
FM2022-5821:1	FLYGI Fastställande av tillämpningsbestämmelser gällande från 2022-03-01
FM2020-11178:18	FS Utredning ML-publikationer
FM2019-4705:3	FLYGI tillämpningsbeslut SE-EMAR M M.A 201(a)
FM2020-3386:1	FLYGI tillämpningsbeslut elektronisk uppdragsutrustning
FM2021-20721:1	FVC beslut om verksamheter inom militär luftfart i FM
FM2022-6087:1	FSI beslut om godkända verksamhetsområden för militär luftfart

## Regler, bestämmelser och handböcker som påverkat innehållet i denna handbok

FFS 2020:04	Försvarmaktens föreskrifter om trafikregler för militär luftfart
FFS 2019:10	Försvarmaktens föreskrifter om militär luftfart
FIB 2020:5	Försvarmaktens interna bestämmelser med arbetsordning för Försvarmakten (FM ArbO)
FIB 2021:1	Försvarmaktens interna bestämmelser om ändring av Försvarmaktens interna bestämmelser (FIB 2020:5) med arbetsordning för Försvarmakten
RML F	Utformning av militära flygplatser, utgåva 2 gällande från 2016-10-21
Handbok	Publikationer 2021 version 4.1, gällande från och med 2022-07-01
Handbok	Styrande dokument och handböcker 2021 version 2.1, gällande från och med 2021-11-01
Handbok	Försvarmaktens gemensamma riskhanteringsmodell 2009, gällande från och med 2009-01-01
Handbok	Handbok Systemsäkerhet 2011 Del 1 – Gemensam, gällande från och med 2011-11-01
Handbok	Handbok Systemsäkerhet 2011 Del 2 – Metoder, gällande från och med 2011-11-01







Reglemente Ledning av militär luftfart (R LML 2021) innehåller bindande bestämmelser och ska tillämpas för all militär luftfart inom Försvarmakten samt övrig verksamhet inom Försvarmakten som påverkar möjligheterna att tillgodose kraven på militär luftfart och flygsäkerhet.

Målgrupp för reglementet är chefer och medarbetare på alla nivåer med direkt eller indirekt ansvar för uppgifter som ingår i eller har påverkan på den militära luftfarten i Försvarmakten.

Reglementet gäller i fred och hela konfliktskalan.

Innehållet i detta reglemente omfattas inte av sekretess.



FÖRSVARSMAKTEN