

Ansvarig: L C Flygplats  
Redaktör: FSK RON  
VERSION; 24-03-22

## Anvisning för flygplatsdrift RON

---

*Denna anvisning återfinns på emiliasida F 17 LEDNING / Förbandsledning / Anvisningar*

<b>0. GRUNDER.....</b>	<b>9</b>
0.1. ÄNDRINGSFÖRTECKNING .....	9
0.2. FÖRORD .....	9
0.3. LÄS ANVISNINGAR.....	9
<b>1. INLEDNING.....</b>	<b>10</b>
1.1. MILITÄR FLYGPLATS.....	10
1.2. BESKRIVNING AV RONNEBY FLYGPLATS.....	10
1.3. MÅLSÄTTNING MED FLYGPLATSTJÄNST .....	11
<b>2. LEDNING AV FLYGPLATSTJÄNST .....</b>	<b>11</b>
2.1. OPERATIONELL LEDNING AV FLYGPLATS .....	11
2.2. LEDNING AV FLYGPLATSTJÄNST VID RONNEBY FLYGPLATS .....	11
2.2.1. LEDNING AV SIS TJÄNST.....	11
2.3. AVVIKANDE MENING .....	12
2.4. AVSTEG .....	12
2.4.1. AVSTEG FRÅN LML-F.....	12
2.4.2. AVSTEG FRÅN TSFS .....	12
2.4.3. AVSTEG FRÅN ANVISNING FÖR FLYGPLATSDRIFT RON .....	12
<b>3. ANVISNING FÖR FLYGPLATSDRIFT RON OCH DRIFTHANDBÖCKER .....</b>	<b>12</b>
3.1. ANVISNING FÖR FLYGPLATSDRIFT RON .....	12
3.1.1. ANSVAR .....	13
3.1.2. RÄTTNINGSTJÄNST .....	14
3.1.3. SÄNDLISTA .....	14
3.1.4. DISTRIBUTION AV ANVISNING FÖR FLYGPLATSDRIFT RON .....	15
3.2. FUNKTIONERS DRIFTANVISNINGAR.....	15
3.2.1. ANSVAR .....	15
3.2.2. LITTERERING .....	15
3.2.3. ÖVRIGA KRAV PÅ DRIFTANVISNINGARNA .....	16
3.2.4. SAMMANSTÄLLNING ÖVER DRIFTANVISNINGAR .....	16
<b>4. SYSTEM FÖR FLYGSÄKERHETS- OCH KVALITETSLEDNING.....</b>	<b>16</b>
4.1. INLEDNING .....	16
4.2. ALLMÄNT .....	16
4.2.1. FLYGSÄKERHETSDEFINITION .....	17

4.2.2.	ANSVAR .....	17
4.2.3.	FLYGSÄKERHETSORGANISATION .....	18
4.2.4.	TOLERABEL RISK FÖR FLYGSÄKERHETEN .....	18
4.2.5.	RAPPORTERING AV FLYGSÄKERHETSLÄGET .....	19
4.3.	FLYGSÄKERHETSMÅL OCH STANDARD .....	20
4.3.1.	FLYGSÄKERHETSKULTUR.....	20
4.3.2.	FLYGPLATSTJÄNSTENS FLYGSÄKERHETSINRIKTNING .....	20
4.3.3.	BEDÖMNING AV FLYGSÄKERHETSNIVÅ .....	20
4.3.4.	TOLERABEL RISK FÖR FLYGSÄKERHETEN .....	21
4.3.5.	FLYGSÄKERHETSFOKUS .....	21
4.4.	FÖREBYGGANDE FLYGSÄKERHET .....	21
4.4.1.	FLYGSÄKERHETSPLAN .....	21
4.4.2.	LOKAL FLYGSÄKERHETSPLAN .....	21
4.4.3.	KRITISKA FUNKTIONER OCH PROCEDURER .....	22
4.4.4.	IDENTIFIERADE RISKER (RISKKÄLLELISTA) .....	23
4.4.5.	KRITISKA ARBETSMOMENT .....	23
4.5.	RISKHANTERING .....	23
4.5.1.	RISKHANTERING VID INFÖRANDE AV NYA SYSTEM.....	24
4.5.2.	NY VERKSAMHET .....	25
4.5.3.	ANALYS OCH VÄRDERING AV FLYGSÄKERHETEN .....	25
4.6.	AVVIKELSERAPPORTERING.....	26
4.6.1.	RAPPORTERING .....	26
4.6.2.	KORRIGERANDE ÅTGÄRDER .....	28
4.6.3.	ANSVAR .....	28
4.6.4.	KLASSNING AV FLYGSÄKERHETSHÄNDELSE .....	29
4.6.5.	BEDÖMNING AV FLYGSÄKERHETSHÄNDELSE .....	29
4.6.6.	AVVIKANDE LUFTFARTSPRODUKT .....	30
4.6.7.	FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG .....	31
4.6.8.	INFÖRANDE AV TEMPORÄRA RESTRIKTIONER.....	31
4.7.	SPRIDNING AV FLYGSÄKERHETSRELATERAD INFORMATION.....	31
4.7.1.	MILITÄRT FLYGSÄKERHETSDIREKTIV (MFD).....	32
4.7.2.	DIREKTANMÄLAN MILITÄR LUFTFART (DIRA ML) .....	32
4.7.3.	OPERATIONELL ORDER (OPO) .....	32
4.7.4.	LOKAL OPERATIONELL ORDER (L OPO) .....	32
4.7.5.	FLYGSÄKERHETSINFO (FS-INFO).....	33
4.7.6.	MÖTESPROTOKOLL.....	33
4.7.7.	FLYGARDAGS .....	33
4.8.	UTREDNING.....	33
4.8.1.	ALLMÄNT.....	33
4.8.2.	HÄNDELSE SOM SKA UTREDAS .....	34
4.8.3.	STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK) .....	34
4.8.4.	UTREDNING PÅ CENTRAL NIVÅ INOM FM .....	34
4.8.5.	UTREDNING PÅ LOKAL NIVÅ INOM FÖRBAND.....	34
4.8.6.	UTREDNING AV HÄNDELSE INOM FLYGTRAFIKTJÄNSTEN (ANS/ATS).....	35
4.8.7.	HANDLÄGGNING AV UTREDNINGSRAPPORTER .....	35
4.8.8.	REKOMMENDATIONER .....	35
4.9.	MONITORERING .....	35
4.9.1.	ALLMÄNT.....	35
4.9.2.	FLYGPLATSDRIFT .....	35

4.9.3.	TILLSYN OCH KONTROLL .....	36
4.9.4.	REVISIONER/INTERNA REVISIONER .....	36
4.9.5.	INTERNREVISION FLYGPLATSDRIFT .....	36
4.9.6.	EGENKONTROLL.....	36
4.9.7.	REVISION AV UNDERLEVERANTÖRER .....	36
4.9.8.	KRAV PÅ EXTERNA LEVERANTÖRER .....	37
<b>5.</b>	<b>FLYGPLATSFUNKTIONER .....</b>	<b>37</b>
5.1.	GEMENSAMMA KRAV .....	38
5.1.1.	MÅLUPPFYLLNAD REGELVERK.....	38
5.2.	FLYGFÄLTARBETSTJÄNST .....	38
5.2.1.	SÄRSKILDA KRAV.....	38
5.2.2.	KONTROLL OCH RAPPORTERING AV FÄRDOMRÅDETS SKICK .....	39
5.2.3.	PRIORITERING SNÖRÖJNING.....	39
5.2.4.	KEMISK HALKBEKÄMPNING .....	39
5.2.5.	SYSTEM FÖR FOD .....	40
5.2.6.	KRAV PÅ UPPFÖLJNING AV FÄLTHÅLLNINGSTJÄNSTEN .....	40
5.3.	FLYGPLATSRÄDDNING .....	40
5.3.1.	SÄRSKILDA KRAV.....	41
5.3.2.	FÖRBEREDANDE ÅTGÄRDER FÖR OLYCKA.....	41
5.3.3.	RÄDDNINGSKATEGORI.....	42
5.3.4.	KOMMUNIKATION.....	42
5.3.5.	RESERVFLYGPLATSER.....	43
5.3.6.	TAKTISK BEREDSKAP .....	43
5.3.7.	SJUKVÅRDSBEREDSKAP .....	43
5.4.	FLYGTERMINALTJÄNST .....	43
5.4.1.	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER .....	43
5.4.2.	ALLMÄNT.....	44
5.4.3.	DRIVMEDELSTJÄNST .....	44
5.4.4.	MARSHALLING .....	44
5.4.5.	BOGSERING .....	44
5.4.6.	PUSH-BACK .....	44
5.4.7.	MARKSTRÖM.....	44
5.4.8.	LASTNING/LOSSNING AV GODS.....	45
5.4.9.	TOALETTSERVICE.....	45
5.4.10.	TILLHANDAHÅLLA KYLA OCH VÄRME.....	45
5.4.11.	AVISNING AV LUFTFARKOSTER .....	45
5.4.12.	BESTÄLLNING AV TERMINALTJÄNST VID RON .....	45
5.4.13.	FÖRESKRIFTER FÖR HANTERING AV PASSAGERARE VID F17 .....	46
5.5.	TELEDRIFT (CNS).....	47
5.5.1.	SÄRSKILDA KRAV OCH UPPGIFTER .....	48
5.5.2.	ANSVAR .....	48
5.5.3.	KRAV .....	48
5.5.4.	BEREDSKAP .....	48
5.5.5.	FELMOTTAGNING .....	48
5.5.6.	KONTROLL AV VISUELLA HJÄLPMEDEL.....	49
5.5.7.	KRAFTFÖRSÖRJNING .....	49

5.6.	FLYGTRAFIKLEDNING (ATS) .....	49
5.6.1.	SÄRSKILDA KRAV .....	49
5.7.	ÖVRIG VERKSAMHET PÅ FLYGPLATSEN .....	49
5.7.1.	CIVILA FLYGSTATIONEN .....	49
<b>6.</b>	<b>FLYGPLATSORGANISATION .....</b>	<b>50</b>
6.1.	LOKAL LEDNING RONNEBY FLYGPLATS .....	50
6.1.1.	ALLMÄNT .....	50
6.1.2.	STYRNING AV RONNEBY FLYGPLATS .....	51
6.1.3.	LEDNING AV SAMBANDS- OCH INFORMATIONSSYSTEM .....	51
6.2.	DELEGERING .....	51
6.2.1.	DELEGERING INOM MILITÄR- RESPEKTIVE CIVILLUFTFART .....	51
6.2.2.	DELEGERING INOM FLYGPLATS .....	51
6.3.	ANSVARIGA BEFATTNINGSHAVARE F 17 FLYGPLATSER .....	52
6.4.	ROLLEBESKRIVNINGAR .....	53
6.4.1.	L C FLYGPLATS .....	53
6.4.2.	FLYGSÄKERHETSOFFICER FLYGPLATS (FSO-FLYGPLATS) .....	54
6.4.3.	FLYGSÄKERHETSKOORDINATOR (FSK) .....	57
6.4.4.	OPERATIVT ANSVARIG (OA) .....	58
6.4.5.	CHEF FLYGTRAFIKLEDNING (CO ATS/SASTCO) .....	58
6.4.6.	FLYGPLATSÄDDNINGSCHEF .....	59
6.4.7.	FÄLTHÅLLNINGSCHEF .....	60
6.4.8.	FUNKTIONSCHEF SAMBANDSTROPPEN (FA SIS) .....	61
6.4.9.	TEKNISKT ANSVARIG (TA LEDSYST) .....	62
6.4.10.	TEKNISKT ANSVARIG FLYGBASMATERIEL (TA FLYGBAS MTRL) .....	63
6.4.11.	CIVIL FLYGSTATIONSCHEF .....	63
6.4.12.	SAMORDNARE FLYGTERMINALTJÄNST .....	64
6.4.13.	LOKAL SIS CHEF .....	64
6.5.	VERKSAMHETSANSVARIGA ELLER ÖVRIGA ROLLER .....	65
<b>7.</b>	<b>MÖTES FORUM .....</b>	<b>66</b>
7.1.	CENTRALA MÖTEN .....	66
7.1.1.	FLYGPLATSCHEFSMÖTE .....	66
7.1.2.	FLYGSÄKERHETSOFFICERSMÖTE .....	66
7.1.3.	FSO-TELEFONMÖTE .....	66
7.2.	LOKALA MÖTEN .....	67
7.2.1.	LOKALT FLYGPLATSLEDNINGSMÖTE RON .....	67
7.2.2.	FLYGSÄKERHETSMÖTE FLYGPLATS .....	68
7.2.3.	INTRESSENTMÖTE .....	69
7.2.4.	OPERATIVT MÖTE RONNEBY FLYGPLATSER .....	69
7.2.5.	FUNKTIONSMÖTE FLYGPLATS .....	70
<b>8.</b>	<b>AVTAL OCH ÖVERENSKOMMELSER .....</b>	<b>70</b>
8.1.	ALLMÄNT .....	70

8.2. ÖVERENSKOMMELSE .....	70
<b>9. LEDNING FORTSATT SYSTEMVÄRDIGHET .....</b>	<b>70</b>
9.1. AVBROTTSANTERING FÖR FLYGBASMATERIEL/ HANTERING AV AVVIKELSE FLYGBASMATERIEL .....	71
<b>10. FLYGPLATSDATA.....</b>	<b>72</b>
10.1. ALLMÄNT.....	72
10.1.1. RAPPORTERING AV DATA TILL FLYGBRIEFINGTJÄNST .....	72
10.1.2. KRAV PÅ DATAKVALITET.....	72
10.1.3. SYSTEM FÖR HANTERING AV FLYGDATA OCH FLYGINFORMATION .....	72
10.1.4. TIDSASPEKTER FÖR RAPPORTERING AV UPPGIFTER TILL FLYGBRIEFINGTJÄNST .....	73
10.1.5. RUTINER FÖR FÖRÄNDRINGAR AIP .....	73
10.2. FLYGPLATSENS KLASNING.....	73
<b>11. UTBILDNING OCH KOMPETENSKONTROLL INOM FLYGPLATSTJÄNSTEN .....</b>	<b>73</b>
11.1. GRUND .....	73
11.2. INLEDNING .....	73
11.3. KOMPETENSUPPFÖLJNING.....	74
11.4. CERTIFIERING .....	74
11.5. UTBILDNINGSPROGRAMMET .....	74
11.5.1. PERSONAL INOM FLYGPLATSDRIFT .....	74
11.5.2. GRUNDUTBILDNING .....	75
11.5.3. UTBILDNINGS- OCH KONTROLLPROGRAM FÖR FLYGPLATSRÄDDNINGSPERSONAL .....	75
11.5.4. UTBILDNINGSANORDNINGAR .....	75
11.5.5. INSTRUKTÖRER OCH HANDLEDARE .....	75
11.5.6. PERIODISK TRÄNING .....	75
11.5.7. INCHECKNING.....	76
11.6. MEDICINSKA OCH FYSISKA KONTROLLER.....	76
11.7. UTBILDNING FLYGPLATSSÄKERHET (AIRSIDE UTBILDNING).....	76
11.7.1. ALLMÄNT.....	76
11.7.2. FLYGPLATSSÄKERHETSUTBILDNING FÖR ENTREPRENÖRER OCH EXTERNA LEVERANTÖRER .....	77
11.7.3. INSTRUKTÖR FLYGPLATSSÄKERHET (AIRSIDE INSTRUKTÖR) .....	77
<b>12. FLYGPLATSSÄKERHET.....</b>	<b>78</b>
12.1. ALLMÄNT.....	78
12.1.1. DEFINITION FLYGPLATSOMRÅDE.....	78
12.1.2. BEHÖRIGHETSOMRÅDE.....	78
12.1.3. BEHÖRIGHETSHANDLING .....	79
12.2. TILLTRÄDDE TILL FLYGPLATSOMRÅDET .....	79
12.2.1. REGLER FÖR VISTELSE INOM FLYGPLATSOMRÅDET.....	79
12.2.2. TILLTRÄDE TILL FLYGPLATSOMRÅDET DÅ ATS EJ ÄR AKTIVT .....	81
12.2.3. REGLER FÖR FORDON OCH PERSONALSUTRUSTNING.....	81

12.2.4.	LEDSAGNING .....	82
12.2.5.	REGLER FÖR DJUR.....	82
12.2.6.	REGLER FÖR MARK- OCH ANLÄGGNINGSARBETE INOM FLYGPLATSOMRÅDET.....	82
12.2.7.	MARK OCH ANLÄGGNINGSARBETEN DÅ ATS EJ ÄR AKTIV.....	83
12.2.8.	PLANLÄGGNING AV ARBETEN INOM FLYGPLATSOMRÅDET .....	83
12.3.	SYSTEM FÖR ÖVERVAKNING OCH ÅTGÄRDER .....	83
12.3.1.	ÖVERVAKNING AV HINDER .....	83
12.3.2.	TILLFÄLLIGA HINDER PÅ FLYGPLATSOMRÅDET .....	84
12.3.3.	OMRÅDE FÖR KOMMUNIKATION OCH ÖVERVAKNINGSUTRUSTNING .....	86
12.3.4.	MANUELL BESTÄMNING AV BANSYNVID .....	87
12.3.5.	MISSVISANDE LJUS .....	87
12.3.6.	VISUELLA HJÄLPMEDEL .....	87
12.3.7.	OMRÅDE FÖR KOMMUNIKATION OCH ÖVERVAKNINGSUTRUSTNING .....	88
12.4.	PROCEDUR VID NEDSLÄCKT FLYGPLATS .....	104
12.4.1.	FUNKTIONS STYRNINGAR VID NEDSLÄCKT FLYGPLATS.....	105
12.5.	SYSTEM FÖR UNDERHÅLL AV CNS TEKNIK INOM FLYGPLATSTJÄNSTEN.....	88
12.6.	SYSTEM FÖR UNDERHÅLL AV YTOR INOM FLYGPLATSOMRÅDET .....	88
12.6.1.	BANYTORS JÄMNHET OCH BÄRIGHET .....	89
12.6.2.	FASTSTÄLLANDE AV FRIKTIONSEGENSKAPER FÖR BANOR MED BELÄGGNING .....	90
12.6.3.	BANORS YTTEXTUR .....	91
12.6.4.	SPECIFIKA KRAV FÖR UNDERHÅLL AV DEVIERINGSPLATTA .....	91
12.7.	FOREING OBJEKT DEBRIS (FOD).....	91
12.7.1.	ALLMÄNT.....	91
12.7.2.	RAPPORTERING AV FOD .....	91
12.8.	SYSTEM FÖR FÅGEL OCH VILTFÖREKOMST (FÅGEL OCH VILTPROGRAM) .....	92
12.8.1.	SKYDDSJAKT .....	92
12.8.2.	ANSVAR.....	92
12.8.3.	BEFATTNINGSHAVARE .....	92
12.8.4.	LARMNING .....	93
12.8.5.	RAPPORT .....	93
12.8.6.	SÄKERHET .....	93
12.8.7.	VILT- OCH FÅGELAVVISNING.....	93
12.8.8.	KRAV PÅ VAPENANVÄNDNING VID SKYDDSJAKTLAGET .....	93
12.8.9.	RAPPORTERING .....	94
12.8.10.	KRAV PÅ JÄGARE .....	94
12.9.	STATION OCH RAMPTJÄNST .....	94
12.9.1.	PLATT- OCH RAMPANSVAR .....	94
12.9.2.	PLATT OCH RAMPOMRÅDEN .....	95
12.9.3.	ÖVRIGA OMRÅDEN .....	96
12.10.	BRANDSKYDD.....	96
12.11.	DRIFT VID DÅLIGT SIKTFÖRHÅLLANDE .....	97
12.11.1.	LOW VISIBILITY PROCEDURES – LVP.....	97
12.11.2.	FASER FÖR DRIFTSÄTTNING AV LVP .....	97
12.11.3.	FÖRUTSÄTTNINGAR LVP DRIFT .....	97
12.11.4.	RUTIN VID DRIFT OCH DRIFTSÄTTNING AV LVP .....	98
12.11.5.	RUTIN VID AVVECKLING AV LVP .....	98
<b>13.</b>	<b>LUFTFARTSSKYDD.....</b>	<b>99</b>

13.1.	SKYDD AV ANLÄGGNING .....	99
13.1.1.	HANTERING AV BEHÖRIG UAS/ DRÖNARE .....	99
13.1.2.	HANTERING AV OBEHÖRIG UAS/ DRÖNARE .....	99
13.2.	UTRUSTNING SOM SÄNDER ELLER TAR EMOT RADIOVÅGOR .....	99
13.3.	LOKALT OMHÄNDERTAGANDE .....	99
13.4.	SECURITY .....	100
13.4.1.	ANSVAR .....	100
13.4.2.	KRAV PÅ LEVERANTÖRER .....	100
13.4.3.	ÖVERVAKNING .....	100
13.4.4.	SÄKERHETSPROGRAM .....	100
<b>14.</b>	<b>RUTINER .....</b>	<b>101</b>
14.1.	FLYGPLATSRUTINER .....	101
14.2.	FUNKTIONSRUTINER .....	101
14.3.	DRIFTSÄTTNING AV RONNEBY FLYGPLATS .....	101
14.3.1.	ALLMÄNT .....	101
14.3.2.	VID SAMHÄLLSVIKTIGA TRANSPORTER .....	101
14.3.3.	INSTRUKTION FÖR DRIFTSÄTTNING .....	102
14.4.	FLYGNING UNDER TID DÅ ATS INTE ÄR AKTIV .....	102
14.5.	UPPSTÄLLNING AV LUFTFARKOSTER .....	103
14.5.1.	ALLMÄNT .....	103
14.5.2.	HANTERING AV ALB (ALTERNATE LANDING BASE) .....	103
14.5.3.	HANTERING AV STATLIG HELIKOPTER .....	104
14.5.4.	HANTERING AV AMBULANSFLYG .....	104
14.5.5.	HANTERING AV ÖVERBELÄGGNING CIVILA PLATTAN .....	104
14.6.	HANTERING AV UAS (DRÖNARE) .....	106
14.6.1.	UPPLÅSNING .....	106
14.6.2.	RESTRIKTIONSOMRÅDE .....	106
14.6.3.	HÄNVISNINGAR .....	106
14.6.4.	C UAS (MOTMEDEL UAS) .....	106
14.7.	TILLFÄLLIG START OCH LANDNINGPLATS (TLSP) .....	106
14.8.	FLYGKLUBBSVERKSAMHET .....	106
14.8.1.	ALLMÄNT .....	106
14.8.2.	ANSVAR .....	106
14.8.3.	FÖRESKRIFTER FÖR FLYGNING .....	106
14.8.4.	SKOLFLYGSVERKSAMHET MED FLYGLÄRARE .....	106
14.8.5.	KRAV FÖR NYTTJANDE AV GRÄSSTRÅK 12/30 .....	107
14.8.6.	SÄKERHETS- OCH ORDNINGSFÖRESKRIFTER VID FLYGKLUBBSVERKSAMHET .....	107
<b>15.</b>	<b>NÖD- OCH AVBROTTS-PLANER .....</b>	<b>108</b>
15.1.	BRAND ELLER OLYCKA INOM FLYGPLATSOMRÅDET .....	108
15.2.	MILJÖOLYCKA .....	108
15.3.	UPPSTÄLLNING AV FLYGPLAN OCH HELIKOPTRAR MED SPECIELLA AVVIKELSER .....	108
15.3.1.	ÅTGÄRDER VID HYDRAZINLÄCKAGE .....	108
15.3.2.	ÅTGÄRDER VID ELDAVBROTT .....	108
15.3.3.	ÅTGÄRDER EFTER ELDAVBROTT .....	109

15.3.4.	ÅTGÄRDER VID ÖVRIGA AVVIKELSER.....	109
15.3.5.	ÅTGÄRDER VID SPECIELLA HÄNDELSE.....	109
<b>16.</b>	<b><u>FLYGPLATSENS PLANERING FÖR RÄDDNINGSINSATSER .....</u></b>	<b><u>110</u></b>
16.1.	RÄDDNINGSPÅN .....	110
16.1.1.	RÄDDNINGSSOMRÅDETS UTSTRÄCKNING .....	110
16.2.	RÄDDNINGSSINSTRUKTION .....	111
16.2.1.	CHECKLISTOR .....	111
16.2.2.	RUTIN FÖR UPPDATERING AV RÄDDNINGSSINSTRUKTION .....	111
16.3.	ÖVNINGAR.....	111
16.3.1.	RÄDDNINGSSÖVNINGAR OCH SAMVERKAN MED CIVILA MYNDIGHETER.....	111
16.4.	KRISLEDNING VID NÖDLÄGE PÅ RON .....	112
16.4.1.	LEDNING OCH SAMORDNINGSORGAN, LSO.....	112
16.4.2.	LEDNING OCH SAMORDNING LSO .....	112
<b>17.</b>	<b><u>HÄLSOFÖRESKRIFTER.....</u></b>	<b><u>113</u></b>
<b>18.</b>	<b><u>DOKUMENTATION.....</u></b>	<b><u>113</u></b>
18.1.	RESULTAT DOKUMENT.....	113
18.2.	JURNALER .....	114
18.3.	FÖRTECKNING ÖVER TILLSTÅND, MEDGIVANDE OCH CERTIFIKAT .....	114
<b>19.</b>	<b><u>SÄRSKILDA BEGREPP OCH FÖRKLARINGAR .....</u></b>	<b><u>115</u></b>
<b>20.</b>	<b><u>KONTAKTLISTA RON .....</u></b>	<b><u>118</u></b>
<b>BILAGA 1</b>	<b><u>FLYGPLATSDATA .....</u></b>	<b><u>120</u></b>
<b>0.</b>	<b><u>ALLMÄNNA DATA.....</u></b>	<b><u>120</u></b>
<b>1.</b>	<b><u>UTRUSTNING , ANLÄGGNINGAR OCH BYGGNADER.....</u></b>	<b><u>122</u></b>
<b>2.</b>	<b><u>VISUELLA HJÄLPMEDEL, .....</u></b>	<b><u>125</u></b>
<b>3.</b>	<b><u>VISUELLA HJÄLPMEDEL, .....</u></b>	<b><u>129</u></b>
<b>4.</b>	<b><u>UTFORMNING AV FLYGPLATS, .....</u></b>	<b><u>130</u></b>
<b>5.</b>	<b><u>HINDERYTOR,.....</u></b>	<b><u>132</u></b>



## 0. Grunder

### 0.1. Ändringsförteckning

Sker enligt sharepoints ändrings historik.

### 0.2. Förord

Anvisning för flygplatsdrift RON avser Ronneby flygplats och ska ses som flygplatsens verksamhetshandbok.

F 17 Verksamhetsledningssystem och Anvisning för flygplatsdrift RON beskriver den verksamhet som kräver Transportstyrelsens och Försvarets flygsäkerhetsinspektionens godkännande och ska ligga till grund för upprättande av övriga föreskrifter och arbetsorder som beskriver flygplatsens verksamheter.

Utöver Anvisning för flygplatsdrift RON finns det andra anvisningar som till del styr verksamheten på flygplatsen, dessa anvisningar återfinns i F 17 Verksamhetsledningssystem under funktion flygplats Ronneby.

#### **KOM IHÅG!**

Om du läser denna publikation i pappersform – kontrollera att du har den senaste utgåvan. Fastställd och gällande utgåva finns alltid publicerad på F 17 verksamhetsledningssystem

### 0.3. Läs anvisningar

Anvisning för flygplatsdrift RON är utformat som en allmän beskrivande text samt kravelement, kravelement är med följande format:

Kravelement är krav som ska uppfyllas eller omhändertas vid respektive OrgE och flygplats.

Beskrivande text i detta format syftar till att förtydliga och komplettera kravelement genom information, hänvisning och orientering. Beskrivande text kan innehålla delar som behöver omhändertas vid respektive funktion.

Senaste ändringarna markeras ändringsmarkör i vänster marginal.

## 1. INLEDNING

### 1.1. Militär flygplats

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

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

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

Central Chef Flygplats (C Flygplats) har från FVC givits ansvar att reglera verksamheten vid försvarmaktens flygplatser, C Flygplats gör detta genom LMF-L. I LMF-L kravställs Lokal L C Flygplats (L C Flygplats) att omhänderta ovanliggande regelverk i Lokal Verksamhetshandbok (ANVISNING FÖR FLYGPLATSDRIFT RON).

### 1.2. Beskrivning av Ronneby flygplats

Ronneby Flygplats tillhör civil klass 4D och ingår i Försvarmakten (FM) som en flottiljflygplats med en organisation anpassad till de uppgifter och produktionskrav som ställs på flygplatsen.

Flygplatsen är en ramavtalsflygplats vilket innebär att den utnyttjas av såväl militär som civil flygtrafik, detta regleras genom avtal mellan FM och Swedavia. Avtal avseende flygtrafikledning finns mellan FM och LFV. Flygplatsen är av regeringen/riksdagen utsedd nationell och strategisk flygplats, dessutom ingår flygplatsen i det nationella beredskapsutbudet vilket innebär att Trafikverket har tecknat avtal om att flygplatsen ska ha beredskap för att öppna H24. Försvarmakten representeras av F17, som ansvarar för driften av flygplatsen.

Flygtrafiken är uppdelad i militär respektive civil luftfart, flygplatsen är huvudbas för FM incidentberedskap. F 17 och 3 Helikopterskvadronen är de militära förband som nyttjar flygplatsen som hembas.

Flygplatsen trafikeras i huvudsak av tre flygoperatörer, Försvarmakten, SAS och BRA. De två sistnämnda destinerar Arlanda respektive Bromma, chartertrafiken från dessa civila operatörer förekommer med varierande intensitet och olika destinationer. Blekinge Flygklubb och Ronneby flygklubb bedriver flygklubbverksamhet tillsammans med Frivilliga Flygkåren. Sjöfartsverket upprätthåller sjöräddning samt flygräddnings beredskap med Ronneby flygplats som T-bas.

Flygplatsen består av en rullbana 01/19, med anslutande taxibanor och plattor, två stycken TLOF sydost om rullbanan för start och landning med helikoptrar, ett FATO 18/36 för start och landning med helikoptrar samt ett grässtråk 12/30 för flygklubbstrafik

Civila plattan med Ronneby Airports flygstation hyrs av Swedavia och brukas i huvudsak för civil passagerartrafik. Swedavia ansvar för verksamheten inom civila stationsområdet, FortV svarar för

underhåll av anläggning och byggnad.

Flygtrafikledningen drivs av LFV/ATS, som innehar eget certifikat för sin verksamhet.

### **1.3. Målsättning med flygplatstjänst**

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

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

## **2. Ledning av flygplatstjänst**

### **2.1. Operationell ledning av flygplats**

L C Flygplats ansvarar för lokal operationell ledning och reglerar flygplatsens funktioner och dess ansvariga vid respektive flygplats oberoende av vilken linjeorganisation som genomför driften av flygplatsen. L C Flygplats reglerar flygplatstjänsten genom att utarbeta, fastställa och vidmakthålla Anvisning för flygplatsdrift RON och Anvisning för flygplatsdrift HAG inom tilldelat ansvar.

### **2.2. Ledning av flygplatstjänst vid Ronneby flygplats**

C F 17 är verksamhetsansvarig chef enligt R LML, C F 17 tillsätter L C Flygplats som accepteras av C Flygplats.

Ansvar och mandat för L C Flygplats regleras med skriftlig delegering av C Flygplats

Inom certifikatet utgivet av Transportstyrelsen delegerar verksamhetsansvarig ansvaret till Flygplatschef Ronneby (vilken är L C Flygplats) enligt TSFS 2019:19.

För F 17 förbandsenheter återfinns dessa styrningar i F 17 verksamhetsledningssystem, för övriga garnisonsmedlemmar och intressenter via Garnisonsorder.

Ansvar och förhållande mellan Försvarensmakten, FortV, LFV och Swedavia regleras enligt avtal.

#### **2.2.1. Ledning av SIS tjänst**

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

L C SIS fastställer verksamhetsregler och Anvisningar för SIS-tjänsten. Dessa dokument tillsammans med Anvisning för flygplatsdrift RON utgör styrningar till SIS-tjänst.

### 2.3. Avvikande mening

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

Uppstår detta mellan L C Flygplats och C OrgE kontaktas C Flygplats och FlygI alternativt TS.

### 2.4. Avsteg

#### 2.4.1. Avsteg från LML-F

Då L C Flygplats har ett behov av avsteg från LMF L tillsänds C Flygplats, enligt nedan.  
Anhållan till C Flygplats ska innehålla:

- Vilken punkt i LMF L som avsteget avser
- Beskrivning av situation och verksamhet
- Skäl till avsteget
- Beskrivning av hur flygsäkerheten beaktats
- Konsekvensbeskrivning om anhållan avslås

Anhållan skickas till [flygplats-hkv@mil.se](mailto:flygplats-hkv@mil.se)

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

#### 2.4.2. Avsteg från TSFS

Vid avsteg från TSFS bestämmelser ska en riskanalys eller säkerhetsbevisning genomföras samt orientera VA.

#### 2.4.3. Avsteg från Anvisning för flygplatsdrift RON

I de fall avsteg från Anvisning för flygplatsdrift RON behöver göras ska en riskhanteringsprocess enligt Kap. 4 genomföras. Argumentation för avsteget ska kunna presenteras för L C Flygplats som eventuellt medge undantag från anvisningen.

## 3. Anvisning för flygplatsdrift RON och drifthandböcker

### 3.1. Anvisning för flygplatsdrift RON

Anvisning för flygplatsdrift RON ska finnas tillgänglig på flygplatsens samarbetsyta.

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

Anvisning för flygplatsdrift RON beskriver den verksamhet som kräver C Flygplats och Transportstyrelsens godkännande och ska ligga till grund för upprättande av övriga lokala styrande dokument.

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

Sammanställning över gällande styrningar som påverkar flygplatsen;

	Styrande dokument	Återfinns	Ansvarig
Centralt	R LML		FVC
Regler	SEC/TSFS		TS
Regler	FFS		ÖB
Regler	Tillämpningsbestämmelser		Flygl
Regler	TSFS/AGA		TS
Lokalt	F 17 VR	F 17 VHL	C F 17
Centralt	LMF L		C Flygplats
Centralt	COM		C SIS
Lokalt	Anvisning för flygplatsdrift RON	F 17 VHL	L C Flygplats
Lokalt	Anvisning för reglering av sambands- och informationssystemstjänst vid drift av flygplats	F 17 VHL	Lokal SIS C
Lokalt	Räddningsinstruktion	F 17 VHL	L C Flygplats
Lokalt	Räddningsplanen	F 17 VHL	L C Flygplats
Lokalt	Driftanvisning Fälhållningstjänst RON	SAMARBETSYTA F17 24.FLYGBASKOMPANI	Fälhållningschef
Lokalt	Driftanvisning Räddningstjänst RON	SAMARBETSYTA F17 24.FLYGBASKOMPANI	Flygplatsräddningschef
Lokalt	Driftanvisning Teledrifttjänst RON	SAMARBETSYTA F17 24.FLYGBASKOMPANI	L C SIS
Lokalt	Funktions Anvisning ATS RON	SAMARBETSYTA F17 24.FLYGBASKOMPANI	CO ATS
Lokalt	Driftanvisning Terminaltjänst RON		Samordnare terminaltjänst
Lokalt	Korsreferensregister	F 17 VHL	L C Flygplats
Centralt	VU		FVC
Lokalt	Verksamhetsordning	F 17 VHL	C F 17
Lokalt	Flottiljdirektiv		C F 17
Lokalt	GarnO		C Garn
Lokalt	VO		C F 17
Centralt	OpO		C Flygplats
Lokalt	L OpO	Emilia, flygplatsens samarbetsyta	L C Flygplats
Lokalt	BasE stående stabsorder		C BasE
Lokalt	BasE Enhetsorder		C BasE
Lokalt	24. FbasKomp ArbO		C 24. FbasKomp
Lokalt	QOMS RON		Flygstationschefen

### 3.1.1. Ansvar

L C Flygplats ger styrningar till verksamheten genom att utge Anvisning för flygplatsdrift RON, Tillfälliga bestämmelser och L OPO samt övervakar att dessa efterlevs.

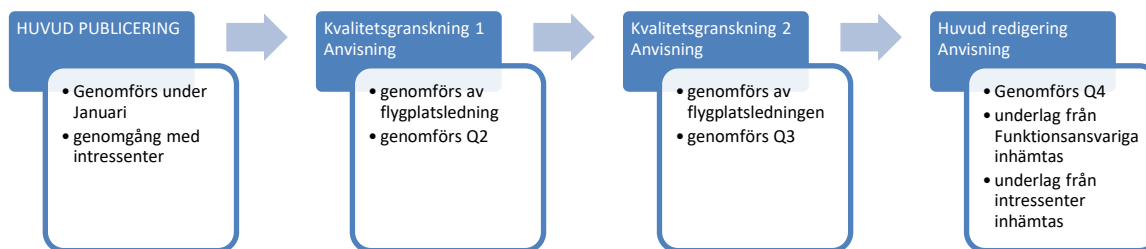
Chefer i linjen ska säkerställa att flygplatsen drivs inom ramen för gällande regelverk.

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

Chefer i linjen ska omhänderta krav i Anvisning för flygplatsdrift RON i egna dokument.

Anvisning för flygplatsdrift RON ska finnas tillgänglig vid tillsyn och revision.

### 3.1.2. Rättningsjänst



Ändringar i Anvisning för flygplatsdrift RON med direkt påverkan på flygplatsens verksamhet ska snarast meddelas samtliga som berörs, enligt 3.1.3

Version av anvisningen framgår i sidhuvud samt ändrings förteckningen.

All personal har rätt att lämna in förslag på förändringar/förbättringar av Anvisning för flygplatsdrift RON. Förslag till ändringar i styrdokument skickas till [fso-mf-f17@mil.se](mailto:fso-mf-f17@mil.se)

Revidering av Anvisning för flygplatsdrift RON genomförs minst årligen alternativt vid behov.

Uppdateringar och smärre ändringar sker direkt av FSK, större ändringar meddelas inom F17 via FLM. För intressenter utanför flottiljen via mail enligt nedan sändlista, expeditionsadresser motsvarande.

### 3.1.3. Sändlista

Utom F17

Befattning/funktion	Adress
CO ATSL/LFV	<a href="mailto:joacim.stolt@lfv.se">joacim.stolt@lfv.se</a> , <a href="mailto:coats.ronneby@lfv.se">coats.ronneby@lfv.se</a>
Flygstationschefen SWEDAVIA	<a href="mailto:arri.kallonen@swedavia.se">arri.kallonen@swedavia.se</a>
Förvaltare FortV	<a href="mailto:robert.sundholm@fortifikationsverket.se">robert.sundholm@fortifikationsverket.se</a>
Hkp flottiljen/3 Hkp skvadronen	<a href="mailto:3hkpskv-hkpflj@mil.se">3hkpskv-hkpflj@mil.se</a>
SAAB	<a href="mailto:lars.svensson@bam.aero">lars.svensson@bam.aero</a>
Blekinge flygklubb	<a href="mailto:christian.darnell@gmail.com">christian.darnell@gmail.com</a>
Ronneby Flygklubb	<a href="mailto:stenbinga@hotmail.com">stenbinga@hotmail.com</a>
F17 Jaktvårdsförening	<a href="mailto:jesper.athle@mil.se">jesper.athle@mil.se</a>

### 3.1.4. Distribution av Anvisning för flygplatsdrift RON

Flygplatstjänstens lokalt styrande dokument återfinns F 17 ledningssystem, digitalt på FM intranät "Emilia" på flygplatsens samarbetsyta.

Externa intressenter/leverantörer som ej har tillgång till FM Emilia erhåller utskick av Anvisning för flygplatsdrift RON minst en gång per år eller vid större förändringar alternativt vid behov. FSK ansvarar för distribueringen enligt sändlista.

FSK RON säkerställer att det finns säkerhetskopia av Anvisning för flygplatsdrift RON som alltid är tillgänglig.

## 3.2. Funktioners Drifthanvisningar

I syfte att omhänderta de krav som ställs i Anvisning för flygplatsdrift RON ska dessa brytas ner i funktioners Drifthanvisning.

Det ska finnas en sammanställning i funktionens Drifthanvisning över gällande styrningar som påverkar funktionen.

### 3.2.1. Ansvar

Funktionschef ansvarar gentemot L C Flygplats för upprättande och uppdatering av Drifthanvisningen. Den ska finnas tillgänglig vid tillsyn och revisioner.

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

### 3.2.2. Litterering

Drifthanvisningen ska minst omhänderta följande;

- Rättningsjänst
- Inledning
- Organisation och ledning av XXX
- Drifthanvisning XXX
- Säkerhetsledning
- Organisation
- Personal
- Utbildning och kompetenskontroll
- Möten och forum
- Funktionsrutiner för XX
- Begrepp och förkortningar

### 3.2.3. Övriga krav på Drifthanvisningarna

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

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

Drifthanvisningen ska klarlägga hur aktuell information och styrningar som kan påverka funktionen publiceras och sprids inom funktionen.

Revidering av Drifthanvisning ska minst genomföras årligen eller vid behov.

### 3.2.4. Sammanställning över Drifthanvisningar

Namn	Ansvarig	Förvaringsplats
Drifthanvisning teledrifttjänst RON	FA SIS	<a href="#">F 17 24.FLYGBASKOMPANIETS EMILIA sida</a>
Drifthanvisning flygplatsräddningstjänst RON	Räddningschef	<a href="#">F 17 24.FLYGBASKOMPANIETS EMILIA sida</a>
Drifthanvisning fälthållningstjänst RON	Fälthållningschef	<a href="#">F 17 24.FLYGBASKOMPANIETS EMILIA sida</a>
Drifthanvisning terminaltjänst RON		<a href="#">F 17 24.FLYGBASKOMPANIETS EMILIA sida</a>

## 4. System för flygsäkerhets- och kvalitetsledning

### 4.1. Inledning

Militär luftfart är förknippad med risker vilka kan leda till olyckor och haverier, FM och F17 har uppgifter som medför att militär verksamhet får acceptera större risker, dock så trafikeras Ronneby Flygplats av civil luftfart där risker ska balanseras utifrån Transportstyrelsens nivå på accepterad risk.

Flygsäkerhetsrisker är i stor grad påverkbara genom aktivt flygsäkerhetsarbete.

### 4.2. Allmänt

Flygsäkerhetsarbetet syftar till att identifiera och reducera risker till en beslutad tolerabel risk för flygsäkerhet. För flygplatstjänsten innebär detta att de luftfartyg som rör sig på eller inom flygplatsens område utsätts för så låg flygsäkerhetsrisk som möjligt.

I systemets grundfunktioner ingår:

- a) Förebyggande flygsäkerhetsarbete med flygsäkerhetsmål



- b) Identifiering och utvärdering av flygsäkerhetsrisker
- c) Insamling och analys av flygsäkerhetshändelser
- d) Bedöma och rapportera flygsäkerhetsläge samt lämna förslag på åtgärder
- e) Analysera huruvida beslutade åtgärder implementerats och höjer flygsäkerheten

ÖB's Flygsäkerhetspolicy och FVC Flygsäkerhetsinriktning återfinns i R LML.

#### 4.2.1. Flygsäkerhetsdefinition<sup>1</sup>

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.

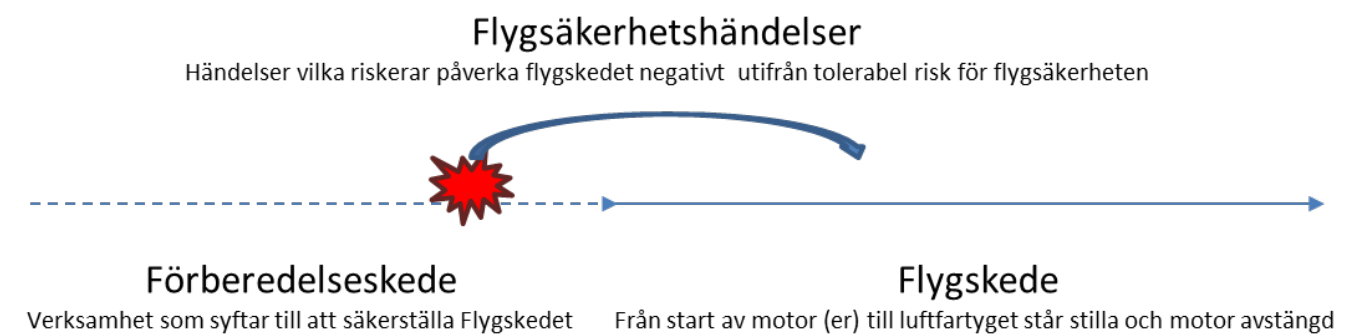


Bild 4 Flygsäkerhetsdefinition

#### 4.2.2. Ansvar

Inom Försvarmakten har FVC ansvaret för att det finns ett flygsäkerhetsledningssystem, vilket vidmakthålls av Chefen för flygsäkerhetsavdelningen (C Flygsäk).

Verksamhetsansvariga (inte att förväxlas med VAC som är ÖB) är chefer på olika nivåer, t.ex. flottiljchef, enhetschef, kompanichef och plutonchef som ansvariga för att verksamheten genomförs inom tolerabel risk för flygsäkerheten på flygplatsen.

Dock är det viktigt att poängtera varje medarbetares medverkan i flygsäkerhetsarbetet för identifiering, rapportering samt åtgärder mot förhållanden som påverkar flygsäkerheten inom flygplatsdriften.

Alla personal inom flygplatsdriften:

- ska känna ett säkerhetsansvar för de uppgifter som de är ålagda och har kompetens för att utföra
- ska känna till flygplatsens säkerhet- och kvalitetsledningssystem
- har skyldighet att rapportera händelser som kan klassas som avvikande

<sup>1</sup> Ref: R LML 6.2

### 4.2.3. Flygsäkerhetsorganisation

För att övervaka flygsäkerheten finns på central nivå Flygsäkerhetsavdelningen (Flygstaben) som med hjälp av FSO på lokal nivå övervakar att luftfarten bedrivs inom tolerabel risk så att verksamhetsansvariga chefer medvetandegörs om förekommande risker.

Vid F17 Flygplatser återfinns FSO Flygplats i 2.Flygplatsavdelningen som organisatoriskt tillhör 2. BasE.

FSO-Flygplats har ansvar att oberoende övervaka, bedöma och rapportera flygsäkerheten inom flygplatstjänsten direkt till C Flygsäk samt på lokal nivå till C OrgE och krigsförbandschef.

FSO-Flygplats ska beredas möjlighet att aktivt delta i verksamheten samt få insyn i planering- genomförande- och uppföljningsfasen i all verksamhet som kan bedömas påverka flygsäkerheten vid F17 Flygplatser

FSO Flygplats vid F17 är FSO vid Ronneby- och Hagshultsflygplatser men även Visby militära flygstation.

Om behovet bedöms utifrån förändrad verksamheten vid F17 Flygplatser kan Biträdande FSO Flygplats utses.

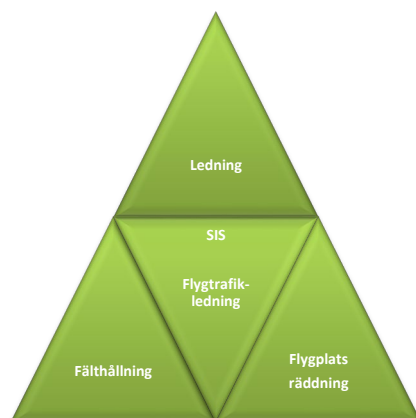
Vid byte av FSO-Flygplats ska detta meddelas av LC Flygplats till [fm-militar-luftfart@mil.se](mailto:fm-militar-luftfart@mil.se) med uppgift om tillträdesdatum och FMID.

### 4.2.4. Tolerabel risk för flygsäkerheten

All verksamhet ska bedrivas utifrån FVC beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten.

Verksamhet som genomförts utanför tolerabel risk för flygsäkerheten ska rapporteras som en avvikelser och klassas lägst med en allvarlighetsgrad Flyg-Tillbud.

Samlad bedömning av flera funktioners risknivåer utgör den sammanvägda tolerabla flygsäkerhetsnivån:



#### 4.2.5. Rapportering av flygsäkerhetsläget

Flygsäkerhetsläget för den militära luftfarten sammanställs av C Flygsäk varje kvartal, vilken för dialog samt presenterar läget för FVC enligt R LML.

C F17 rapporterar kvartalsvis flygsäkerhetsläget vid F17 till FVC.

##### 4.2.5.1. C BasE

C BasE rapporterar till C F17 flygsäkerhetsläget vid Ronneby- och Hagshult Flygplats samt Visby Militära flygstation avseende flygplatstjänsten och SIS tjänsten.

Inför flottilj ledningsmöte med flygsäkerhetsfokus (1 ggr/kvartal) rapporterar C BasE;

- Plats (Ron, Hag, Vis)
- Allvarligaste flygsäkerhetsrisken och dess nivå 0-3 mån (baseras på riskanalysen)
- Sammanfattning av flygsäkerhetsrisker 0-3 mån + bortom 3mån
- Förbättringsförslag
- Personalförändringar för flygsäkerhetspåverkande personal

##### 4.2.5.2. FSO-Flygplats

FSO-Flygplats ska;

- Kommentera flygsäkerhetsläget och flygsäkerhetsrisker med minst "haft del" vid F17 Flygplatser och Militär flygstation, vilket görs på samarbetsytan Militär luftfart.
- Kommenterar flygsäkerhetsläge samt aktuella händelser på FM Flygplatser (SharePoint) inför C Flygplats uppdateringsmöte med FVC.
- 

FSO-Flygplats oberoende ställning som övervakare av flygsäkerheten gentemot C OrgE och C Flygsäk ska säkerställas.

##### 4.2.5.3. Funktionsföreträdare

Flygsäkerhetsläget vid respektive funktion, fälthållning, flygplatsräddning samt SIS-tjänsten rapporteras av funktionsföreträdare till FSO Flygplats och FSO SIS vid Flygsäkerhetsmöte F17 flygplatser

##### 4.2.5.4. Flygsäkerhetsmöten

Centrala flygsäkerhetsmöten genomförs enligt C Flygsäk direktiv, se R LML kapitel 8.2. FSO-Flygplats deltar på Centrala FSO möten.

Centralt möte FSO-Flygplats/FSK, sammankallande C Flygplats, se LMF L.

F17 Flygsäkerhetsmöte genomförs kvartalsvis sammankallande är FSO-F vid FlygE, flygplatstjänsten representeras av FSO Flygplats och CO ATS.

Flygsäkerhetsmöte F17 Flygplatser är flygplatsens flygsäkerhetsgrupp och genomförs minst 6ggr/år sammankallande är FSO-Flygplats.

Flygplatssäkerhetsgruppsmöte med intressenter på flygplatsen genomförs enligt kap 7

### 4.3. Flygsäkerhetsmål och standard

#### 4.3.1. Flygsäkerhetskultur

För att bibehålla och utveckla flygsäkerheten är ett öppet rapporteringsklimat och ömsesidigt förtroende avgörande, vilket samtliga inom funktionen bidrar till.

Skuldfrågan i flygsäkerhetsarbetet får aldrig bli intressant, ”Icke dömande kultur” ska råda inom verksamheten.

Vid F17 Flygplatser ska medarbetare och leverantörer av tjänster vara medvetna om vikten av att bidra till flygsäkerheten och att säkerheten aldrig får åsidosättas.

Verksamheten ska utformas så att sannolikheten för fel som påverkar flygsäkerheten minimeras och får aldrig genomföras om inte tolerabel risknivå kan innehållas, se 4.3.3.

#### 4.3.2. Flygplatstjänstens flygsäkerhetsinriktning

Verksamheten ska genomföras med ett högt säkerhetstänkande där flygsäkerheten aldrig får åsidosättas, vilket uppnås genom:

- Genomföra verksamheten inom ramen för funktionens instruktioner, rutiner och krav.
- Chefer, operationella företrädare samt medarbetare planerar och genomför sin verksamhet med bibehållen hög säkerhet.
- Säkerhetsrelaterade problem, händelser och förändringar rapporteras, riskvärderas och bedöms utifrån beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten innan genomförandet.
- Verksamhet utvecklas genom framtagande av faktabaserade årsvisa flygsäkerhetsmål.
- Flygsäkerheten följs upp och utvärderas.

#### 4.3.3. Bedömning av flygsäkerhetsnivå

SANNOLIKHET	G (Mycket hög)	1G	2G	3G	4G	5G	6G	7G	8G
	F (Hög)	1F	2F	3F	4F	5F	6F	7F	8F
	E (Ganska hög)	1E	2E	3E	4E	5E	6E	7E	8E
	D (Medel)	1D	2D	3D	4D	5D	6D	7D	8D
	C (Ganska låg)	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									

Figur 1 Matrix

#### 4.3.4. Tolerabel risk för flygsäkerheten

Ovan nivå på tolerabel risknivå är beslutad av FVC, verksamhet som bedöms hamna inom röd eller grå risknivå klassas som oacceptabel och får ej genomföras under normala fredsmässiga förhållanden.

Verksamhet vars flygsäkerhetsrisker hamnar i en risknivå, vilka efter riskreducerande åtgärder hamnar i gränsen för tolerabel risk får inte genomföras innan yttrande inhämtats från LC Flygplats vilken i dialog med C Flygplats och verksamhetsansvarig chef bedömer huruvida risken är acceptabel.

#### 4.3.5. Flygsäkerhetsfokus

F17 flygplatsers fokusområden har identifierats som särskilda områden vilka kan påverka flygsäkerheten inom flygplatstjänsten.

Fokusområdena ska särskilt belysas samt värderas vid riskutredning och riskanalys i verksamheten.

Flygplatstjänstens fokusområden är:

- a) Ledning/organisation
- b) Information/Kvalitetssystem
- c) Behörighet/Intrång (RWI, TWI, API)
- d) Vilt/Fågel kollision
- e) Vilt/Fågel inom flygplatsområdet
- f) FOD
- g) Mtrl/system – tekniska
- h) Mänskliga faktorn (Human faktor)

Fokusområden är nedbrutna i delområden enligt LMF-L.

### 4.4. Förebyggande flygsäkerhet

#### 4.4.1. Flygsäkerhetsplan

Centrala flygsäkerhetsmål utarbetas enligt R LML, Central flygsäkerhetsplan återfinns som skrivelse i VIDAR samt på Samarbetsytan på Emilia Ledning och samordning av militär luftfart.

F17 Flygplatsers representant är FSO-Flygplats vid de centrala FSO mötet då förslag till kommande års flygsäkerhetsplan tas fram.

Verksamhetsansvarig chef tillser att Central flygsäkerhetsplan bryts ner samt implementeras inom förbandet, FSO Flygplats stödjer.

Återrapportering av Flygsäkerhetsplan sker enligt C Flygsäk direktiv.

#### 4.4.2. Lokal flygsäkerhetsplan

Central flygsäkerhetsplan omhändertas i Lokala flygsäkerhetsplan utarbetas inför kommande år utifrån en analys av flygsäkerhetsläget kopplat till rapporterade avvikelser, trender, identifierade risker samt planerade förändringar som har påverkan på flygsäkerheten.

Flygplatsens Lokala flygsäkerhetsplan ska minst innehålla:

- a) Tydlig målsättning
- b) Åtgärder
- c) Ansvar för införda åtgärder blir effektuerade
- d) Tidsplan

Återrapporering av Lokal flygsäkerhetsplan sker enligt C F17 direktiv.

#### 4.4.3. Kritiska Funktioner och procedurer

##### 4.4.3.1. Allmänt

Flygplatsens Funktioner och leverantörer ska identifiera sina kritiska delprocesser och procedurer och skapa tydliga rutinbeskrivningar för att omhänderta dessa.

Flygplatsens identifierade kritiska processer och procedurer ska minst omhändertas.

##### 4.4.3.2. Kritiska funktioner

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

- a) ATS/Flygtrafikledning
- b) Fälthållning
- c) Flygplatsräddning
- d) CNS-tjänst (SIS)

*Se även kapitel 5*

##### 4.4.3.3. Kritiska procedurer

Kritiska procedurer är de procedurer som finns för att hålla samman flera funktioner inom flygplatstjänsten och på så sätt erhålla flygplatsdrift enligt gällande regelverk. Procedurerna syftar till att tolerabel risk för flygsäkerheten bibehålls samt säkerställa att gällande regelverk efterlevs.

Följande kritiska procedurer har identifierats:

- a) Spridning av flygsäkerhetsinformation, såsom OpO, Flygsäkerhetsmeddelande, NOTAM
- b) Direktanmälan
- c) Avvikelseapportering
- d) Riskutredning vid ny- eller förändrad verksamhet.
- e) Rapportering av begränsningar
- f) Metod för beslut och ansvar om tillfälliga begränsningar inom flygplatstjänsten
- g) System för tillträde till färdområde.
- h) Initial samt fortsatt systemvärdighet för flygsäkerhetspåverkande markmateriel
- i) Utveckling och uppdatering av lokalt samt centralt styrande dokument vilka beskriver ansvarsförhållanden inom militära luftfarten kontra de av FV flygplatser som har certifikat utgivna av Transportstyrelsen.
- j) Tillfälliga bestämmelser

#### 4.4.4. Identifierade risker (riskkällelista)

Ronneby flygplats ska identifiera egna risker i syfte att bibehålla eller öka flygsäkerheten, det görs minst genom att presentera högriskområde, arbetsmoment samt mtrl/fordon kritiska för flygplatsens funktioner.

Identifierade risker ska sammanställas i en riskkällelista med aktiviteter och åtgärder vilka syftar till att motverka risken.

Identifierade risker ska ständigt, minst årligen, utvecklas och värderas utifrån ett flygsäkerhetsperspektiv.

Identifierade risker ska vara kända hos personalen i nödvändig omfattning.

##### 4.4.4.1. Högriskområden

Ronneby Flygplats har definierat 3st högriskområden (ett s.k. riskregister)

Högriskområden RON:

1. Väntplats 01 Y+ A+B
2. Taxi Y vid platta 3 + 4
3. Korsning Taxi Y/Räddningsvägarna/utfart by091

Högriskområdena ska vara kända för personal som är verksamma inom manöverområdet, informationen ska delges vid flygplatssäkerhetsutbildningen.

Högriskområdena ska värderas årligen utifrån rapporterade flygsäkerhetshändelser vid Flygplatsens flygsäkerhetsmöte.

#### 4.4.5. Kritiska arbetsmoment

Flygplatsens funktioner och leverantörer av tjänster ska identifiera sina flygsäkerhetskritiska arbetsmoment och skapa tydliga rutinbeskrivningar för att omhänderta dessa.

Flygplatsens funktioner ska identifiera flygsäkerhetskritisk materiel, utrustning samt fordon och ska ha tydliga anvisningar för att omhänderta avvikelser, vilket även omfattar ev. beslut om begränsningar eller effektivering av omfallsplaner (Kan ingå i som en del i en procedur, rutin eller arbetsmoments avbrottsplan).

### 4.5. Riskhantering

Grunden till alla riskhantering är Bilaga 2 LMF-L

Verksamheten inom den militära luftfarten ska värderas utifrån flygsäkerhetsrisker, för F17 flygplatser och Visby militära flygstation är verksamhetsansvariga chefer ansvariga för att riskanalys genomförs. Identifierade risker redovisas för CF17 av C BasE och registreras på samarbetsytan Militär Luftfart.

FSO-Flygplats med funktionschefer stödjer verksamhetsansvariga chefer med riskhantering och riskbedömning.

All förändring eller ny verksamheten inom den militära luftfarten ska föregås av en riskhantering med principen att den som beslutar om verksamheten initierar och ansvarar för att riskhantering genomförs.

Vid flygsäkerhetsrisker som bedöms ligga utanför beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten får inte verksamheten genomföras.

Inom flygplatstjänsten vid F17 genomförs riskhantering utifrån följande nivåer:

- A. **Risikanalys**<sup>2</sup> genomförs på initiativ av all personal inom flygplatstjänsten innan mindre förändringar, mindre övningar etc. genomförs, vilka kan påverka flygsäkerheten. Riskanalysmall används och ska ge svar minst på:
- a. Identifierade risker, åtgärder samt vem som ansvarar för införda åtgärder.
- B. **Utökad riskanalys** genomförs vid större förändringar inom flygplatsen där flera funktioners sammanvägda risk behöver värderas t.ex. vid övningar, införsel av ny utrustning eller fordon, genomförs riskhantering på initiativ av funktionschefer med stöd av FSO-Flygplats. Dokumenteras och rapporteras till LC Flygplats. Riskanalysmall används och ska minst ge svar på:
- a. Identifierade risker, åtgärder samt vem som ansvarar för införda åtgärder.
  - b. Enkel säkerhetsutlåtande
- C. **Säkerhetsbevisning** genomförs vid flygplatser som innehar certifikat utgivna av Transportstyrelsen vars förändring påverkar civil luftfart eller givet certifikat ska riskutredningen tillsändas Transportstyrelsen i form av en Säkerhetsbevisning, enligt TSFS 2019:20, vilket görs av certifikatinnehavaren, mall för säkerhetsbevisning används och ska minst ge svar på:
- a) Identifierade risker, åtgärder samt vem som ansvarar för införda åtgärder.
  - b) Systembeskrivning
  - c) Skötsel och underhållsplaner
  - d) Dokumentation
  - e) Styrande regelkrav
  - f) Plan för säkerhetsrelaterade aktiviteter
  - g) Ansvar
  - h) Rekommendationer med säkerhetsutlåtande
  - i) L C Flygplatsens säkerhetsbedömning

Då förändring av enskilt system eller objekt påverkar flygsäkerheten ska krav ställas på leverantör, systemägare eller projektledare (mtrl/infra) att genomföra riskbedömning med stöd av FSO-Flygplats.

Inför genomförande av verksamhet som inte genomförs regelbundet och/eller där det inte finns en gedigen och aktuell erfarenhet, ska C Flygplats informeras.

#### 4.5.1. Riskhantering vid införande av nya system

Flygplatsens funktioner, aktörer, operatörer och/eller externa leverantörer ska innan nya system eller ändringar inom befintliga system tas i bruk på flygplatsen avseende materiel, utrustning, organisation,

<sup>2</sup> Mall för riskanalys se F 17 VR



verksamhet eller personal som bedöms ha flygsäkerhetspåverkan på flygplatsen ska ha genomfört riskhantering.

Inom flygplatstjänst ska riskhantering bestå av en säkerhetsplan, en kravkvittens- och riskkällelista. Säkerhetsplan är ett begrepp som civil tillsynsmyndighet använder.

Vid införande av nya system som påverkar civilluftfart ska riskanalysen (säkerhetsbevisningen) redovisas för transportstyrelsen.

#### 4.5.2. Ny verksamhet

Innan ny verksamhet påbörjas inom den militära luftfarten ska anmälan ske till FVC, därefter inhämtas FSI godkännande (se R LML kapitel 10). Föranmälan till FVC ska ske minst 6 månader innan verksamheten genomförs ska innehålla en beskrivning av verksamheten samt period då verksamheten ska genomföras av ansvarig chef, lägst C OrgE.

Vid ny verksamhet som innefattar eller påverkar flygplatstjänsten ska L C Flygplats meddelas.

#### 4.5.3. Analys och värdering av flygsäkerheten

Omfattningen av analysen styrs av i vilken grad förändringen påverkar flygsäkerheten enligt flygplatsens fastställda nivåer (se nedan).

Flygplatsensledningsmöte och Flygsäkmöte F 17 flygplatser följer upp analyser, värderingar och åtgärder i flygsäkerhets arbete.

##### 4.5.3.1. Nivå 1 Riskanalys (Riskmatris)

Genomförs då det kan bedömas ge marginell eller sekundär flygsäkerhets påverkan.

Exempelvis:

- Utbyte av enstaka komponenter
- Träning eller mindre övning på eller i anslutning till färdområdet

Genomförs av:

- På initiativ av funktion eller enskild, ska kunna genomföras av varje medarbetare.
- Dokumenteras och rapporteras till närmaste funktions företrädare alt närmaste chef i linjen, vilken ska vara beredd att redogöra genomförd riskanalys för L C Flygplatsen.

Ska minst ge svar på:

- Identifierade risker, åtgärder samt vem som ansvarar för införda åtgärder.

##### 4.5.3.2. Nivå 2 Utökad riskanalys

Genomförs då förändringen kan bedömas ge mindre påverkan på flygsäkerheten.

Exempelvis:

- Utbyte av utrustning mot likvärdig eller mer omfattande åtgärder utan systemförändringar
- Mer omfattande träning eller övning på eller i anslutning till färdområdet av otränad personal.

Genomförs av:

- På initiativ av funktion, funktionsföreträdare eller på uppmaning av flygplatsledningen, ska kunna genomföras av varje funktionsföreträdare med stöd av FSO-FLYGPLATS/FSK.
- Dokumenteras och rapporteras till L C Flygplatsen, säkerhetsbedömningen kan på särskild begäran komma att presenteras för FLYGI alt Transportstyrelsen.

Ska minst ge svar på:

- Identifierade risker, åtgärder samt vem som ansvarar för införda åtgärder.
- Enkel säkerhetsutlåtande

#### 4.5.3.3. Nivå 3 Säkerhetsbevisning

Genomförs då förändringen bedöms ge stor påverkan på flygsäkerheten.

Exempelvis:

- Utbyte av utrustning eller införsel av nya system, mer omfattande infra åtgärder som innebär stora systemförändringar.
- Införande av nya funktioner.
- Mer omfattande förbandsövning på eller i anslutning till färdområdet.

Genomförs av:

- På initiativ av funktion, funktionsföreträdare eller på uppmaning av L C Flygplats. Genomförs av FSO-FLYGPLATS/FSK med stöd av funktionsföreträdare. Då hög systemförståelse på enskilt system eller objekt krävs kan krav ställas på leverantör, system ägare eller projektledare att genomföra säkerhetsbevisning med stöd av FSO-FLYGPLATS/FSK.
- Dokumenteras och rapporteras till L C Flygplats, ligger till grund för Flygplatsens säkerhetsbevisning mot FLYGI alt Transportstyrelsen

Ska minst ge svar på:

- Identifierade risker, åtgärder samt vem som ansvarar för införda åtgärder.
- Systembeskrivning
- Skötsel och underhållsplaner
- Dokumentation
- Styrande regelkrav
- Plan för säkerhetsrelaterade aktiviteter
- Ansvar
- Rekommendationer med säkerhetsutlåtande
- Flygplatsens säkerhetsbedömning

## 4.6. Avvikelse rapportering

### 4.6.1. Rapportering

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

Genom väl fungerande avvikelshanteringssystem kan flygsäkerhetspåverkande händelser och trender tidigt fångas upp samt korrigerande åtgärder kan vidtas. Systemet syftar även till att initiera eventuella utredningar så att behov av åtgärder kan identifieras och effektueras.

Inom Forsvarsmakten tillämpas Avvikelse system i PRIO, AVV PRIO.

Inom F 17 flygplatser ska även F 17 VR och Anvisning för avvikelshantering följas.

Händelser som bedöms påverka flygsäkerheten eller driftsäkerheten, vilka skulle kunna påverka flygplatsen genom t.ex. felfunktion hos materiel, fordon, anläggning eller personal under arbete på flygplatsen ska rapporteras innan arbetspassets slut.

Avvikelser som bedöms påverka flygsäkerheten inom funktionen ska i rubriken märkas med ESDF. Avvikelser som rapporteras i andra system av t.ex. leverantörer och operatörer vilka inte har tillgång till PRIO tillsänder sina avvikelser och rapporter till FSO-Flygplats, vilken efter bedömning utifrån flygsäkerhetspåverkan, lägger in händelsen i AVV PRIO. Vanligt förekommande inom flygplatsfunktionen är ANS DA (LFV), QOMS (SWEDAVIA) och PLATINA (FortV).

Avvikelser som bedöms påverka andra operationella tjänster eller intressenter på flygplatsen ska dessa delges i orienterande syfte.

Vid avvikelser av allvarligare karaktär (ATB) ska DirA ML upprättas.

Påverkas civil luftfart på flygplatser med certifikat utgivet av Transportstyrelsen ska rapport skickas till [asr@transportstyrelsen.se](mailto:asr@transportstyrelsen.se) inom 72 timmar efter kännedom om händelsen.

Då PRIO AR inte är tillgängliga för rapportering används pappersblankett (M7102-259921) som reservmetod, beskriven metod för hur rapporten registreras i PRIO AVV ska finnas vid förband.

Funktionens AR PRIO märkta med ICAO kod sammanställs på Samarbetsytan FM Flygplatser och klassificeras utifrån fokusområde enl. 4.3.4 av FSO-Flygplats.

Upprättad avvikelse i PRIO ersätter inte felanmälan enligt nedan (exempel):

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

Då händelsen omfattar säkerhetsklassad information ska AVV PRIO upprättas, men får inte innehålla säkerhetsklassade uppgifter, utan ska i avvikelserna utelämnas, rapporteras till förbandets säkerhetsorganisation.

Uppgifter av kränkande- eller känslig personlig karaktär får inte återges i AVV PRIO.

#### 4.6.1.1. Rapportering av Runway incursion

Då RWI har en extra hög riskfaktor där konsekvensen kan bli katastrofala har flygplatsen extra stort fokus på denna typ av händelser. Vid varje RWI ska en Rapport om Runway Incursion upprättas av den fordonsförare eller flygförare/pilot som skapar situationen d.v.s. gör ett rullbaneintrång

\*Blanketten förmedlas av fälthållningsledaren alternativt flygledaren direkt efter händelsen inträffat, rapporten ska skyndsamt fyllas i och överlämnas till fälthållningsledaren alternativt flygledaren. Rapporterna skickas till FSK/FSO-Flygplats vilken sammanställer och analyseras av FSK/FSO-Flygplats enligt nedan. Länk till rapportmall: Rapport RWI fordonsförare alternativt Rapport RWI flygförare/pilot

FSO-Flygplats ansvarar för att flygplatsens sammanställning av inträffade händelser inom fokusområdena i syfte att flygplatsen ska kunna reagera vid allvarliga trendbrott som påverkar flygsäkerheten.

#### 4.6.2. Korrigerande åtgärder

I syfte att förhindra eller begränsa att flygsäkerhetshändelser återupprepas krävs korrigerande åtgärder genom beslut, uppföljning samt värdering av införda åtgärder.

Flygplatsen ska ha en rutin som säkerställer att korrigerande åtgärder följs och värderas utifrån förväntad effekt.

Chef i linjen och funktionschef ansvarar för beslut om åtgärder i avvikelser för att förhindra eller begränsa uppreppning. FSO-Flygplats säkerställer att beslutade åtgärder är tillräckliga.

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

#### 4.6.3. Ansvar

Varje medarbetare som upptäcker och identifierar händelser som avviker från norm eller förväntat resultat är ansvariga för att rapportera händelsen i AVV PRIO. Vid rapportering enligt reservmetod orienteras närmaste chef.

Varje medarbetare som identifierar uppkomna händelser vilka kan utgöra en flygsäkerhetsrisk som faller utanför den beslutade tolerabla risken för flygsäkerheten ska omedelbart avbryta verksamheten.

I princip rapporteras avvikelser i linjen med linjechefer som handläggare, vilka ansvarar för att införa och besluta om åtgärder inom eget ansvarsområde.

Handläggare för AVV PRIO är ansvarig för att flygplatsens ledning får kännedom om de händelser som påverkar flygplatsen.

FSO-Flygplats ska tilldelas ”Åtgärd att upprätta Verksamhetssäkerhetsmeddelande luft” (Y4) då händelsen klassas som flygsäkerhetspåverkande för flygplatsen.

FSO-Flygplats monitorerar flödet, ansvarar för att sammanställa och bevaka trender, göra flygsäkerhetsbedömning och skapar Verksamhetssäkerhetsmeddelande luft (Y4). Även positiva trender som förstärker syftet och det förebyggande flygsäkerhetsarbetet ska beaktas.

FSO-Flygplats ska ta bort flygplatskoden (ICAO) om AVV inte bedöms påverka flygsäkerheten och Y4 inte upprättas.

I system PRIO finns olika roller beroende på behörighet.

## 4.6.4. Klassning av flygsäkerhetshändelser

Inom militär luftfart klassas händelser utifrån nedanstående allvarlighetsgrad:

Övrig driftstörning Flyg	Avser felfunktion hos personal, materiel eller övrig händelse där flygsäkerheten påverkats eller skulle kunnat ha påverkats, utan att vara allvarligt tillbud eller tillbud. Övrig driftstörning kan även vara annan händelse som av andra skäl bör komma till HKV kännedom.
Tillbud Flyg	Avser driftstörning som bedömts ha kunnat leda till haveri eller allvarlig skada.
Allvarligt Tillbud Flyg	Avser tillbud där risken för haveri eller allvarlig skada varit mycket stor. Då delar från luftfarkost lossnat.
Haveri Flyg	Avser driftstörning vid vilket ett luftfartyg har erhållit sådan skada att det inte kan 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.

## 4.6.5. Bedömning av flygsäkerhetshändelser

Utifrån FSO-Flygplats bedömning av rapporterade avvikelser och händelser görs en klassificering. Vid ändring av klassning av flygsäkerhetsändelser ska detta meddelas den avsändande chefen eller rapportören.

Vid flygsäkerhetsavvikelser som klassas Tillbud Flyg, Allvarligt Tillbud Flyg eller Haveri Flyg ska ansvarig chef skyndsamt orientera förbandschef, C Flygplats samt C Flygsäk.

## 4.6.5.1. Klassificering vid händelser som påverkat eller kunnat påverka flygsäkerheten

Klassificering av händelser som påverkat eller kunnat påverka flygsäkerheten på F 17 Flygplatser ska göras enligt anvisning för flygplatsdrift RON/HAG

<b>Riskkategori A</b> <b>Allvarligt tillbud</b> <b>(Haveri)</b>	<b>Riskkategori B</b> <b>Tillbud</b>	<b>Riskkategori C</b> <b>Övrig Driftstörning</b>	<b>Riskkategori D</b> <b>Övrig Driftstörning</b>
Katastrofalt mkt allvarlig händelse på RWY då stor risk för allvarligare mtrl/miljö/person skador funnits eller uppstått (haveri) Händelsen har ej eller till del kunnat styras genom att extra ordinära åtgärder har krävts. Säkerhetsbarriärer har fallerat eller satts in försent alt saknats.	Allvarlig händelse på RWY/TWY alt övrig manöveryta då risk för mtrl/miljö/personskador funnits eller uppstått. Händelsen har kunnat styras genom att åtgärder vilka krävts för att avvärja skador. Säkerhetsbarriärer har till del fungerat men ej gett avsedd effekt.	Mindre allvarlig händelse inom flygplatsområdet eller i dess närhet som kunnat leda till mindre skador. Mindre åtgärder har vidtagits för att minimera risken för större skador alt haveri. Säkerhetsbarriärer har fungerat med avsedd effekt.	Mindre händelse med liten flygsäkerhetspåverkan inom flygplatsområdet eller i dess närhet med obefintlig risk för mindre skador. Inga eller ringa åtgärder har krävts för att minimera risken. Säkerhetsbarriärer har ej alt i mindre delar krävts.

\*Lokal utredning ska genomföras, beslut om rapport till tillsyningsmyndighet och/alt SHK ska göras av FC alt VAC. Om händelsen bedöms kunna inträffa på fler verksamhetsställen inom FM upprättas DIRA (alt DIMF).

## 4.6.5.2. Klassificering vid RWY/TWY Incursion

**Kategori A-B**

Händelsen har inneburit oriktig närvaro på RWY/TWY av fordon, luftfartyg eller personer. Förare/pilot eller flygtrafikledning upplever/upplevt en risk och behövt agera med extra ordinära åtgärder för att undvika kollision med eller mellan luftfarkost.

**Kategori C**

Händelsen har inneburit oriktig närvaro på eller i anslutning till RWY/TWY samt övrig manöverområde, fordon, luftfartyg eller personer har befunnits inom hinderfri yta. Tillräcklig stor separation har funnit för att undvika kollision. Händelsen innebär att förare/pilot eller flygtrafikledning ej upplevt någon större risk, behövt agera med mindre åtgärder.

## 4.6.5.3. Klassificering vid FOD

**Kategori A**

Större hårda föremål på RWY, 2 cm till 50 cm t.ex. stenar, isblock, verktyg, byggmaterial. Bedöms kunna skada luftfartygs motorer allvarligt eller ge däckskador som kan innebära avåkning och i värsta fall haveri i samband med start eller landning. Pilot upptäcker föremålet visuellt alternativt bedömer att påkörning skett eller tvingas till undanmanöver för att undvika fara.

**Kategori B**

Större hårda föremål, se kat A, på TWY eller övriga färdområden. Övrigt se Kat A.

**Kategori C**

Mindre föremål på färdområdet 0,5 cm till 2 cm t.ex. grus, sand, lera, mutter/skruv. Bedöms kunna skada luftfartygets motorer utan att leda till haveri. Då större föremål, se kat A och B, upptäckts vid bankontroll motsv. d.v.s. flygplatsens säkerhetsbarriär har fungerat.

**Kategori D**

Mindre mjuka föremål på färdområdet, t.ex. papper, snus eller liknande. Bedöms ej direkt påverka flygsäkerheten och leda till skador på luftfartyg, kan dock ge en indikation på vilken säkerhetskultur som råder inom verksamheten.

Vid misstänkt flygplansdel ska detta omhändertas enligt rutin

## 4.6.6. Avvikande luftfartsprodukt

Varje funktion och verksamhetsplats vid en flygplats ska det finnas en dokumenterad rutin som säkerställer att luftfartsprodukter som är identifierade som flygsäkerhetskritisk mtrl, utrustning eller fordon (till del eller i sin helhet), se 4.4.8, inte avsiktligt kommer till användning då dessa inte uppfyller ställda krav.

Mtrl, utrustning och fordon som inte uppfyller ställda krav ska märkas upp eller förvaras på en tydligt uppmärkt plats, känd av personalen på verksamhetsplatsen.

#### 4.6.7. Förbättringsförslag

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

Övrig metod för förbättringsförslag se F 17 VHL.

#### 4.6.8. Införande av temporära restriktioner

Vid avvikelser som kan medföra att säkerheten åsidosätts och kan leda till akut skada, har envar rätt och ansvar att stoppa verksamheten. Anmälan sker direkt till närmaste chef alternativt till ansvarig funktionsföreträdare, vilken rapporterar till LC flygplats.

L C Flygplats alternativt chef i linjen inför temporära restriktioner i avvaktan på utredning.

L C Flygplats inför eventuellt en operativ begränsning på flygplatsen.

L C Flygplats ska informeras snarast för beslut om handläggning och eventuella begränsningar. L C Flygplats orienterar vid behov C Flygplats och Transportstyrelsen om införda restriktioner.

F 17 VR omhändertar kontinuerliga kravställningar gentemot flygplatsens funktioner. Temporära förändringar effektueras genom utgivande av tillfälliga bestämmelser (TB) enligt F 17 VR Rutin för införande av tillfälliga bestämmelser

### 4.7. Spridning av flygsäkerhetsrelaterad information

Flygsäkerhetsinformation är oftast föranledd av en händelse eller rapport från någon verksamhetsutövare. Informationen förmedlas till berörda OrgE via särskilda mejladresser, s.k. funktionsadress flygsäkerhetsinformation, exempel på information är:

- a) MFD
- b) DirA ML
- c) OpO
- d) FS-info

Distribueras normalt på tre sätt, Vidar, e-post samt på samarbetsytan Militär luftfart.

Respektive OrgE ska tillse att flygsäkerhetsinformationen sprids inom flygplatsfunktionen vid förbandet samt analyseras i nödvändig omfattning för att säkerställa behov av åtgärder effektueras.

Respektive flygplats ska beskriva metoden för hur flygsäkerhets information utan fördröjning hanteras inom funktionen och driftorganisationen, minst ska L C Flygplats, FSO-Flygplats, FSK och OA delges informationen. Militärt Flygsäkerhetsdirektiv (MFD)

Mottagande förband svarar för att informationen sprids till berörda inom egen OrgE samt till övriga berörda enheter och verksamheter inom förbandet.

#### 4.7.1. Militärt Flygsäkerhetsdirektiv (MFD)

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

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

L C Flygplats ansvarar för att MFD sprids och blir känd inom funktionerna som tillhör flygplatsdrift.

#### 4.7.2. Direktanmälan militär luftfart (DirA ML)

Direktanmälan görs från förband vid driftstörning av sådan art att den bör komma till FLYGI, operationell chef eller andra berörda kännedom snabbare än vad ordinarie rapporteringsrutiner medger.

DirA ML ska snarast upprättas vid följande händelser:

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

DirA ML får inte fördröjas m.h.t. att komplett information inte finns tillgänglig eller av annan anledning.

Blankett för DirA ML (M7102-260450) återfinns under relaterad mall i F 17 VR alternativt på samarbetsytan Militär luftfart/mallar

För att undvika fördröjning kan rapporten ske muntligt. Korrekt rapportering ska ske snarast dock senast 36 timmar efter händelsen till V Flygsäk.

DIRA inom flygplatstjänsten insänds av utsedd ledande person, därefter F 17 VB och i sista hand av den enskilde.

Då DirA ML upprättats så ska händelsen oberoende rapporteras i AVV PRIO.

#### 4.7.3. Operationell order (OpO)

Operationell order är oftast föranledd av en händelse eller rapport från någon verksamhetsutövare. Utges oftast som omedelbar åtgärd i avvaktan på en permanent lösning på en avvikelser.

En operationell order innehåller direktiv som begränsar eller på något sätt påverkar verksamheten samt kriterier för dess upphävande.

Beslut om OpO får endast fattas av FVC, OC och C Flygsäk, OpO distribueras av V Flygsäk.

#### 4.7.4. Lokal operationell order (L OpO)

L OpO kan utfärdas av L C Flygplats för att tillfälligt reglera den lokala flygplatstjänsten.



Kopia på utgiven L OpO ska sändas digitalt till C Flygplats; flygplats-hkv@mil.se

#### 4.7.5. Flygsäkerhetsinfo (FS-Info)

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

#### 4.7.6. Mötesprotokoll

Mötesprotokoll av flygsäkerhetskaraktär eller andra beslutande möten som kan ha påverkan på flygsäkerheten ska göras tillgängliga inom respektive OrgE och flygplats.

#### 4.7.7. FlygarDags

FlygARDags är en tidsskift som innehåller en sammanställning av viktiga avvikelser och erfarenheter inom den militära luftfarten.

Flygsäk avd/FS ger ut FlygARDags fyra gånger per år i syfte att sprida information om lärande och intressanta flygsäkerhetshändelser. Kan även innehålla annan intressant information av flygsäkerhetskaraktär.

FSO-Flygplats skickar förslag, enligt direktiv från C Flygsäk, på intressanta händelser till Flygsäk avd/FS och C Flygplats som bedöms intressanta för flera funktioner eller flygplatser.

### 4.8. Utredning

#### 4.8.1. Allmänt

Händelser som påverkar flygsäkerheten ska värderas och bedömas ur ett flygsäkerhetsperspektiv, med begreppet utredning menas en mer strukturell och omfattande metod att utröna orsak till en händelse.

Utredning ska så långt möjligt klarlägga händelseförlopp, direkt orsak och bidragande orsaker till händelsen. Utredningen ska ge rekommendationer som underlag till verksamheten för beslut om åtgärder i syfte att förebygga upprepning av händelsen eller begränsa konsekvenser av liknande händelser.

Utredningens huvudsyfte är inte att utröna skuld men ifall risk föreligger att information som lämnas vid intervjuer i samband med flygsäkerhetsutredningar kan komma att användas i juridiska sammanhang ska inblandade upplysas om detta.

Materiel samt dokumentation som kan ha inverkat på händelsen ska bevaras, skyddas från åverkan och överlämnas till utredare tills denne har beslutat om utredning ska ske.

FVC, OC, C Flygsäk, C OrgE samt L OC (C Flygplats) inom respektive tjänst får besluta om utredning av händelser.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Se R LML kap 13

#### 4.8.2. Händelser som ska utredas

Följande händelser som inträffat på eller vid en flygplats ska utredas:

- a) Haveri
- b) Allvarligt tillbud
- c) Driftstörning med personskada eller allvarlig mtrl-skada
- d) Då en eller flera säkerhetsbarriärer fallerat eller ej gett avsedd effekt.
- e) Händelse som inneburit intrång på manöverområdet, RWI där förare alt flygtrafikledning upplevt en stor risk för kollision med luftfartyg.
- f) Efter en räddningsinsats vid luftfartsolycka ska insatsen utvärderas.

#### 4.8.3. Statens Haverikommission (SHK)

Luftfartsolyckor, haverier eller händelser vilka klassas som allvarliga tillbud ska rapporteras till SHK vilka beslutar om utredning ska ske utifrån Lagen om undersökning av olyckor.

SHK kan besluta utifrån tre alternativ:

- a) SHK utreder händelsen (ev. med stöd av FM)
- b) Händelsen ska utredas men överlåter utredningen till FM
- c) SHK utreder inte händelsen

Då civil luftfart är inblandad i händelsen ska SHK alltid tillfrågas om utredning.

#### 4.8.4. Utredning på central nivå inom FM

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

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

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

I övrigt enligt R LML Kapitel 13.

#### 4.8.5. Utredning på lokal nivå inom förband

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

Vid lokalt beslutade utredningar tillsätter C OrgE eller L C Flygplats en enskild utredare med lämplig kompetens, företrädesvis FSO-Flygplats då det gäller utredningar inom Flygplatstjänsten.

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

Lokal utredning kan ske som förenklad utredning.

Undersökning kan göras av FSO-Flygplats då denne finner anledning ur ett flygsäkerhetsperspektiv, undersökningen ska klarlägga om det finns behov av utredning.

Mall för utredningsrapport finns på samarbetsytan Militär luftfart.

Utredningsrapport ska färdigställas inom 30 dagar efter beslut om utredning.

#### 4.8.6. Utredning av händelser inom flygtrafiktjänsten<sup>4</sup> (ANS/ATS)

Vid inträffad avvikelse inom flygtrafiktjänsten (ANS) där Försvarens flygsäkerhetsansvar är berört, ska behovet av utredning prövas och beslutas av FVC.

#### 4.8.7. Handläggning av utredningsrapporter

Vid centralt beslutade utredningar ansvarar C Flygsäk för den administrativa uppföljningen på Samarbetsytan Militär Luftfart samt registreras i VIDAR.

Lokal utredningsrapport ska sändas till den som beordrat utredningen senast 30 dagar efter beslut, rapporten skickas till Flygsäk avd/FS, med kopia till L C Flygplats. Utredningen ska registreras i VIDAR.

Kan inte rapport färdigställas ska preliminär rapport insändas för att senare kompletteras med en slutlig rapport, om detta ej är möjligt ska detta meddelas med angivande skäl till förseningen och bedömd inrapporteringstid.

#### 4.8.8. Rekommendationer

Den som beordrat utredningen ansvarar för att beslutade rekommendationer följs upp och värderas i syfte att kontrollera att dessa gett avsedd effekt.

Delgivning av lokal utredning inom flygplatstjänsten, görs normalt av L C Flygplats, utifrån behov och nytta att sprida erfarenheter.

### 4.9. Monitorering

#### 4.9.1. Allmänt

Monitorering och kvalitetskontroll inom den militära luftfarten genomförs enligt R LML kapitel 16, nedan beskrivs specifika krav inom flygplatstjänsten.

med stöd av FSK ansvarar vidmakthållande och utveckling av flygplatsens säkerhetsledningssystem.

Utsedda vilka genomför tillsyn, kontroller och revisioner ska medges tillträde till lokaler, verksamhetsplatser, personal och dokumentation i den omfattning som krävs för revisionens genomförande. *Hänsyn till sekretess kan krävas.*

#### 4.9.2. Flygplatsdrift

Flygplatsen monitoreras av Flygsäkgrupp F17 Flygplatser, Syftet med monitorering är att kvalitetssäkra verksamheten beskriven i de styrande dokumenten samt uppfylla RML och transportstyrelsens krav. Detta

<sup>4</sup> I övrigt se R LML kap 13.

bland annat genom övervakning, revision, inspektion samt återkoppling till chef i linjen och utpekade befattningshavare.

#### 4.9.3. Tillsyn och kontroll

Tillsyn genomförs av tillsynsmyndigheter enligt årlig plan för verksamhet och ledning, Kvalitetschefen inarbetar i lokal revisionsplan.

#### 4.9.4. Revisioner/interna revisioner

Försvarsmaktens genomför kontroll och uppföljning av att arbetssätt överensstämmer med styrningar. Kvalitetschefen upprättar central revisionsplan för FV, CQ ML planerar och genomför internrevisioner på OrgE nivå.

Revision ska ledas av godkänd revisionsledare, genomföras av godkänd revisor med kompetens inom aktuell tjänst, undantag kan medges efter beslut som dokumenteras.

På samarbetsyta militär luftfart finns en aktuell förteckning över godkända revisorer och revisionsledare.

Revisor får ej vara i beroendeställning till den chef som är direkt ansvarig för reviderad verksamhet§.

Plan för internrevisioner återfinns på emiliasida F 17 LEDNING/Förbandsledning/Planer/F 17 Tillsynsplan

#### 4.9.5. Internrevision flygplatsdrift

Internrevision av flygplats- och bastjänst genomförs årligen vid F 17 i Ronneby och Hagshult som internrevision av F 17.

Internrevision av flygplats- och bastjänst genomförs årligen vid F 17 i Ronneby och Hagshult som internrevision av F 17.

Övriga revisioner av Ronneby flygplats avser flygplatstjänst och utförs av annan organisationsenhet inom FV.

Revisionen i Hagshult avser bastjänst genomförs om möjligt av personal från annat förband inom FV.

Vid revisionen granskas F 17 VR avseende uppfyllnad av krav i RML. Styrande dokument i linjen granskas med avseende på krav i F 17 VR.

#### 4.9.6. Egenkontroll

Respektive funktion ansvarar för genomförande av egenkontroll i syfte att identifieras avvikelser och observationer från fastställda regler och rutiner. Egenkontrollen genomförs av eller på direktiv av funktionschefen årligen eller vid förändringar av verksamheten.

#### 4.9.7. Revision av underleverantörer

Revision ska genomföras av underleverantör som genomför drivmedel- och ammunitions hantering, plan för detta återfinns på emiliasida F 17 LEDNING/Förbandsledning/Planer/F 17 Tillsynsplan

Plan för revision av underleverantörer återfinns på emiliasida F 17 LEDNING/Förbandsledning/Planer/F 17 Tillsynsplan

#### 4.9.8. Krav på externa leverantörer

Externa leverantörer av produkter och tjänster som påverkar flygplatsens ska i sin verksamhet följa regelverk samt F 17 VR.

Vid anlitan av extern leverantör av tjänster eller produkter inom ramen för flygplatsdriften ska riskanalys genomföras och dokumenteras.

I avtal och överenskommelser med externa leverantörer av produkter och tjänster som påverkar flygplatsen ska det vara tydligt att den externa leverantören ska följa F 17 VR. Därtill ska övriga tillämpliga regelverk specificeras i dokumentet.

##### 4.9.8.1. Flygplatsens leverantörer

Leverantör	Krav
Swedavia*	Regleras i avtal
LFV	Regleras i avtal
FortV*	Regleras i avtal
FMTIS (internt FM)	FM intern styrning/uppdrag
FMTS* (internt FM)	FM intern styrning/uppdrag

\*Har underleverantörer

##### 4.9.8.2. Ansvar för underleverantörer

I de fall då flygplatsens leverantörer eller funktioner har egna underleverantörer ska dessa teckna en överenskommelse som minst omhändertar Anvisning för flygplatsdrift RON krav, leverantörsregister ska upprättas.

## 5. Flygplatsfunktioner

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

- a) ATS/Flygtrafikledning
- b) Flygfältarbetsjänst
- c) Flygplatsräddning
- d) Telesystemdrift (CNS)

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

## 5.1. Gemensamma krav

### 5.1.1. Måluppfyllnad regelverk

Respektive chef i linjeorganisationen inom flygplatsdriften ingående funktioner tillser att ställda krav uppnås enligt F 17 VR och anvisning för flygplatsdrift samt gällande regelverk, eventuella avsteg ska godkännas av L C Flygplats.

## 5.2. Flygfältarbetstjänst

Flygfältarbetstjänsten delas in i fälthållning, flygplatskontroller samt fältarbeten och genomförs på flygplatsen av fälthållningsfunktionen. Då flygfältsarbete genomförs med tillförda resurser eller annan driftorganisation ska Fälthållningschef säkerställa kvalitet och driftsäkerheten.

Fälthållningschefen ska i Drifthanvisning fälthållningstjänst RON beskriva uppgifter genom instruktioner, rutiner och checklistor för att omhänderta krav enligt Anvisning för flygplatsdrift RON och andra tillämpliga bestämmelser.

Fälthållningstjänsten ska inneha grund beredskap, vara organiserade samt lösa uppgift enligt FSS med särskilda krav enligt 5.2.1 och 5.2.2

### 5.2.1. Särskilda krav

Fälthållning ska kunna bedrivas under hela året och ska för flygverksamheten hålla väsentliga ytor på flygplatsområdet i driftdueligt skick. Då flygplatsen är driftsatt ska åtgärder för fälthållning som möjliggör start och landning omedelbart kunna effektueras och bibehållas.

Fälthållning uppdelas på vinterfälthållning respektive sommarfälthållning. Vinterfälthållning omfattar 26 kalenderveckor från fredag vecka 43 till fredag vecka 17.

Fälthållningsfunktionen ska inneha förmågan att:

- a) Genomföra åtgärder som möjliggör start och landning omedelbart kan effektueras och bibehållas.
- b) Vara organiserade samt lösa uppgift och uppfylla alla krav med innehavd personal och material resurs.
- c) Nederbörd och annan beläggning på bansystem, plattor och anslutande markytor tas bort samt att kvarliggande is och snö på anslutande ytor profileras så att det inte uppstår någon fara för luftfartyg.
- d) Friktion på banor och andra belagda ytor som används för flygverksamhet mäts och följs upp i underhållssyfte
- e) Avhjälpande åtgärder vidtas för att upprätthålla den friktion som krävs för belagda ytor där målet med åtgärderna ska vara att uppnå erforderliga friktionsvärden
- f) Delta då större underhåll planeras och genomförs av FortV, enligt respektive förbands överenskommelse och reglering, se mom. 12.6.
- g) Hinderfriheten säkerställs, Fälthållningsfunktionen har ansvar för hinderfrihetsbevakning enligt mom. 12.3 vid t.ex. entreprenörs arbetens på flygplatsen.
- h) Kontroll att flygplatsen uppfyller krav på utformning enligt RML-F.
- i) På begäran vägvisning (Follow me) av luftfartyg genomförs.
- j) En plan för snöröjning finns, planen ska finnas tillgänglig för granskning.

•

### 5.2.2. Kontroll och rapportering av färdområdets skick

Fälthållningsfunktionen ska;

- a) Rapportera aktuell information, inklusive SNOWTAM om bankondition på flygplatsens belagda ytor till Eurocontrol alternativt till ATS
- b) Rapportera om färdområdets skick enligt FFS och TSFS
- c) Genomföra bankonditionsrapportering enligt FFS innan första start, inför flygbriefing samt vid förändringar som påverkar flygplatsens drift. Bankonditionsrapportering lämnas snarast efter daglig kontroll, enligt två metoder;
  - a. Direkt från fälthållningsledare till Eurocontrol och ATS som SNOWTAM
  - b. Direkt från fälthållningsledare via ATS till Eurocontrol som SNOWTAM
- d) I de fall då temporära begränsningar på flygplatsen behöver införas fattas beslut om detta enligt fälthållningsledarens bestämmande. Införda begränsningar ska snarast rapporteras till ATS
- e) Ha rutin för fälthållningskontroller enligt intervaller; daglig, månad, kvartal samt halvår
- f) Använda kontrollresultat som grund för upprättande av underhållsplan. Fälthållningschef ansvarar för samanställning
- g) Stödja ATS med kontroll av RVR enligt 12.3.3

### 5.2.3. Prioritering snöröjning

Prioritering av snöröjning beslutas av L C Flygplats, handläggare är Fälthållningsansvarig.

1. Bana 01/19
2. Anslutningsvägar och uppställningsplatser vid räddningsstation
3. Utryckningsvägar och områden runt landningshjälpmedel
4. Vid incidentberedskap. Del av ramp varifrån beredskapen utgår ifrån.
5. Taxi Väst
6. Civil taxibana och stationsplatta, så att start- och landningstider kan hållas
7. Platta 3 och 4. Innanför staketet vid H47 (airside del). För att röjning ska kunna genomföras ska flygplansgrindar vara öppna och byggnaden ej larmad. Vid hög arbetsbelastning stödjer 21 respektive 22 Fukomp fälthållningen
8. Platta 5 och 7
9. Taxi Öst
10. FATO
11. Övriga plattor för flyg och helikoptrar
12. Övrig röjning till flygklubbar

Arbetet enligt prioriteringslistan baseras på briefing genomgångar och Wingtablån.  
Vid behov kan annan prioritetsordning beslutas av L C Flygplatsen.

Vid uppkomna händelser då extra åtgärder krävs, t.ex. vid beredskapshöjning, anmäls detta till fälthållningsledaren.

### 5.2.4. Kemisk Halkbekämpning

Kemisk halkbekämpning får endast genomföras med UREA N 46  
Då kemisk halkbekämpning gjorts ska detta rapporteras till klargörningsledaren och ATS.

Ytor som begränsat ska halkbekämpas med Urea fastställs av fälthållningschefen.

### 5.2.5. System för FOD

Utöver kap 12.7 ska Fälthållningschefen upprätta rutin för kontroll av manöverområdet avseende förekomst FOD.

Fälthållningsledaren tar nödvändiga kontakter för att undanröja flygsäkerhetsrisker vid förekomst eller risk för FOD.

Verksamhet som kan medföra en ökad FOD risk och kan påverka flygsäkerheten ska kontrolleras av fälthållningsledaren, gäller även verksamhet i direkt anslutning till flygplatsområdet, särskilt ska beaktas:

- a) Avfall- och sophantering, krav på container och sopkärl med lock motsv.
- b) Tillfälliga avspärningar och markeringar, plastband av tunnare mtrl är ej tillåten
- c) Presenningar eller dylikt för övertäckning ska vara förankrade

#### 5.2.5.1. Utökad FOD kontroll

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

Verksamhet som kan medföra en ökad FOD risk och kan påverka flygsäkerheten ska kontrolleras av fälthållningsledaren, gäller även verksamhet i direkt anslutning till flygplatsområdet, särskilt ska beaktas:

- a) Avfall- och sophantering, krav på container och sopkärl med lock motsv.
- b) Tillfälliga avspärningar och markeringar, plastband av tunnare mtrl är ej tillåten
- c) Presenningar eller dylikt för övertäckning ska vara förankrade
- d) Vid helgdagar särskild vaksamhet mot rester från raketer, tai lyktor och dylikt.

### 5.2.6. Krav på uppföljning av fälthållningstjänsten

Uppföljning av fälthållningstjänsten ska dokumenteras och ska minst innehålla;

- a) Genomförda åtgärder
- b) Kontrollresultat
- c) Förbrukning av kemiskt halkbekämpningsmedel
- d) Händelser av vikt
- e) Mätresultat

Rutiner för uppföljningen ska utarbetas av fälthållningschefen.

## 5.3. Flygplatsräddning

Flygplatsräddningens huvuduppgift är flygplatsräddningstjänst vilket omfattar ansvarar för den initiala räddningsinsatsen vid luftfartsolycka inom flygplatsens räddningsområde, se mom. 16.1., därefter stödja kommunal räddningsorganisation enligt Lagen om skydd mot olyckor (LSO).



Omfattningen på flygplatsens räddningstjänst ska vara i proportion till den största typen av luftfartyg som regelbundet trafikerar flygplatsen.

Funktionschef räddning ska i Anvisning Räddningstjänst RON beskriva uppgifter genom instruktioner, rutiner och checklistor för att omhänderta krav enligt Anvisning för flygplatsdrift RON och andra tillämpliga bestämmelser.

Flygplatsräddning ska inneha grund beredskapskategori/CAT 6 enligt AIP, vara organiserade samt lösa uppgift enligt FSS med särskilda krav enligt 5.3.1 och 5.3.2

### 5.3.1. Särskilda krav

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

- a) Vara organiserade samt lösa uppgift och uppfylla alla krav med innehavd personal och material resurs
- b) Rädda liv i samband med luftfartsolycka
- c) Medverka i räddningsarbetet vid haverier i övrigt invid flygplatsen
- d) Begränsa de materiella skador och miljöpåverkan i samband med en inträffad luftfartsolycka.
- e) Bistå vid annan olycka eller nödläge inom flottiljen då det anses möjligt utan att åsidosätta uppgiften mot flygplatsen, beslut i dialog mellan insatsledare och ATS
- f) Från flygplatsens öppnande till 15 minuter efter sista flygrörelse ska följande insatstider efter larm innehållas:
  - g) till rullbana 01/19 endera banände, högst 90 sekunder.
  - h) till FATO endera banände, högst 90 sekunder.
  - i) till övriga ytor inom färdområdet högst 120 sekunder
  - j) Att då det krävs inneha taktisk beredskap för att minimera insatstid
  - k) Flygplatsräddning ska ha rutiner för att utföra ovanstående uppgifter oavsett siktförhållanden.
  - l) Stödja ATS med kontroll av RVR enligt 12.3.3

### 5.3.2. Förberedande åtgärder för olycka

Flygplatsens räddningsstyrka ska;

- a) Utveckla metodik och ta fram taktik inom egen funktion.
- b) Övning och träning för olika scenario ska rutinmässigt vara en del av personalens arbetsuppgift.
- c) Iordningställda och markerade utryckningsvägar med utryckningsbommar/grindar.
- d) Fastställa brytpunkter, samverkade med kommunal räddningstjänst.
- e) Brytpunkterna ska vara positions angivna i räddningsinstruktionen.

Flygplatsens räddningsstyrka ska utveckla metodik och ta fram taktik inom egen funktion så att högsta möjliga effekt nås vid en räddningsinsats. Övning och träning för olika scenario ska rutinmässigt vara en del av personalens arbetsuppgift.

Iordningställda och markerade utryckningsvägar med utryckningsbommar/grindar ska finnas som möjliggör insats inom inflygnings- och utflygningsriktningarna, dessa ska vara väl kända hos personalen.

Brytpunkter samverkade med kommunal räddningstjänst ska finnas, med positions angivelse, i räddningsinstruktionen.

Miljöskyddsutrustnings släpkärra ska finnas i beredskap och vid behov kunna ställas till räddningsstyrkans förfogande.

### 5.3.3. Räddningskategori

L C Flygplats fastställer räddningskategori och ansvarar för att korrekt kategori är publicerad.

#### 5.3.3.1. Avsteg från publicerad räddningskategori

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

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

#### 5.3.3.2. Anpassning av räddningskategori

Under perioder med lägre trafik och mindre storlek på luftfartyg än vad som ligger till grund för flygplatsens publicerade räddningskategori kan sänkning av kategori ske under aktuell period. Perioder med mer trafik och större luftfartyg eller högre risker t.ex. ammunitionslaster, skolverksamhet etc. kan räddningskategorin behöva höjas.

### 5.3.4. Kommunikation

#### 5.3.4.1. Samband

Det ska finnas dubbelriktad kommunikation mellan flygplatsräddning, flygtrafikledning och räddningsstation, vilket sker via MARKRADIO FV (MarkRA FV).

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

Vid rökdykning gäller krav på samband enligt Arbetsmiljöverket/AFS.

#### 5.3.4.2. Larmsystem

Varnings- och haverilarm kan utlösas på fast monterat högtalarsystem.

Test av varning- och haverilarm genomförs av ATS måndagar kl. 0800.

Varningslarm består utav korta, återkommande signaler. ( \_\_\_\_\_ )  
Haverilarm består av en fast ton under 20 sekunder. ( \_\_\_\_\_ )

### 5.3.5. Reservflygplatser

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

### 5.3.6. Taktisk beredskap

Beordras av insatsledaren utifrån dennes bedömning. Beredskapen innebär att räddningsstyrkan ställer upp på eller invid manöverområdet med ett eller flera räddningsfordon för att korta ner insatstiden.

Exempelvis:

- vid start och landning med laddat/ammunitions lastat luftfartyg.
- när det i övrigt finns anledning att minimera insatstiden, exempel vid dåligt väglag, nedsatt sikt, autorotationsövningar eller begäran att förstärka räddningstjänsten vid snabbtankning.

### 5.3.7. Sjukvårdsberedskap

Flygplatsen har grundberedskap enligt Säk R.

Sjuktransportfordon (räddningsbandvagn) hållas i beredskap och medförs vid behov av flygplatsens räddningsstyrka. Beslutas av insatsledaren

#### 5.3.7.1. Begränsad visuell övervakning/kameraövervakning

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

Kamerapresentation för insatsledare samt Flygledare medger fast presentation över norra och södra banändan med tillhörande taxiväg. Patrullerande bildsekvens ger visning över platta 1-4 samt civila plattan med möjlighet att låsa bilden från insatsledarens vaktrum.

Vid kamerabortfall tillämpas samma rutiner som vid dålig sikt LVP.

## 5.4. Flygterminaltjänst

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

Flygterminaltjänsten ska inneha grund beredskap, vara organiserade samt lösa uppgift enligt FSS med särskilda krav enligt 5.4.1 och 5.4.2

### 5.4.1. Särskilda krav och uppgifter

Krav och omfattning Flygterminaltjänsten:

- a) Vara organiserade samt lösa uppgift och uppfylla alla krav med innehavd personal och material resurs
- b) Lastplanering/lastkontroll
- c) Mottagning farligt gods
- d) Packning, lastning, lossning, omstuvning av gods
- e) Vikt och balansräkning på fordon och paletter
- f) Godshantering inklusive gods i transit
- g) Ramptjänst
- h) Passagerarservice
- i) Säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

#### 5.4.2. Allmänt

Denna rutin reglerar hur passagerare ska hanteras på Ronneby flygplats militär sida, hur beställningsförfarande ska ske samt med vilken organisation och vid vilken plats detta genomförs.

Avseende övrig militär flygterminalstjänst regleras detta i Manual Flygterminaltjänst.

Ankommer passagerare från länder icke anslutna till Schengenavtalet eller EU ska detta anmälas till tull- och polismyndighet.

#### 5.4.3. Drivmedelstjänst

Drivmedelstjänsten genomförs av LogE genom en beställarfunktion, hanteringen beskrivs i Drifthanvisning terminaltjänst RON.

#### 5.4.4. Marshalling

Dirigering av luftfartyg till avsedd uppställningsplats med hjälp av ledsagarfordon. Fälthållningsledare stödjer vid denna uppgift enligt Anvisning för flygplatsdrift RON.

Marshalling innebär även att vid avsedd uppställningsplats dirigera luftfarkoster med handsignaler.

Instruktioner för att dirigera luftfarkoster med handsignaler återfinns i FOM-A Gemensam, kapitel 12.6.4.2 ”Signaler mellan besättning och markpersonal”.

Follow Me genomförs enligt 5.2.1 och 14.5.5.1

#### 5.4.5. Bogsering

Vid behov bogsera luftfartyg på plattor samt till och från hangar inom stationsområdet.

#### 5.4.6. Push-back

Om uppställningsplatserna för luftfartyget är utformade så att de inte kan köra rakt fram utan måste backa ut från uppställningsplatsen när de ska starta, måste s.k. Push-back utföras.

#### 5.4.7. Markström

Vid luftfartygs motorkupé ska elkraft från ett markströmsaggregat tillhandahållas för att alla system och funktioner i luftfartyget ska kunna användas.

#### 5.4.8. Lastning/lossning av gods

Lossning och lastning av gods och bagage i luftfartygets olika lastrum.

Arbetet ska övervakas av luftfarkostens Lastmästare, lastningsansvarig besättningsman eller motsvarande. Omfattar också transport av gods till och från luftfartyg inom färdområde.

#### 5.4.9. Toalett-service

Under flygplans markuppehåll tillhandahålls begränsad toalett-service som genomförs av SWEDAVIA genom ett beställningsförfarande.

Servicen omfattar tömning, renspolning samt påfyllning av spolvätska i flygplanets toalettssystem.

#### 5.4.10. Tillhandahålla kyla och värme

Under luftfartygets markstopp ska vid behov luftkonditionering eller värmare tillhandahållas. Detta för att säkerställa funktion på elektroniska installationer och komforten hos besättning och passagerare.

#### 5.4.11. Avisning av luftfarkoster

Vid behov utförs avisning av luftfartyg. Avisning genomförs av SWEDAVIA genom ett beställningsförfarande enligt driftanvisning Terminaltjänst RON.

#### 5.4.12. Beställning av terminaltjänst vid RON

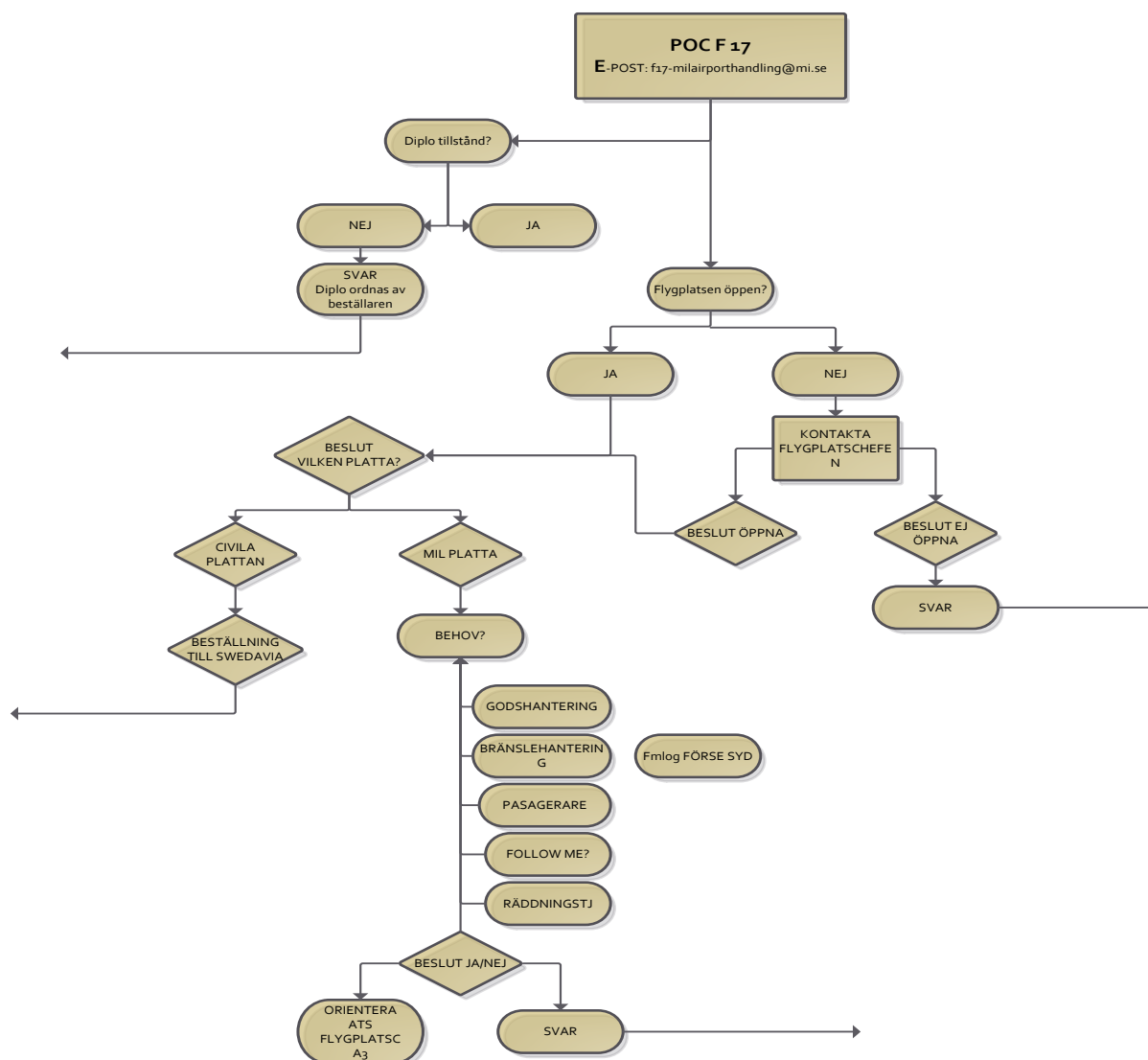
Prior permission required (PPR) (Beställning) till flygplatsen bör inkomma fem arbetsdagar före flygning för att kunna påräkna full service, inkluderat catering.

Beställning ska ske på fastställd blankett enligt Beställning ESDF Handl.reqvest som återfinns i F 17 VR: MALLAR OCH BLANKETTER.

Beställningen ska i första hand e-postas till [f17-milairporthandling@mil.se](mailto:f17-milairporthandling@mil.se) POC

Ska hanteringen av passagerare ske på civilt platta genomförs beställning direkt till Swedavia enl. AIP. Önskas det i detta någon form av koordinering med F 17, så ska beställningen skickas till [f17-milairporthandling@mil.se](mailto:f17-milairporthandling@mil.se) och POC koordinerar tjänster med Swedavia.

Flödes schema Handling request F 17;



#### 5.4.13. Föreskrifter för hantering av passagerare vid F17

##### 5.4.13.1. Avgående

Passagerare ska samlas på anvisad plats invid Platta, senast 30 minuter före avgång.

Transportledare kontrollerar att alla passagerare är uppförda på passagerarlistan och därefter överlämnar han/hon denna till utsedd ledsagare.

Ledsagare och utsedd rampchef koordinerar med besättning lämpligt tillvägagångsätt för bordning.

Ledsagaren för passagerarna till aktuellt flygplan enl. överenskommelse och passagerarna bär sitt eget bagage.

Plattansvarig tillser att beställd catering medföljer flygplanet.

#### 5.4.13.2. Ankommande

Passagerare hämtas av ledsagare och leds till plats utanför flygplatsområdet. Normalt bär ankommande passagerare eget bagage.

Om passagerare anländer från land utanför Schengen ska passagerare ledsagas till tull/passpolis.

#### 5.4.13.3. VIP-hantering

Endast VIP som är representanter ur Kungahuset och Regeringskansliet har tillåtelse att med fordonseskort äntra flygplatsområdet och då enligt rampchefens tillstånd/överenskommelse.

Eskortledare motsv. koordinerar med rampchef och flottiljvakt att fordonskolonnen får fri väg utan stopp genom flottiljvakten och till/från flygplanet.

Rampchefen är ansvarig för dirigering av eskort så att denna inte utger något hinder för annan flygtjänst. Rampchefen är likaså ansvarig för att anmäla/beställa rengöring av platsen då eskortfordon har kört på plattan.

Övrig VIP-transport är hänvisad att stanna vid gränsen till flygplatsområdet.

#### 5.4.13.4. Säkerhets- och ordningsföreskrifter

För tillträde till Ronneby Garnisonsområde gäller F 17 VR.

Passagerare får inte utan ledsagare beträda flygplatsområdet.

Farligt gods hanteras i särskild ordning enl. ICAO/TLIATA/DGR och HFFG.

Vakten vid F17 ska hänvisa fordon som transporterar eller ska transportera passagerare till anvisadplats.

Om passagerare ankommer från land utanför Schengen kan tull/passpolis vid behov genomsöka bagage eller liknande, dock ska Fljs eller VB anmäla ankomst till tull/passpolis.

#### Organisation

POC:	24. FBK	0709-142666
Rampchef	24. FBK	0709-142666
Fälthållningsledare	24. FB Komp	0457-471341

### 5.5. Teledrift (CNS)<sup>5</sup>

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

Funktionschef för teledriftstjänst tillser att CNS-tjänst bedrivs enligt Anvisning för flygplatsdrift RON, COM och andra tillämpliga styrande dokument.

<sup>5</sup> Reglerats i COM av C SIS

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

Teledrift ska inneha grund beredskap, vara organiserade samt lösa uppgift enligt FSS med särskilda krav enligt 5.5.1 - 5.5.6

#### 5.5.1. Särskilda krav och uppgifter

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

Funktionschef ska säkerställa att;

- a) Vara organiserade samt lösa uppgift och uppfylla alla krav med innehavd personal och material resurs
- b) En plan för prioritering av CNS-utrustning finns, planen ska finnas tillgänglig för granskning.
- c) Reparationer och felavhjälpning efter direkt felanmälan av flygledare eller via TDB.
- d) Underhållsåtgärder utförs på markmateriel som beställs av TA Ledsystem.
- e) Daglig, vecko-, månads-, kvartals-, halvårs- och årstillsyner av flygplatsens CNS-utrustning enligt TO.
- f) Funktionen teledrift ska medverka vid om-, ny- och tillbyggnationer, systemdriftsättning och avveckling av systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel.

#### 5.5.2. Ansvar

FA SIS tillser att CNS-tjänst bedrivs enligt F 17 VR, Anvisning för sambands- och informationssystemtjänst och Anvisning för flygplatsdrift RON.

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

Sambandstroppen ska medverka vid om-, ny- och tillbyggnationer, systemdriftsättning och avveckling av systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel.

#### 5.5.3. Krav

Teledrifttjänsten ska utföra åtgärder för att uppfylla kraven för systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriels.

Teledrifttjänsten ska omhänderta krav enligt Anvisning för reglering av sambands- och informationssystemtjänst vid drift av flygplats och Anvisning för flygplatsdrift

#### 5.5.4. Beredskap

Reparationsberedskap för flygplatsens systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel styrs av F17 VR och Anvisning för sambands- och informationssystemtjänst. Vakthavande befäl (VB) F17 äger ensam rätten att kalla in personal i beredskap.

#### 5.5.5. Felmottagning

Teledriftfunktionen ska upprätthålla felmottagning H24.

Felmottagning sker via telefon på telefonnummer 0457-47 14 44 alternativt via e-post på adress [teledrift-f17@mil.se](mailto:teledrift-f17@mil.se) Akuta ärenden hänvisas till telefon.



### 5.5.6. Kontroll av visuella hjälpmedel

Teledrift upprättar system samt tillser att kontroll av visuella hjälpmedel på flygplatsen genomförs enligt gällande regelkrav, TSFS och FFS.

### 5.5.7. Kraftförsörjning

Sambands- och informationssystemsfunktionen vid drift av flygplats säkerställer att kraftförsörjningen för systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel och övriga avgörande system och funktioner för flygplatsen.

I övrigt enligt F 17 VHL och Anvisning för reglering av sambands- och informationssystemstjänst vid drift av flygplats.

## 5.6. Flygtrafikledning (ATS)

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

Flygtrafikledningen ska inneha grund beredskap, vara organiserade samt lösa uppgift enligt FSS och TSFS med särskilda krav enligt 5.6.1.

### 5.6.1. Särskilda krav

- a) Flygtrafikledningen leder samtliga markrörelser inom manöverområde samt rörelser vilka påverkar hinderfriheten inom övriga flygplatsområden.
- b) Ansvarar för rapportering och kvalitet av flygdata till flygbriefingtjänst.
- c) Säkerställer att utformning och översyn av flygprocedurer följer gällande krav utgivna av Transportstyrelsen.
- d) Alarmeringstjänst samt leder periodisk test av Varnings- och Haverilarm.
- e) Effektuerar förändringar i flygplatsdata till Militär respektive Civil AIP på uppdrag av L C Flygplats.
- f) Rapporterar operationella och operativa begränsningar till L C Flygplats.
- g) Då flygtrafikledning genomförs med tillförda resurser eller annan driftorganisation ska CO ATS säkerställa kvalitet och driftsäkerheten
- h) Upprättar rutiner för verksamheten som uppfyller avtal mellan försvarmakten och LFV.

## 5.7. Övrig Verksamhet på flygplatsen

### 5.7.1. Civila flygstationen

Swedavia genomför flygstationstjänst enligt upprättat avtal mellan Försvarmakten och Swedavia. Tillser att verksamheten avseende hantering av civil luftfart, med drivmedelshantering, gods- och passagerarhantering, följer gällande regelverk samt upprättar egna rutiner/manualer som minst omhändertar Anvisning för flygplatsdrift RON.

Ansvarar för verksamhet avseende hantering av civil luftfart inom tilldelat område (civila plattan samt stationsbyggnaden),

Den civila flygstationschefen utfärdar säkerhets- och ordningsbestämmelser för verksamheter inom civilt stationsområde. SWEDAVIA:s verksamhet och stationsområde benämns Ronneby Airport, verksamheten regleras bl.a. genom Airport Regulation, AR, vilken återfinns på [www.swedavia.net/ronneby/](http://www.swedavia.net/ronneby/)

Swedavia utger flygplatsens civila turlista och öppethållningstider i god tid innan förändring. Större förändringar ska dialogiseras med L C Flygplatsen.

Swedavia ska rapportera uppgifter om flygtrafik till Transportstyrelsen enligt 2022:106.

Vid militär passagerar- och godshantering på civila flygstationsområdet sker detta enligt Swedavia rutiner.

## 6. Flygplatsorganisation

### 6.1. Lokal ledning Ronneby flygplats

#### 6.1.1. Allmänt

Chefer i linjen ansvarar inom tilldelade uppgifter och rapporterar utifrån tilldelat ansvar att verksamheten bedrivs enligt gällande krav och beslutad tolerabel risknivå.

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

Flygplatsledningen består av;

- Lokal Flygplatschef (L C Flygplats)
- Flygsäkerhetskoordinator (FSK)
- Flygsäkerhetsofficer flygplats (FSO-Flygplats)<sup>6</sup>

Utöver flygplatsledningen ingår följande roller i den operationella ledningen.

- Operativt ansvarig (OA)
- Tekniskt ansvarig (TA Ledsyst)
- Chef flygtrafikledning (CO ATS/SATCO)
- Flygplatsräddningschef
- Fälthållningschef
- Funktionschef Teledrift (FA SIS)
- Tekniskt ansvarig flygbas mtrl (TA FBM)

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

Personal ingående flygplatsens operationella ledning leds i linjen men regleras operationellt av L C Flygplats.

<sup>6</sup> FSO-Flygplats funktionsleds av C Flygsäk i sin oberoende roll som övervakare av flygsäkerheten

### 6.1.2. Styrning av Ronneby Flygplats

Flygplatsen regleras genom:

- Verksamhetsledningssystem F 17
- Anvisning för flygplatsdrift RON
- Garnisonsorder
- Tillfälliga bestämmelser TB
- Lokal operationell order

Information inom F 17 delges genom tjänstemeddelande och flottiljrapport, inom Ronneby garnison genom Garnisonsmeddelande

Sändlista enligt Anvisning för flygplatsdrift RON

### 6.1.3. Ledning av sambands- och informationssystem

Sambands- och informationssystemstjänsten vid Ronneby Flygplats leds enligt F 17 VR och Anvisning för SIS tjänst, ledande av följande roller.

- a) C OrgE
- b) L C SIS
- c) Flygsäkerhetsofficer SIS, (FSO-SIS)
- d) Tekniskt ansvarig ledningssystem, TA LEDSYST

C OrgE har det övergripande ansvaret för SIS-tjänsten vid F 17.

L C SIS leder operationellt SIS-tjänsten inom F 17.

## 6.2. Delegering

### 6.2.1. Delegering inom militär- respektive civilluftfart

Lokal flygplatschef är lokal operationell chef med delegerat mandat från central flygplatschef avseende operationell ledning och reglering av flygplatstjänsten vid flygplatsen för militär luftfart.

Lokal flygplatschef är tillika flygplatschef med en delegering från verksamhetsansvarig/ C F 17 att reglera flygplatstjänsten för civil luftfart, utifrån certifikat.

### 6.2.2. Delegering inom flygplats

Delegering sker skriftligen och det är L C Flygplats ansvar att innan en delegering ges säkerställa att mottagaren har tillräckliga förutsättningar att inneha ansvar och befogenheter.

Delegering signeras av vardera parten, L C Flygplats och respektive individ sparar varsitt exemplar.

Delegering ska kunna återlämnas då individ tycker sig saknar mandat att inneha utgivet ansvar.

L C Flygplats delegerar ansvar och befogenheter minst till:

- a) Flygsäkerhetskoordinator (FSK)
- b) Flygsäkerhetsofficer flygplats (FSO-Flygplats)
- c) Operativt ansvarig (OA)

- d) Tekniskt ansvarig (TA Ledsyst)  
e) Fälthållningschef (C Fält)  
f) Flygplatsräddningschef (C Räddning)

Rollkort i F 17 verksamhetsledningssystem, VO och Anvisning flygplatsdrift RON omhändertar delegerat ansvar, befogenheter och uppgifter respektive befattningen har.

F 17 verksamhetsledningssystem styr de befattningar som är ansvariga för funktioner (system) eller på annat sätt avgörande för att flygplatsens ska leva upp till gällande krav och certifikat. Befattningsbeskrivningen omhändertar enbart det ansvar och befogenheter respektive befattningen anses ha kopplat till flygplatsen, övriga delar styrs upp i respektives befattningshavares styrdokument.

### 6.3. Ansvariga befattningshavare F 17 Flygplatser

Enligt nedanstående förteckning ska respektive befattningshavare ha en skriftlig befattningsbeskrivning som klart anger ansvar och befogenheter i tillräcklig omfattning. Befattningar som nedan nämns men ej beskrivs i anvisningen ska omhändertas i respektive organisations ArbO motsv.

Befattning	Nuvarande innehavare	I F 17 VHL	Skriftlig delegation	Enligt respektive organisations styrdokument
Flottiljchef/ Verksamhetsansvarig chef	Anders Jönsson	X		X
L C Flygplats	Kenny Wallentinsson	X	X	
FSO-Flygplats	Johannes Brink	X	X	
FSK	Roger Jönsson	X	X	
Bitr. L C Flygplats	Roger Jönsson	X		X
CO ATS	Joacim Stolt	X		X
Operativt ansvarig	Oscar Stenberg	X	X	X
Teknisk ansvarig	Patrik Nilsson	X	X	X
Teknisk ansvarig flygbasmaterial	Christer Ståhlgren	X		X
Tekniskchef Flottilj	Andreas Cyrillus	X		X
Chef civil flygstation	Arri Kallonen	X		X
Förvaltare FortV	Robert Sundholm	X		X
Flygplatsräddningschef	Johan Åslund	X	X	X
Fälthållningschef	Jesper Athlé	X	X	X
Säkerhetschef (mil)	Karl-Gustav Hjortskull			X
Miljösamordnare	Edyta Arasimowicz			X
Kvalitetschef	Oscar Fritzdorf			X
Infra samordnare	Angelica Hörnvist			X
Lokal C SIS	Jörgen Carlsson	X		X
Samordnare flygterminaltjänst	Magnus Åstrand	X	X	X
Insatsledare	Enl. RÄ C förteckning			X
Fälthållningsledare	Enl. FÄ C förteckning			X
Utbildningsansvarig räddning	Johan Åslund			X
Flygledare	Enl. CO ATS förteckning			X
Brandmän/ Maskinförare	Enl. funktionschefers förteckning			X

Chef stationstjänst (mil pax/gods)	Magnus Åstrand			X
Rampchef (civ)	Ivan Cernac			X
Metoc underhållschef	Patrik Nilsson			X
El anläggnings innehavare FM	Patrik Nilsson			X
Elsäkerhetsansvarig	Patrik Nilsson			X
El anläggnings innehavare	FortV med vissa undantag			X
Eldrift ansvarig	Patrik Nilsson			X
Säk ansvarig enligt TSFS-SEC	Andreas Leijonbielke			X
Vakthavande Befäl, Security ansvarig (mil)	F17 VB			X
Föreståndare för flygdrivmedel (mil)	Anders Pettersson			X
Föreståndare för flygdrivmedel (civ)	Thomas Åhling			X
Platt/ramp ansvariga	Enl. kapitel 8.3			
Jaktledare	Jesper Athle	X	X	
Skyddsjaktansvarig	Jesper Athle	X	X	

## 6.4. Rollebeskrivningar

Uppdaterade och aktiva rollbeskrivningar för F 17 flygplatser återfinns i F 17 VR ROLLER

### 6.4.1. L C Flygplats

Enligt LMF-L

Beskrivning	L C Flygplats är lokal operationell chef med delegerat mandat från C Flygplats avseende operationell ledning och reglering av flygplatstjänsten vid förband och flygplats. C OrgE ansvarar för att det finns en L C Flygplats vilken ska godkännas av C Flygplats innan tillsättning sker.
Ansvar	<p>Ansvarar för operationella styrningar genom att reglera flygplatstjänsten i eget styrdokument i syfte att omhänderta regler och krav.</p> <p>Säkerställa att lokala regleringar inom flygplatstjänsten möjliggör att verksamheten kan bedrivas inom beslutad tolerabel risk för flygsäkerheten. Övervakar att flygplatstjänsten äger rätt förutsättningar och resurser att genomföra flygplatsdriften inom ställda krav, på kort och lång sikt.</p> <p>I övrigt enligt personlig delegering från C Flygplats.</p>
Uppgifter	<p>a) Upprätta och hålla lokala styrdokument aktuella som reglerar flygplatsdriften i form av verksamhetshandbok, plan för räddningsinsats och räddningsinstruktion</p> <p>a) Operationellt leda flygplatstjänsten så den bedrivs inom lagar,  b) Förordningar och regler.  c) Ge ut styrningar som temporärt reglerar flygplatsdriften.  d) Ge ut styrningar för att sätta operativa begränsningar på flygplatsen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>e) Begränsa flygplatsdriften/verksamheten om det råder obalans mellan</li> <li>f) Uppgifter och resurser då det finns en icke tolerabel risk.</li> <li>g) Bevakar att personal inom funktionen äger rätt förutsättning att genomföra uppgifter inom ställda krav</li> <li>h) Samverka med externa och interna leverantörer samt intressenter</li> <li>i) Inom eget ansvarsområde.</li> <li>j) Vara organisationens kompetens i frågor rörande flygplatstjänsten.</li> <li>k) Stödja övriga operationella chefer på central och lokal nivå.</li> <li>l) Ständigt förbättra och utveckla flygplatstjänsten.</li> <li>m) Hantera avvikelser inom flygplatsens ansvarsområde. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stödja flottiljledningen vid beredning av flygplatsrelaterade</li> </ul> </li> <li>n) uppgifter.</li> <li>o) Fortlöpande orientera C OrgE eller krigsförbandschef samt C</li> <li>p) Flygplats och föreslå behov av korrigerande åtgärder.</li> <li>q) Bedöma huruvida funktionschefer inom flygplatstjänsten innehar</li> <li>r) Kompetens och förutsättningar för tilldelat ansvar.</li> <li>s) Säkerställa att personal och övriga verksamhetsutövare och <ul style="list-style-type: none"> <li>• leverantörer har tillgång till nödvändiga styrdokument för flygplatsen</li> </ul> </li> </ul>
Utbildningskrav	Genomfört utbildning enligt LMF-L kapitel 11 samt bilaga 1
Kvalifikationskrav	Delegering av C Flygplats utifrån erfarenhet, utbildning och personlig förmåga, vilket säkerställs genom prövning enligt kap 11.
Ersättare	Avseende militärluftfart FSK alternativt FSO-Flygplats
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ge ut styrningar som reglerar flygplatstjänsten vid förband och flygplats.</li> <li>• Ge ut styrningar för att sätta begränsningar på flygplatsen.</li> <li>• Inför temporära restriktioner inom eget verksamhetsområde och flygplats.</li> <li>• Besluta om operationella begränsningar på flygplatsen.</li> <li>• Godkänna funktionschefer inom flygplatstjänsten vid eget förband och flygplats.</li> <li>• Besluta om lokal utredning för händelser inom eget ansvarsområde.</li> <li>• Vidare delegera mandat för delar av den operationella ledningen om förutsättningar för sådan delegering finns.</li> </ul>
Rapporterar till	C Flygplats, C OrgE, TS och FlygI

#### 6.4.2. Flygsäkerhetsofficer Flygplats (FSO-Flygplats)

Beskrivning	<p>Enligt LMF-L 6.5.2</p> <p>Funktionsleds av C Flygsäk, innehar ett särskilt ansvar för oberoende</p>
-------------	--

	<p>övervakning, bedömning av och rapportering av flygsäkerhetsläget. Rapporterar direkt till C Flygsäk och C OrgE.</p> <p>Ingår i flygplatsledningen och stödjer L C Flygplats i den operationella ledningen av flygplatsen. Ansvarar för det systematiska flygsäkerhetsarbetet på flygplatsen. Stödjer FSK i utveckling och underhåll av flygplatsens säkerhetsledningssystem och Anvisning för flygplatsdrift RON.</p>
Ansvar	<p><i>Enligt LMF-L 4.2.3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) FSO-Flygplats har särskilt ansvar att oberoende övervaka, bedöma och rapportera flygsäkerheten inom flygplatstjänsten direkt till C Flygsäk samt på lokal nivå till C OrgE och krigsförbandschef.</li> <li>b) Funktionsleds av C Flygsäk, innehar ett särskilt ansvar för oberoende övervakning, bedömning av och rapportering av flygsäkerhetsläget. Rapporterar direkt till C Flygsäk och C</li> <li>c) OrgE. Ingår i flygplatsledningen och stödjer L C Flygplats i den operationella ledningen av flygplatsen. Ansvarar för det systematiska flygsäkerhetsarbetet på flygplatsen.</li> <li>d) Identifiera behov av säkerhetsbevisning alt riskanalys</li> <li>e) Stödjer FSK i utveckling och underhåll av flygplatsens säkerhetsledningssystem och anvisning för flygplatsdrift.</li> </ul>
Uppgifter	<p><i>Enligt R-LML kapitel 4.17</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vid behov genomföra eller stödja utredningar av flygsäkerhetspåverkande händelser.</li> <li>b) Identifiera flygsäkerhetsrisker i verksamheten</li> <li>c) Regelbundet, till verksamhetsansvarig, C OrgE och LC Flygplats rapportera flygsäkerhetsnivå, flygsäkerhetsrisker samt aktuella flygsäkerhetsrelaterade händelser och trender i verksamheten.</li> <li>d) Kvartalsvis rapportera flygsäkerhetsnivå och flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk</li> <li>e) Rapportera viktigare flygsäkerhetspåverkande händelser eller identifierade flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk i sådana fall att det inte bedöms kunna vänta till den kvartalsvisa rapporteringen</li> <li>f) Bevaka att avvikelser rapporteras i enlighet med gällande bestämmelser</li> <li>g) Stödja ansvarig chef, C OrgE och C Flygsäk i framtagande av flygsäkerhetsmål</li> <li>h) Vid behov genomföra eller stödja utredningar av flygsäkerhetspåverkande händelser</li> <li>i) Stödja verksamhetsansvariga chefer med bedömningar av flygsäkerhetsläget.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul> <p><i>Enligt LMF-L 4.2.3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• FSO-Flygplats har särskilt ansvar att oberoende övervaka, bedöma och rapportera flygsäkerheten inom flygplatstjänsten direkt till C Flygsäk</li> </ul>

	<p>samt på lokal nivå till C OrgE och krigsförbandschef.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Enligt LMF-L 4.2.5</li> </ul> <p>a) FSO-Flygplats (samt C OrgE) ska senast tre veckor innan Flygsäkerhetsmöte militär luftfart rapportera flygsäkerhetsläget och flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk</p> <p>b) FSO är sammankallande för Flygsäkerhetsmöte Flygplats</p> <p>c) Delta på Centrala FSO möten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Enligt LMF-L 4.4.1</li> </ul> <p>FSO-Flygplats stödjer verksamhetsansvariga chefer att omhänderta central flygsäkerhetsplan samt implementera förbandets lokala flygsäkerhetsplan inom flygplatstjänsten.</p> <p>Övrigt;</p> <p>a) Hantera flygplatsrelaterade avvikelser</p> <p>b) Leda eller delta på uppdrag av L C Flygplats i utredningar på lokal nivå med anledning av flygsäkerhetsrelaterade avvikelser</p> <p>c) Utföra och även vara stöd i riskanalyser och riskbedömning av flygplatsrelaterad verksamhet</p> <p>d) Stödjer FSK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Enligt LMF-L 4.5.8</li> <li>• FSO-Flygplats rapporterar senast tre veckor innan Flygsäkerhetsmöte militär luftfart, flygsäkerhetsnivå, flygsäkerhetsrisker för respektive flygplats.</li> </ul>
Utbildningskrav	Central FSO kurs Utredningskurs (ManE), Fördjupad utbildning militär luftfart.
Kvalifikation skrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godkänd av L C Flygplats</li> </ul>
Ersättare	FSK
Befogenhet	Samverka direkt med berörda chefer på alla nivåer rörande akuta frågor inom eget ansvarsområde. Beslut om undersökning.
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul> <p>a) Regelbundet, till C OrgE, C BasE, C Flygsäk och L C Flygplats flygsäkerhetsnivå, flygsäkerhetsrisker samt aktuella flygsäkerhetsrelaterade händelser, flygsäkerhetsmål och trender i verksamheten.</p> <p>b) Kvartalsvis, inför flygsäkerhetsmöte militär luftfart, lämna rapport till C Flygsäk.</p> <p>c) viktigare flygsäkerhetspåverkande händelser eller identifierade flygsäkerhetsrisker till C Flygsäk i sådana fall att det inte bedöms kunna vänta till den kvartalsvisa rapporteringen.</p> <p>d) Orientera FSK vid händelser eller verksamhet som påverkar säkerheten för</p>



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

#### 6.4.3. Flygsäkerhetskoordinator (FSK)

Beskrivning	<i>Enligt LMF-L 6.5.3</i>  Stödjer L C Flygplats i den operationella ledningen av flygplatsen. Ansvarar för utveckling och underhåll av lokalt säkerhetsledningssystem samt Anvisning för flygplatsdrift RON, rapporterar till L C Flygplats. Stödjer FSO-Flygplats i det systematiska flygsäkerhetsarbetet.
Ansvar	FSK ingår i flygplatsens ledningsfunktion, enligt Transportstyrelsens författningssamling (TSFS 2019:20), och har ansvar och befogenheter, som innefattar att:  a) Granska innehållet i Anvisning för flygplatsdrift och se till att den hålls uppdaterad. b) Identifiera ändringar som kan påverka flygplatsens certifikat och flygsäkerhet. c) Säkerställa att de processer som krävs för säkerhetsledningssystemet upprättas, införs och underhålls. d) Rapportera om säkerhetsledningssystemets funktion och behov av förbättring till L C Flygplats. e) Säkerställa att medvetenheten om säkerhetskraven främjas i hela organisationen.
Uppgifter	a) Identifiera flygsäkerhetsrisk i verksamheten b) Utvecklar och underhåller säkerhetsledningssystemet (SMS) c) Utvecklar och underhåller flygplatsanvisningar för F 17 flygplatser. d) Stödjer FSO flygplats e) Genomföra säkerhetsbevisningar gentemot transportstyrelsen
Utbildningskrav	Flygplatsledningskurs” kurskod: LUFGBB3 FM FSO utbildning
Kvalifikation skrav	a) Genomgå prövning hos transportstyrelsen för att bli godkänd i rollen b) Ska kunna redogöra för - FSK ansvar - Flygplatsens system för säkerhetsledning - TS föreskrifter - Relevanta delar i luftfartslagen - Standarder och metoder för risk- och säkerhetsanalyser - Grunderna i kvalitetssystem - IAIP - Säkerhetspåverkande verksamhet för luftfartyg
Ersättare	• FSO Flygplats

Befogenhet	Samverka direkt med berörda chefer på alla nivåer rörande akuta frågor inom eget ansvarsområde.  Representera L C Flygplats vid dennes frånvaro.
Rapporterar till	a) L C Flygplats om säkerhetsledningssystemets funktion och behov av förbättring alternativt avsteg b) Orientera FSO-FLYGPLATS avseende händelser och avvikelser som kan påverka flygsäkerheten c) CQ F 17 avseende kvalitetsbrister i VHL och inom RML d) LC Flygplats behov av förändringar i LMF-L e) TS avseende behov av förändringar i TSFS AGA f) TS vid händelser som påverkat civila luftfarten

#### 6.4.4. Operativt Ansvarig (OA)

Beskrivning	<i>Enligt LMF-L 6.5.4</i> Ansvarig för samordning av flygplatsens funktioner samt övervakar att flygplatsdriften bedrivs inom gällande regelverk och inom tolerabel risk för flygsäkerheten. Tillses att flygplatsens funktioner omhändertar krav inom flygplatstjänsten och att dessa beskrivs på ett sådant sätt att ansvar och befogenheter kan utövas.
Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Har delegering från L C Flygplats</li> <li>• Hålla L C Flygplats uppdaterad om operativ status och behov avseende flygplatsdriftens ingående funktioner</li> </ul>
Uppgifter	Leda den dagliga flygplatsdriften och säkerställer mot L C Flygplats kortsiktig planering
Utbildningskrav	Flygplatsledningskurs” kurskod: LUFGBB31
Kvalifikation skrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godkänd av L C Flygplats</li> <li>• Godkänd av TS</li> </ul>
Ersättare	C BasE
Befogenhet	Samordning av flygplatsens funktioner utöver ordinarie linjeorganisation Införa begränsningar inom flygplatstjänsten när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L C Flygplats om verksamhet och personalläge avseende flygplatsdriften medför operativa begränsningar</li> <li>• Linjechef/ Chef med personalansvar avseende resursbehov.</li> </ul>

#### 6.4.5. Chef Flygtrafikledning (CO ATS/SASTCO)

Beskrivning	<i>Enligt LMF L 6.5.5</i> CO ATS utses och tillsätts inom LFV. LFV innehar eget driftgodkännande och omhändertar egna krav samt Anvisning för flygplatsdrift RON krav i eget ledningssystem. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatsens ATS funktion. Då flygtrafikledning genomförs med tillförda resurser eller annan driftorganisation ska denne säkerställa kvalitet och driftsäkerheten.
-------------	--

Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Följa tillämpliga delar av flygplatsens Anvisning för flygplatsdrift RON/verksamhetshandbok</li> <li>CO ATS är ansvarig gentemot Transportstyrelsen vad gäller t ex regelefterlevnad, förändringar av det funktionella systemet, samt att personalen är certifierad i föreskriven omfattning mm</li> </ul>
Uppgifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leda och fördela arbetet inom lokal ATS-enhet.</li> </ul>
Utbildningskrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enligt LFV styrande dokument</li> </ul>
Kvalifikation skrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enligt LFV styrande dokument</li> </ul>
Ersättare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enligt LFV styrande dokument</li> </ul>
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Införa begränsningar inom flygtrafiktjänsten när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.</li> </ul>
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flygplatsledningen avseende t.ex. operationella begränsningar.</li> <li>FSO-Flygplats avseende avvikelser, driftstörningar och uppfyllande av säkerhetsmål</li> <li>Transportstyrelsen avseende avvikelser.</li> </ul>

#### 6.4.6. Flygplatsräddningschef

Beskrivning	<p><i>Enligt LMF L 5.6.7</i></p> <p>Ansvarar för flygplatsens räddningstjänst och att räddningsplan resp. räddningsinstruktion följer gällande regelverk. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatsräddningstjänsten.</p>
Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gentemot L C Flygplats att räddningsfunktionen är i drift enligt regelverk och avtal samt certifikat.</li> <li>Skapa förutsättningar för flygplatsräddningstjänsten att kunna upprätthålla krav enligt 5.3 <i>Flygplatsräddningstjänst</i>.</li> <li>Att samordning och övning sker med kommunal räddningstjänst enligt gällande regelverk.</li> <li>Räddningsinstruktion är väl känd av personal inom flygplatsräddningstjänsten.</li> <li>Att tjänstens rutiner är upprättade, utvecklas och underhålls.</li> <li>Att kompetensuppföljning dokumenteras</li> <li>Att funktionens Anvisning upprättas, vidmakthålls och utvecklas</li> </ul>
Uppgifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Funktionsföreträdare för flygplatsräddningstjänsten.</li> <li>Följer upp och utkommer med direktiv som styr flygplatsräddningstjänsten.</li> <li>Samverkar med kommunala räddningstjänsten avseende flygplatsräddningstjänsten.</li> <li>Utvärderar och kommer med förslag som förbättrar verksamheten.</li> <li>Bedömer personalens kompetens och förmåga att tjänstgöra som insatsledare och flygplatsbrandman.</li> <li>Utvecklar flygplatsräddningstjänsten.</li> <li>Stödjer FSK vid revisioner och inspektioner.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stödjer FSO-Flygplats vid riskanalyser och utredningar.</li> <li>• Rapporterar flygsäkerhetsläget enligt FSO-Flygplats direktiv.</li> </ul>
Utbildningskrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utbildad insatsledare</li> <li>• Central utbildning räddningschef</li> <li>• Enligt LMF L Bilaga 1 Utbildning och kompetenskrav</li> </ul>
Kvalifikation skrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praktisk erfarenhet som insatsledare inom försvarsmakten.</li> <li>• Kunskap avseende lagar, förordningar och föreskrifter, vilka styr verksamheten flygplatsräddningstjänst inom FM.</li> <li>• God kunskap om materiel, utrustning, metodik och metoder rörande flygplatsräddning.</li> </ul>
Ersättare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tjänstgörande insatsledare</li> </ul>
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedöma tjänstbarhet hos personal i flygplatsräddningstjänst</li> <li>• Utse och bedöma tjänstbarhet hos instruktörer och bedömare</li> <li>• Göra avsteg från publicerad räddningskategori vid operativ begränsning</li> </ul>
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LC Flygplats samt Flygplatsledning avseende flygplatstjänsten</li> <li>• OA avseende operativa begränsningar</li> </ul>

#### 6.4.7. Fälthållningschef

Beskrivning	<p><i>Enligt LMF L 6.5.7</i></p> <p>Ansvarar för flygplatsens fälthållningstjänst och för att fältarbeten genom preventiva och direkta åtgärder vidmakthåller flygplatsens kvalitet enligt gällande regelverk. Övervakar flygplatsens hinderfrihet. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatstjänsten.</p>
Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skapa förutsättningar för fälthållningstjänsten att kunna upprätthålla krav enligt 5.2 <i>Fälthållningstjänst</i>.</li> <li>• Att fälthållningsfunktionen är i drift enligt regelverk och avtal samt flygplatsens certifikat.</li> <li>• Att tillämpliga delar av räddningsinstruktion är väl känd av personalen inom funktionen.</li> <li>• Att tjänstens rutiner är upprättade, utvecklas och underhålls.</li> <li>• Att kompetensuppföljning dokumenteras</li> <li>• Att funktionens Anvisning upprättas, vidmakthålls och utvecklas</li> </ul>
Uppgifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionsföreträdare för fälthållningstjänsten.</li> <li>• Följer upp och utkommer med direktiv som styr fälthållningstjänsten.</li> <li>• Utvärderar och kommer med förslag som förbättrar verksamheten.</li> <li>• Bedömer personalens kompetens och förmåga att tjänstgöra som fälthållningsledare och fälthållningsman.</li> <li>• Föreslår åtgärder avseende underhåll, drift och övriga åtgärder som bibehåller alternativt höjder flygsäkerhets status på ytor som ingår i funktionens ansvar.</li> <li>• Stödjer FSK vid revisioner och inspektioner.</li> <li>• Stödjer FSO-Flygplats vid riskanalyser och utredningar.</li> <li>• Upprättar och föreslår snöröjningsplan för L C Flygplats.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporterar flygsäkerhetsläget enligt FSO Flygplats direktiv</li> </ul>
Utbildningskrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utbildad fälthållningsledare</li> <li>• Central utbildning fälthållningschef</li> <li>• Enligt LMF L Bilaga 1 Utbildning och kompetenskrav</li> </ul>
Kvalifikationkrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokumenterad praktisk erfarenhet som fälthållningsledare inom försvarsmakten.</li> <li>• Dokumenterad kunskap avseende lagar, förordningar och föreskrifter, vilka styr verksamheten fälthållningstjänst inom FM.</li> <li>• God kunskap om materiel, utrustning, metodik och metoder rörande fälthållningstjänst.</li> </ul>
Ersättare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tjänstgörande fälthållningsledare</li> </ul>
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedöma tjänstbarhet hos personal i fälthållningstjänst</li> <li>• Utse och bedöma tjänstbarhet hos instruktörer och bedömare</li> <li>• Införa begränsningar på flygplatsen när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå</li> </ul>
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LC Flygplats samt Flygplatsledning avseende flygplatstjänsten</li> <li>• OA avseende operativa begränsningar</li> </ul>

#### 6.4.8. Funktionschef Sambandstropen (FA SIS)

Det ska utses en person med ansvar för sambandstropen. Denne benämns funktionsansvarig och likställas med funktionschef. Denne ska accepteras av L C Flygplats.

Beskrivning	Ansvarar, avseende flygplatstjänst, operationellt under och rapporterar i dessa hänseende till L C Flygplats.
Ansvar	<p>Att sambandstropen är i drift enligt regelverk och avtal samt flygplatsens certifikat.</p> <p>Att rapportera störningar, avbrott och felhändelser till L C Flygplats.</p> <p>Att tjänstens rutiner är upprättade, utvecklas och underhålls.</p> <p>Att kompetensuppföljning dokumenteras.</p> <p>Att funktionens Anvisning upprättas, vidmakthålls och utvecklas.</p>
Uppgifter	<p>Funktionschef för sambandstropen.</p> <p>Följer upp och utkommer med direktiv som styr sambandstropen.</p> <p>Utvärderar och kommer med förslag som förbättrar verksamheten.</p> <p>Bedömer personalens kompetens och förmåga att tjänstgöra som sambandstekniker.</p> <p>Föreslår åtgärder avseende underhåll, drift och övriga åtgärder som bibehåller alternativt höjer flygsäkerhetsstatus inom funktionens ansvarsområden.</p> <p>Stödjer FSK och FSO vid revisioner, inspektioner, riskanalyser och utredningar.</p> <p>Rapporterar flygsäkerhetsnivå enligt FSO-Flygplats direktiv.</p>
Utbildningskrav	<p>Enligt COM GEM.</p> <p>Enligt Bilaga 11.2 ”Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats”.</p>
Kvalifikationkrav	Dokumenterad kunskap avseende lagar, förordningar och föreskrifter, vilka styr verksamheten SIS inom FM.

	God kunskap om materiel, utrustning, metodik och metoder rörande SIS tjänst. Enligt Bilaga 11.2 ”Kompetenskrav för ledande befattningar på flygplats”.
Ersättare	Utsetts av linjen och godkänns av L C Flygplats.
Befogenhet	Bedöma tjänstbarhet hos personal i sambandstropen. Utse och bedöma tjänstbarhet hos instruktörer och bedömare. Införa begränsningar på flygplatsen när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.
Rapporterar till	Flygplatsledning avseende funktionsfrågor. Flygplatsledning, ATS och OA avseende operativa begränsningar.

#### 6.4.9. Tekniskt Ansvarig (TA Ledstyt)

Beskrivning	<i>Enligt LMF-L 6.7.10</i> Är system- samt tekniskt ansvarig avseende underhåll och förvaltning av marktelemateriel såsom; flygplatsens ljussystem, hinderljus och inflygningshjälpmedel. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatstjänsten.
Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>För underhåll av markmateriel såsom; flygplatsens ljussystem, hinderljus och inflygningshjälpmedel.</li> <li>Tillser flygplatsens markmateriel håller den standard som krävs för att uppfylla flygplatsens certifikat, gällande regelverk och ingångna avtal.</li> <li>Att grundtillsyn (GT) planeras, beställs och följs upp.</li> <li>Följa upp och rapportera status för tekniska system.</li> <li>Att svara för distribution av inkomna underhållsdirektiv.</li> <li>Vid förändring eller nyanskaffning av markteleteutrustning genomföra riskanalys/säkerhetsbevisning.</li> <li>För att verksamheten drivs i enlighet med gällande regelverk, certifikat och avtal.</li> <li>Avvikelsesrapportering</li> <li>Att svara för distribution av inkomna underhållsdirektiv</li> <li>Följa upp SIS-tropparnas (motsv.) tekniska rapportering, i syfte att identifiera avvikelser och trender och om möjligt åtgärda dessa.</li> </ul> <p>I övrigt enligt COM</p>
Uppgifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orienterar fortlöpande L C Flygplats och föreslår behov av korrigerande åtgärder.</li> <li>Rapporterar samt åtgärdar flygsäkerhetsshotande avvikelser eller driftstörningar.</li> <li>Stödjer FSO-Flygplats vid riskanalyser och utredningar.</li> <li>Tekniskt ansvarig ska tillse att förebyggande underhåll samt modifieringar planeras, beställs och följs upp.</li> </ul> <p>I övrigt enligt COM</p>
Utbildningskrav	Se COM
Kvalifikationskrav	<ul style="list-style-type: none"> <li>Är godkänd av transportstyrelsen.</li> <li>Enligt TSFS 2019:19 Bilaga 1.</li> </ul>
Ersättare	<ul style="list-style-type: none"> <li>L C SIS</li> </ul>
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Att fatta beslut inom ramen för lagar, förordningar och föreskrifter vad</li> </ul>

	<p>avser eget verksamhetsområde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I samråd med L C Flygplats införa begränsningar inom flygplatstjänsten när så erfordras för att upprätthålla acceptabel flygsäkerhetsnivå.</li> </ul>
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flygplatsledning avseende flygplatstjänst</li> <li>• OA avseende operativa begränsningar</li> </ul>

#### 6.4.10. Tekniskt Ansvarig Flygbasmateriel (TA Flygbas mtrl)

Beskrivning	<p><i>Enligt LMF-L 6.5.9</i></p> <p>Är system- samt tekniskt ansvarig, avseende förvaltning av flygsäkerhetspåverkande flygbasmateriel. Såsom; flygplatsens fordon, räddningsutrustning och fälthållningsutrustning vid flygplatsen. Orienterar L C Flygplats avseende flygplatstjänsten.</p>
Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tillse att flygplatsens markmateriel håller den standard som krävs för att uppfylla flygplatsens certifikat, gällande regelverk och ingångna avtal.</li> <li>• Stödja A4 vid lokal driftsättning.</li> <li>• Effektuera av L C Flygplats beslutade operativa begränsningar.</li> </ul>
Uppgifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orienterar fortlöpande L C Flygplats och föreslår behov av korrigerande åtgärder.</li> <li>• Rapporterar samt åtgärdar flygsäkerhetshotande avvikelser eller driftstörningar.</li> <li>• Stödjer FSO Flygplats vid riskanalyser och utredningar.</li> <li>• Handlägger tillämpliga avvikelser på flygbasmateriel.</li> </ul>
Utbildningskrav	
Kvalifikation skrav	
Ersättare	
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Att fatta beslut inom ramen för lagar, förordningar och föreskrifter vad avser eget verksamhetsområde.</li> <li>• Att införa temporära restriktioner inom eget verksamhetsområde i syfte att uppnå tolerabel risknivå.</li> </ul>
Rapporterar till	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flygplatsledning avseende funktionsfrågor</li> <li>• OA avseende operativa begränsningar</li> </ul>

#### 6.4.11. Civil Flygstationschef

Beskrivning	Tillhör Swedavia och ansvarar för den civila verksamheten med egen organisation inom det civila flygstationsområdet
Ansvar	L C Flygplatsen har delegerat ansvaret till Flygstationschefen enligt avtal mellan Försvarmakten och Swedavia. Delegering enligt TSFS 2010:119, ska tecknas mellan L C Flygplats och Flygstationschef där ansvar och befogenheter framgår kopplat till ingångna avtal samt F 17 VR, resp. part ska ha ett exemplar.

Uppgifter	
Utbildningskrav	
Kvalifikation skrav	
Ersättare	
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Att fatta beslut inom ramen för lagar, förordningar och föreskrifter vad avser eget verksamhetsområde.</li> <li>• Att införa temporära restriktioner inom eget verksamhetsområde i syfte att uppnå tolerabel risknivå.</li> </ul>
Rapporterar till	Rapporterar till L C Flygplatsen avseende flygplatstjänsten

#### 6.4.12. Samordnare flygterminaltjänst

Beskrivning	Stödjer flygplatsen med samordning av Flygterminaltjänst vad det avser;
Ansvar	Ansvarar för terminaltjänsten på Ronneby flygplats avseende militär luftfart eller luftfart med militär anknytning
Uppgifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handläggning av PPR för nationella samt internationella transport och passagerare flyg,</li> <li>• Styra öppethållning för mottagande av externa kunder</li> <li>• Reglera terminaltjänsten</li> <li>• Stöd vid basering av externa flygförband (gäller ej svensk stridsflyg och Hkp)</li> </ul> Stödjer Handläggning av Open Skies på F 17
Utbildningskrav	
Kvalifikation skrav	
Ersättare	Tjänstgörande flygplatsman terminal
Befogenhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Att fatta beslut inom ramen för lagar, förordningar och föreskrifter vad avser eget verksamhetsområde.</li> <li>• Att införa temporära restriktioner inom eget verksamhetsområde i syfte att uppnå tolerabel risknivå.</li> </ul>
Rapporterar till	Rapporterar till L C Flygplatsen avseende flygplatstjänsten.

#### 6.4.13. Lokal SIS chef

Beskrivning	Central SIS chef återfinns i HKV/Flygstaben och är central företrädare inom SIS funktionen och ansvarar för att de tekniska system som brukas samt driftsätts på flygplatsen är kvalitetssäkrade.
Ansvar	Bevakar att SIS tjänsten på flygplatsen äger rätt förutsättningar för att bedriva



	sin funktion enligt gällande regelverk.
Uppgifter	
Utbildningskrav	
Kvalifikation skrav	
Ersättare	
Befogenhet	
Rapporterar till	

### 6.5. Verksamhetsansvariga eller övriga roller

Flygplatsledningsmötet (L C Flygplats) analyserar vilka chefer i linjen eller övriga roller som har direkt påverkan på flygplatstjänsten eller flygsäkerheten inom tjänsten.

Följande påverkar flygplatsdriften;

C F 17	Resursägare, ansvarig ställda uppgifter.
C 2. BasE	Ansvarar för att flygplatsdriften lever upp till ställda krav.
C 24. Flygbaskompani	Ansvarar för att flygplatsdriften lever upp till ställda krav.
C 242 R3 pluton	Ansvarar för att flygplatsdriften lever upp till ställda krav.
C 232 R3 pluton	Ansvarar för att flygplatsdriften lever upp till ställda krav.
C 243 sambandstropp	Ansvarar för att flygplatsdriften lever upp till ställda krav.
C 244 sambandstropp	Ansvarar för att flygplatsdriften lever upp till ställda krav.
C A6	
Stabschefen	
C LogE	Ansvarig gentemot L C Flygplats att drivmedelsfunktionen på flygplatsen äger rätt förutsättningar för att sköta sin uppgift enligt egna styrande dokument samt tillämpliga delar av Anvisning för flygplatsdrift RON.
C FSS	Ansvarar för FBM lever upp till ställda krav

Övriga som har en påverkan på flygplatsdriften

C Q F 17	Ansvarar för F 17 verksamhetsledningssystem
Miljöhandläggare	Övervakar flygplatsens miljötillstånd samt följer upp och rapporterar avvikelser inom sitt ansvarsområde.
Infrahandläggare	Samordnar infrastrukturella åtgärder inom flygplatsen mellan Försvarsmakten (Flygplatsoperatören) och FORTV. Stödjer flygplatsen med framtagande av behovsanmälan, behovsanalys samt behovsunderlag.
Förvaltare Fortifikationsverket	Är representant för FortV vilka är fastighetsägare av flygplatsen med uppgift att förvalta och utveckla densamma.
Vakthavande befäl (VB)	VB är ansvarig för all verksamhet då C OrgE ej är på plats

	och har befogenhet att öppna och stänga flygplatsen utanför normal öppethållningstid.
Säkerhetschef	Ansvarig avseende bevakning av militärt skyddsobjekt omfattande flygplatsen.
Chef metrologiavdelningen	Ansvarar för att ge metrologiska bedömningar och prognoser. Deltar i väderbriefing samt vid behov levererar väderunderlag till fälthållningsledaren eller vid lokala undersökningar.

## 7. Mötes forum

### 7.1. Centrala möten

#### 7.1.1. Flygplatschefsmöte

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

#### 7.1.2. Flygsäkerhetsofficersmöte

FSO-flygplats ska delta i flygsäkerhetsofficersmöte (FSO-möte) som C Flygsäk kallar till enligt R-LML. Detta möte syftar till att öka möjligheten till kompetensöverföring inom nätverket bestående av FSO och Flygsäk samt förädla de processer som används i flygsäkerhetsarbetet och ge styrningar till FSO i det fortsatta arbetet.

FSO-möte genomförs två gånger per år, en gång under våren och en gång under hösten. FSO-möte under hösten syftar dessutom till att sammanställa och bearbeta underlag för kommande års flygsäkerhetsplan (FSP).

#### 7.1.3. FSO-telefonmöte

Flygsäk kallar FSO-Flygplats till telefonmöte för avstämning om flygsäkerhetsläget och aktuella avvikelser.

Syfte	Analys av skrivna flygsäkerhetsavvikelser på respektive flottilj. Sammanställning av alla flottiljers avvikelser för att se trender. Övergripande koordinering av flygsäkerhetsarbetet mellan flygplatserna. Identifiera och analysera behov av utredning/undersökning samt riskutredning.
Periodicitet	Ca 10 gånger per år
Agenda	Enligt sammankallande
Ingångsvärden	Flygsäkerhetstrender Flygsäkerhetsavvikelser
Resultat	Underlag för beslut till C flygplats om flygsäkerhetsfrågor Underlag för beslut till C Flygsäk om flygsäkerhetsfrågor
Dokumentation	Protokoll
Leds av	Av Flygsäk utsedd
Deltagare	FSO-flygplats
Inbjuds	Av Flygsäk
Sammankallande	Flygsäk

## 7.2. Lokala möten

Nedanstående mötesstruktur beskriver de möten som ska genomföras periodiskt.

- Samtliga möten ska protokollföras.
- Protokollen ska dokumenteras minst 2 år.

### 7.2.1. Lokalt flygplatsledningsmöte RON

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

Syfte	<p>Analysera verksamhetsförutsättningar och förändringar inom flygplatstjänsten.          Koordinera flygplatstjänsten vid flygplatsen.          Samordna förslag till förändringar i LMF-L          Bevaka och analysera förändringar i styrande dokument som påverkar flygplatsen.          Besluta inom givet ansvar om begränsningar och förändringar som säkerställer flygplatstjänsten vid förbandet          Besluta om åtgärder inom givet ansvar för att säkerställa flygsäkerheten vid flygplatstjänsten vid förbandet.          Uppdatera deltagare om flygsäkerhetsläget vid flygplatsen.          Rutiner, nya eller förändringar i befintliga</p>
Periodicitet	Minst 6 gånger per år utifrån behov
Agenda	Enligt sammankallande
Ingångsvärden	<p>Centralt L C Flygplatsmöte          Flygsäkerhetsmöte Flygplats          Möten med flygplatsdriftorganisationen          Övriga relevanta lokala beslutsmöten          Flygsäkerhetsbedömning          Förslag på förändringar i F 17 VR.          Förslag på förändringar i F 17 VO.          Analys av verksamhetsförändringar          Säkerhetsbevisningar          Riskanalyser med åtgärdsplaner.          Flygsäkerhetsplan          Revisionsrapporter          Utredningsrapporter</p>
Resultat	<p>Underlag för beslut till verksamhetsansvarig/Linjechef om lokala förändringar, förbättringsmål och förbättringar i verksamhetsledningssystemet.          Beslut inom givet ansvar.          Beslut om tillfälliga begränsningar.          Beslut om förändringar i lokalt styrande dokument inom flygplatstjänsten          Förslag till förändringar i centrala operationella styrningar (LML L m.fl.) och lokalt styrande dokument.          Beslut om information till C Flygplats, övriga L OC vid förbandet samt tillsyningsmyndighet.</p>

	Förslag på förändringar i F 17 VR. Förslag på förändringar i F 17 VO. Förslag om information till FLYGI
Dokumentation	Protokoll
Leds av	L C Flygplats
Deltagare	TA LEDSYST, TA FBM, L C SIS, FSO-FLYGPLATS, OA RON, OA HAG; CO ATS, TC Flottilj
Inbjuds	SATCO, Enligt L C Flygplats
Sammanställande	L C Flygplats

### 7.2.2. Flygsäkerhetsmöte Flygplats

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

Syfte	Övergripande koordinering av flygsäkerhetsarbetet mellan flygplatstjänsten- ledning och flygplatsdriften (i förekommande fall även den militära flygstationstjänsten). Inhämtning av information om aktuellt flygsäkerhetsläge genom analysering av avvikelser och rapporter. Identifiera och analysera behov av utredning/undersökning samt riskutredning. Bedöma huruvida riskreducerande åtgärder haft avsedd effekt Uppföljning av Flygsäkerhetsplan. Flygsäkerhetsbedömning till C OrgE och C Flygsäk
Periodicitet	Minst 6 gånger per år utifrån behov
Agenda	Enligt sammankallande
Ingångsvärden	Centralt FSO möte Lokalt flygplatsledningsmöte Möten med flygplatsdriftorganisationen Övriga relevanta lokala och centrala flygsäkerhetsmöten
Resultat	Fastställa flygsäkerhetsbedömning och rapport om flygsäkerhetsnivå på flygplatsen (militära flygstationen) till C OrgE (FLM) och C Flygsäk. Förslag till beslut vid lokalt L C Flygplatsmöte om förändringar, förbättringsmål och förbättringar. Beslut lokala undersökningar, riskutredning och riskanalys Föreslå behov av lokal undersökning Föreslå ytterligare riskreducerande åtgärder för att säkerställa flygsäkerheten Föreslå beslut om tillfälliga begränsningar. Föreslå förändringar i lokalt styrande dokument inom flygplatstjänsten Förslag till förändringar i centrala operationella styrningar (LMF L m.fl.) och lokalt styrande dokument. Beslut om information till C Flygsäk.
Dokumentation	Protokoll
Leds av	FSO-Flygplats
Deltagare	FSO-SIS, FSK, Flygplatsräddningschef, Fälthållningschef, FA SIS

Inbjuds	Enligt FSO-Flygplats
Samman kallande	FSO-Flygplats

### 7.2.3. Intressentmöte

Syfte	Samordna verksamheter på flygplatsen med utomstående intressenter och leverantörer av tjänster som har påverkan på flygplatstjänsten eller flygsäkerheten. Identifiera friktioner som kan påverka verksamheten. Informera om verksamhet och förändringar vilka kan ha en verksamhet – eller flygsäkerhetspåverkan.
Periodicitet	1-2 ggr/år
Agenda	Enligt sammankallande
Ingångsvärden	Rapporterade avvikelser Revision Utredningar Förändringar i verksamheten (INFRA, Övningar osv) Förändringar i regelverk och styrningar Operatörernas information till flygplats och flygplatsrelaterade avvikelser
Resultat	Uppfylla krav på tolerabel risknivå Informationsöverspridning
Dokumentation	Protokoll
Leds av	L C Flygplats
Delta gare	CO ATS/SATCO, FSO-Flygplats, FSK, OA, Flygstationschef, FortV
Inbjuds	Enligt L C Flygplats bedömning, ex Ronnebyflygklubb, Blekinge flygklubb och civila flygoperatörer,
Samman kallande	L C Flygplats

### 7.2.4. Operativt möte Ronneby Flygplatser

Syfte	Ledning och resurssamordning av driften. Flygsäkerhetsarbete utifrån funktionen.
Periodicitet	1 gång/månad
Agenda	Enligt sammankallande
Ingångsvärden	Flygsäkmöte flygplats Flygplatsledningsmöten FLM BasE Rapport 24. kompanirapport Intressentmöte RON
Resultat	Uppfylla krav på tolerabel risknivå
Dokumentation	Protokoll, delges berörda.
Leds av	OA RON
Delta gare	<i>DUC inom 24.fbaskomp</i>
Inbjuds	Flygplatsledning RON
Samman kallande	OA RON/HAG

## 7.2.5. Funktionsmöte flygplats

Syfte	Samordning av flygplatsverksamhet
Periodicitet	1 gång/kvartal
Agenda	Enligt sammankallande
Ingångsvärden	Flygsäkmöte flygplats Flygplatsledningsmöten FLM Base Rapport 24. kompanirapport Intressentmöte RON INFRA
Resultat	Uppfylla av krav
Dokumentation	Protokoll, delges berörda.
Leds av	LC Flygplats
Deltagare	Räddningschef RON/HAG; Fälthållningschef RON/HAG, FA SIS RON/HAG
Inbjuds	FSO-Flygplats, FSK, FSO SIS
Sammankallande	LC Flygplats

## 8. Avtal och överenskommelser

### 8.1. Allmänt

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

I avtal och överenskommelser ska det vara tydligt att den externa leverantörens påverkan på flygplatsen följer krav och styrningar, dessa finns i huvudsak beskrivna i Anvisning för flygplatsdrift RON som ska vara tillgänglig för leverantören. Därtill ska övriga tillämpliga regelverk specificeras i avtalet eller överenskommelsen.

### 8.2. Överenskommelse

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

Överenskommelser med externa leverantörer av produkter och tjänster som påverkar flygplatsen och dess drift ska dokumenteras

## 9. Ledning fortsatt systemvärdighet

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

All materiel med flygsäkerhetspåverkan ska underhållas enligt vård Försvarmakten. Materiel klassad som FBM och vilken som flygsäkerhetspåverkande återfinns i ÄFR master FM senaste utgåva. Materiel följer underhållsplaner (UHP) materiel (M) alternativt UHP- systems (S) och TO AF FLYG 100 000002, senaste

utgåvor i DITO, avseende de delar av underhållsprogrammet som omfattar förebyggande- och avhjälpande underhåll.

Anvisning för flygplatsdrift RON utvecklas vidare då centrala styrningar fastställs. Tills vidare se, R LML kapitel 3.

### 9.1. Avbrottshantering för flygbasmateriel/ hantering av avvikelser flygbasmateriel

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

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

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

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

*FSS STR F F17 tillhör organisatoriskt Flygenheten(FlygE) F17.*

*Chef FSS STR F F17 med FSS resurs bestående av Handläggare (HL) FBM är lokal funktionsföreträdare.*

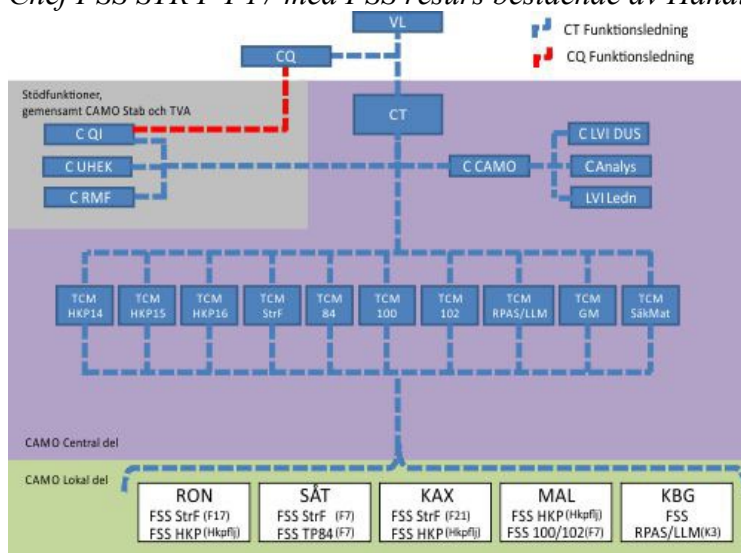


Bild: Forsvarsmaktens flygoperatörs organisation för ledning, funktionsledning och organisatorisk tillhörighet.

## 10. Flygplatsdata

### 10.1. Allmänt

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

#### 10.1.1. Rapportering av data till flygbriefingtjänst

Flygplatsen ska minst tillhandahålla och publicera uppgifter om:

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

### 10.2. Krav på datakvalitet

Försvarsmakten har ett avtal med LFV för stöd med utbyte av flygdata och/eller flyginformation. Huvudavtal med FM och LFV har tecknats centralt. FVC tecknar produktionsavtal årligen avseende med LFV.

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

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

### 10.3. System för hantering av flygdata och flyginformation

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

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

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

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



Se MIL AIP [www.briefingrummet.se](http://www.briefingrummet.se) och civil AIP på [www.aro.lfv.se](http://www.aro.lfv.se) för aktuell information.

#### **10.4. Tidsaspekter för rapportering av uppgifter till flygbriefingtjänst**

CO ATS ska tillse att NOTAM utan dröjsmål rapporteras och publiceras samt göras tillgänglig för flygtrafik och operatörer samt dess flygbriefingtjänst.

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

#### **10.5. Rutiner för förändringar AIP**

- a) förändringar ska skickas in senast xxx och xxx
- b) Förslag på förändringar sammanställs på SharePoint listan på F 17 flygplatser EMILIA
- c) Förändringarna hanteras av LFV efter godkännande av L C Flygplats

#### **10.6. Flygplatsens klassning**

För militär och civil banklassning se LMF-L 10.2

### **11. Utbildning och kompetenskontroll inom flygplatstjänsten**

#### **11.1. Grund**

Grunden för Utbildning och kompetenskrav är bilaga 1 LMF-L vilket ska följas.

#### **11.2. Inledning**

För att tjänstgöra inom den militära flygplatstjänsten ska all personal vara behörig och inneha kompetens motsvarande den befattning som personen ifråga tjänstgör i.

Chef i linjen ska identifiera och sammanställa vilka som omfattas av nedanstående krav.

Grundutbildning, repetitionsutbildning och periodisk träning ska ske enligt bilaga 1 LMF-L och central kursplan.

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

Chef i linjen inom flygplatsdrift eller i organisationer som påverkar flygplatsdriften ska säkerställa att program för utbildning och kompetenskontroll uppfylls och är implementerat för all personal ingående i denna.

Chef i linjen ansvarar för att i samråd med funktionsansvarig inom respektive funktion säkerställa att det finns godkända instruktörer på varje funktion för att genomföra utbildning, periodisk träning och kompetenskontroll.

Varje chef i linjen som ingår eller har påverkan på flygplatsen och dess drift är ansvariga för att underställd personal äger rätt förutsättningar avseende kompetens, certifiering och träning utifrån regelkrav i innehavd uppgift och befattning.

Chef i linjen ska styra personaltjänsten i egen beskrivning så att den minst omhändertar krav enligt Anvisning för flygplatsdrift RON

### 11.3. Kompetensuppföljning

Funktionsansvarig inom respektive funktionsområde ska granska och bedöma kompetens för varje individ, för att säkerställa:

- a) Tillräcklig förståelse för och efterföljande av regler och instruktioner.
- b) Tillräcklig praktisk förmåga.
- c) Tillräcklig lokal kännedom.

Chef i linjen ska ha kompetensuppföljning för all personal som bevaras i minst 2år.

Kompetensuppföljningen ska minst innehålla;

- a) Individens namn
- b) funktionsområde
- c) Kompetensens giltighetstid
- d) Kvalifikationer
- e) Utbildningar
- f) Kompetenskontroller

### 11.4. Certifiering

Inom de funktioner som kräver certifierad personal, enligt TSFS, FFS och LMF-L, ska respektive funktionsföreträdare göra en bedömning om personen innehar tillräcklig förmåga och erfarenhet för att ingå i flygplatsens driftorganisation. Respektive funktionsföreträdare ansvarar för att sammanställning av personalens certifikat finns.

### 11.5. Utbildningsprogrammet

#### 11.5.1. Personal inom flygplatsdrift

Ska uppfylla kompetenskrav för sin befattning enligt Bilaga 1 LMF-L

Ska genomgå grundutbildning med godkänt resultat som lägsta krav för att få påbörja sin tjänstgöring i den befattning som avses.

Grundutbildning genomförs enligt centrala styrningar och utbildning på förband.

Insatsledare inom Flygplatsräddningstjänst grundutbildas på FM centrala skola.

Fälthållningsledare inom Fälthållningstjänst grundutbildas på FM centrala skola.

Telesystemdrifts personal utbildas enligt "COM BAS kapitel 3 Behörighet".

## 11.5.2. Grundutbildning

### 11.5.2.1. Ledningspersonal

Grundutbildning för ledningspersonal benämns Ledning av Flygplats på land FM2019-26516:1

### 11.5.2.2. Verksamhetsansvarig

Utbildningspaket *fördjupad utbildning militär luftfart* enligt R LML bilaga 2.

Utbildningspaket orienterande utbildning tjänster enligt R LML bilaga 2.

## 11.5.3. Utbildnings- och kontrollprogram för flygplatsräddningspersonal

Flygplatsräddningspersonal ska genomföra centralt styrda utbildnings/träningsprogrammet enligt Bilaga 1 LMF-L.

Flygplatsräddningspersonalen ska genomföra praktiska övningar på de typer av luftfartyg som opererar på Ronneby och Hagshults flygplats. Innehåll och förutsättningar redovisas i drifanvisning räddning

Utöver den centralt styrda utbildnings/träningsprogrammet i Bilaga 1 LMF-L.

Ska det genomföras kontroller av alla genomförda utbildningar som utförs på lämpligt sätt. Vid praktisk träning kan kontrollen genomföras i samband med utbildningen.

## 11.5.4. Utbildningsanordningar

För flygplatsräddningstjänsten ska det på flottiljen, eller i dess närhet, finnas utbildningsförutsättningar som medger övning och träning enligt LMF-L Bilaga 1.

## 11.5.5. Instruktörer och handledare

Funktionsansvarig ska godkänna instruktörer och handledare som är utsedda av chef i linjen, för genomförandet av utbildningsprogram och kompetenskontroller inom funktionsområdet.  
Ansvaret för att säkerställa ett korrekt genomförande av utbildningsprogrammet är funktionsansvarig.

Instruktören ska;

- a) Ha dokumenterad erfarenhet och kunskap i ämnet.
- b) Inneha lämplig pedagogiska kunskaper.
- c) Regelbundet genomgår fortbildning som garanterar att undervisningskompetens upprätthålls.

Handledare ska;

- a) Regelbundet genomgå fortbildning för att hålla kompetensen aktuell.
- b) Uppfylla kraven på teorikunskaper och arbetserfarenhet som lämpar sig för den verksamhet som handledningen ska genomföra.

## 11.5.6. Periodisk träning

Chef i linjen ska enligt kap 11 identifiera, planera samt tillse genomförandet av den periodiska träningen för att minst uppfylla regelverk, enligt TSFS och RML.

Genomförd och planerad periodisk träning ska dokumenteras samt vid behov kunna redovisas för L C Flygplatsen eller tillsynsmyndighet.

#### 11.5.7. Incheckning

Program för incheckning av personal inom funktioner inom flygplatsdriften ska finnas beskrivet i respektive organisations driftanvisning eller motsv.

Programmet ska minsta omfattat:

- a) Ny personal
- b) Efter frånvaro mer än 6 månader.

### 11.6. Medicinska och fysiska kontroller

Varje chef med personalansvar ska säkerställa att underställd personal uppfyller medicinska och fysiska krav, kraven ska dokumenteras och arkiveras i 2år samt vid behov kunna visas upp.

I de fall då det ställs krav på personalens medicinska och fysiska status för att lösa sin uppgift ska chef i linjen tillse att så det planeras och genomförs.

### 11.7. Utbildning flygplatssäkerhet (Airside Utbildning)

#### 11.7.1. Allmänt

Flygplatssäkerhetsutbildningen krävs för samtliga som ska vistas inom flygplatsområdet utan ledsagning. Utbildningen hålls i två behörighetssteg:

1. Ger behörighet för flygplatsområdet exklusive manöverområdet
2. Är en tilläggsutbildning och ger behörighet för manöverområdet

Varje behörighetssteg sker i två nivåer och kommer förklaras vidare i kommande kapitel

#### 11.7.2. Giltighetstid

#### Personal med ord. tjänstgöring inom flygplatsområdet (airside)

- Giltighet fyra år.
- Linjeorganisationen ansvarar för att vidmakthålla den enskildes behörighet.

#### Personal som ej normalt tjänstgör inom flygplatsområdet (airside)

- Giltighetstiden är max 12 månader.
- Linjeorganisationen ansvarar för den enskildes behörighet är aktuell.

#### Entreprenörer som arbetar återkommande i olika projekt inom flygplatsområdet (airside)

- Giltighetstiden är max 12 månader.
- Projektansvarig ansvarar för att personal som ingår i projektet innehar rätt behörighet.

### **Tillfälliga Entreprenörer enstaka projekt inom flygplatsområdet (airside)**

- Giltighetstiden inom projekttid.
- Förnyad behörighet kräver minst kunskapskontroll mot aktuellt projekt.
- Projektansvarig ansvarar för att personal som ingår i projektet innehar rätt behörighet.

### **Återkallande av behörighet**

Chef i linjen eller funktionschef kan på uppdrag av L C Flygplats återkalla behörighet om det framkommer att omständigheterna är sådana att vederbörande inte längre anses uppfylla kraven för godkänd utbildning och inneha aktuell behörighet.

#### **11.7.3. Flygplatssäkerhetsutbildning för entreprenörer och externa leverantörer**

Civil entreprenör eller annan som inte tillhör flygplatsens driftorganisation och där det ej krävs fullständig flygplatssäkerhetsutbildning, d.v.s. inte uppträder utan ledsagning, ska genomgå säkerhetsutbildning för arbeten på/vid flygplatsområdet.

Utbildningen genomförs enligt L C Flygplatsen direktiv av flygplatssäkerhetsinstruktör. utbildningen ges till platschef/arbetsledare som därefter utbildar egen personal.

Kontaktuppgifter med telefonnummer till berörda inom flygplatsen erhålls vid utbildningen.

Förteckning över utbildad personal ska föras av platschef/arbetsledare, kopia ska förvaras hos tjänstgörande Fälthållningsledare.

#### **11.7.4. Instruktör flygplatssäkerhet (airside instruktör)**

L C Flygplats utser Huvudinstruktör och instruktörer som krävs för att genomföra utbildning för vistelse inom Flygplatsområdet.

Utbildningsorganisationens instruktörer ska finnas namngivna i F 17 verksamhetsledningssystem som Instruktör flygplatssäkerhet.

##### **11.7.4.1. Huvudinstruktör**

Ingår i det centrala nätverket avseende revidering av utbildningsinnehåll och kunskapsprov för försvarsmaktens flygplatser.

#### **Kompetenskrav**

- Central utbildning för utbildningsansvarig
- God kännedom om flygplatsernas lokala utformning.
- God kännedom om flygplatsernas regler och verksamhet.
- Grundläggande utbildning steg 1-2 lokalt anpassade för flottiljens verksamhetsplatser.

#### **Uppgift och befogenheter**

- Ansvarig för aktuell flygplats lokala utbildningsunderlag
- Ansvara för att instruktören finns namngiven i flygplatsens styrande dokument
- Ansvarig för instruktörernas utbildning och fortbildning
- Ansvarig för flygplatsens nätverk för instruktörer

### 11.7.4.2. Instruktör

Ingår i flygplatssäkerhets lokala nätverk avseende förändringar utbildningsunderlaget för flygplatssäkerhetsutbildning

Kompetenskrav

- Steg 1-2 utbildningen
- Vid behov lokal tilläggsutbildning steg 3
- God kännedom om flygplatsernas lokala utformning
- God kännedom avseende flygplatsernas regler
- Lokal instruktörsutbildning för de flygplatser som avses

Uppgift och befogenheter

- Genomför utbildning enligt fastställd utbildningsplan
- Rapporterar genomförd utbildning enligt L C Flygplatsens styrande dokument
- Genomför kunskapskontroll för att därefter planlägga och genomföra repetitionsutbildning

## 12. Flygplatssäkerhet

### 12.1. Allmänt

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

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

#### 12.1.1. Definition flygplatsområde

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

Flygplatsens geografiska område redovisas på flygplatskartan i Anvisning behörighetsområde RON.

På flygplatskartan definieras Flygplatsområde, färdområde, manöverområde och särskilda skyddsområden.

#### 12.1.2. Behörighetsområde

Med behörighetsområde avses de områden inom flygplatsen vilka ej all personal generellt äger tillträde utan särskilt behörighet och utbildning.

Karta över behörighets områden finns i Anvisning för behörighetsområde RON

Flygplatsens delas in i följande behörighetsområde:

(övriga områden och lokaler inom militärt skyddsområde enligt säkerhetschef F17)

Område	Krav för vistelse	Behörighetshandling	Utsedd ansvarig
Se karta flygplats- och behörighetsområde			
<b>Airside</b> Flygplatsområde	Utbildning enligt kapitel 6.1	Behörighets sammanställning	L C Flygplatsen
<b>Manöverområde</b> Område avsett för luftfartyg start, landning och taxning	Enligt ovan Trafikreglering ATS enligt kapitel 6.1	Enligt ovan	CO ATS
<b>Militär plattor och övriga ytor</b>	Utbildning enligt kapitel 11.7 Enligt respektive plattansvariga	Enligt ovan Enligt respektive plattansvarig	Enligt kapitel 12.7
<b>Civil platta med stationsområde</b> Behörighetsområde upprättas enligt krav på områdesindelning.	Enligt Swedavia QOMS, särskilda krav vid upprättad CRSA	FM alt FortV personal tjänstelegitimation	Civil Flygstationschef

### 12.1.3. Behörighetshandling

Generellt gäller inom skyddsområdet att identitet ska kunna styrkas med någon av nedanstående giltigt Identitetshandling:

- a) Militärt tjänstekort
- b) Identitet handling utfärdad av Swedavia
- c) Tillfällig besökshandling, (inom Ronneby Garnison)

För behörighetshandling inom ovan angivna behörighetsområde genomför instruktör flygplatssäkerhet utbildning enligt kapitel 11.5 och meddela detta till huvudinstruktören för sammanställning i behörighetsregister.

För Civil platta med stationsområde utfärdar Swedavia behörighetshandling enligt QOMS.

## 12.2. Tillträde till flygplatsområdet

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

För kännedom om flygplatsens säkerhetsregler genomförs utbildning i flygplatssäkerhet.

Om utbildning ej är genomförd ska ledsagning genomföras enligt 12.2.4.

### 12.2.1. Regler för vistelse inom flygplatsområdet.

För att vistas inom flygplatsområde på RON flygplats måste kraven i Anvisning för flygplatsdrift RON följas, detta gäller alla markrörelse inom flygplatsområdet, till fots eller med fordon.

För entreprenörer gäller separata bestämmelser.

För att beviljas tillträde till flygplatsområdet ska flygplatssäkerhetsutbildning genomföras, utbildningen ska säkerställa att varje individ minst har kännedom om;

- a) Flygplatsens utformning
- b) Behörighetsområden
- c) Regler och reservförfaranden för samband
- d) Företrädes- och trafikregler
- e) Säkerhetsavstånd till flygfartyg och utrustning
- f) FOD
- g) Krav på fordon- och personlig utrustning
- h) Kännedom om hotspots (riskkällelista)

#### 12.2.1.1. Krav för att beträda flygplatsområdet

1. All trafik (gäller även fotgängare) på flygplatsområdet förutom manöverområdet får endast ske av behörig personal efter tillstånd av L C Flygplats.
2. All trafik (gäller även fotgängare) på manöverområdet får endast ske av behörig personal i tjänsteärende efter särskilt tillstånd av ATS. Tillstånd begärs via markradio, ständig passning på radion gäller, se även punkt 5 och 6.
3. Blinkningar med ban- och taxiljus innebär att personal, som fått tillstånd att uppehålla sig på manöverområdet omedelbart ska lämna området och ställa sig hinderfritt.
4. Vid marktrafik inom Flygplatsområdet ska i första hand hårdgjorda vägar/ytor som ej tillhör manöverområdet användas.
5. Utryckningsfordon och flygfartyg ska lämnas företräde.
6. Regler för tillfälliga hinder ska följas
7. Förare av fordon som ska beträda flygplatsområdet har ansvar att kontrollera fordonet innan infart efter FOD (föremål som kan lossna och skada luftfarkoster). Kontroll ska ske så att FOD ej lämnas på hårdgjorda ytor.
8. Fordonet ska vara drift- och trafiksäkert och framföras på sådant sätt att hög flyg- och trafiksäkerhet säkerställs.
9. Vid upptäckt av FOD inom manöverområdet hanteras det enligt kap7.8. I första hand ska föremålet ligga kvar (gäller ej egen genererad FOD t.ex. jord/grus mm) om så flygsäkerheten så kräver får dock föremålet flyttas. Föremålet ska då komma fälthållningsledaren till handa, med ovanstående uppgifter.
10. Vid upptäckt av vilt/fågel som kan påverka flygsäkerheten inom eller i anslutning till flygplatsområdet ska detta anmälas till fälthållningsledaren, vid omedelbar fara tas kontakt direkt med ATS.
11. Husdjur, t.ex. hund får endast undantagsvis medföras inom flygplatsområdet och ska då vara kopplade motsv. så att dessa ej riskerar flygsäkerheten.
12. Representant för företag eller myndighet som tillfälligt ska vistas på flygplatsområdet eller på annat sätt kan påverka flygsäkerheten ska erhålla utbildning i flygplatsens lokala säkerhetsregler, i annat fall så ska ledsagare utses.
13. För entreprenörers (motsv.) arbeten inom flygplatsområdet gäller även kapitel 7.2
14. Rutiner för LVP ska följas.
15. Då CSRA är upprättad på civilplatta, vilket är fallet 1 timme innan avgång fram till avgång, inom markerat område (markeras med skyltar), tillträde får då enbart ske om:



- a. Genomgången säkerhets kontroll
- b. Kontakt med ramppersonalen är tagen.
- c. Alternativt följas av en ledsagare från Swedavia.

### 12.2.2. Tillträde till flygplatsområdet då ATS ej är aktivt

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

#### **Beakta att rullbanan kan användas av luftfartyg under tiden ATS ej är aktivt.**

För tillträde och vistelse inom flygplatsområdet (För geografiskt område se Karta över flygplats och behörighetsområde) när ATS ej är aktiverat gäller regler samt att förutsättningar är uppfyllda enligt anvisning för flygplatsdrift.

Markrörelser inom platt- eller övriga flygplatsområde regleras av plattansvariga.

Arbetsledare för entreprenörer, leverantörer och underleverantörer tillser att personal som ska utföra arbete inom flygplatsen känner till lokala säkerhetsregler samt erhållit utbildning, i annat fall ska ledsagare utses.

- a) För att vistas inom fastställt flygplatsområde när ATS ej är aktiverat på F 17 flygplatser måste reglerna i anvisning flygplatsdrift RON följas, reglerna gäller all rörelse inom flygplatsområdet (Airside), till fots med fordon osv.
- b) Krav enligt 12.2.1 ska följas
- c) Kontroll att ATS inte är aktiverat genom tre stycken upprop/selektivt anrop med uppehåll i mellan.
- d) Genomför radiotrafik enligt ordinarie rutin utan svar från ATS
  - a. Anropssignal
  - b. Position
  - c. Destination
  - d. Färdväg
- e) Beträdd flygplatsområdet som det vore aktivt genom mycket god uppsikt
- f) Beträdd rullbanan endast under nödvändig tid och nyttja företrädesvis kanten av rullbanan.
- g) Beakta att rullbanan kan användas av flygklubbar under tiden ATS ej är aktivt.
- h) Vid upptäckt av vilt/fågel som kan påverka flygsäkerheten inom eller i anslutning till flygplatsområdet ska detta anmälas till fälthållningsledaren.
- i) Vid arbeten eller underhåll på/av bansystemet under den mörka delen av dygnet skall taxi- och plattbelysningen vara tänd, ansvarig kontakta Fälthållningsledaren för aktivering/avaktivering av belysningen

### 12.2.3. Regler för Fordon och personalsutrustning

Fordon och personal som vistas inom manöverområdet gäller:

- a) Fordon ska vara utrustade med roterande prisma gult eller orange varningsljus med ljus intensitet enligt FSS. Varningsljus ska vara tända under vistelse inom manöverområdet.
- b) Fordonet och redskap ska vara godkänt enligt Vård FM eller civila fordon enligt TS.
- c) Fordon eller personal ska vara utrustade med sambandsutrustning för omedelbar kontakt med ATS.
- d) Varselkläder (enligt klass 1) ska bäras vid vistelse på manöverområdet.

- e) Fordon som är utrustade med dubbdäck får ej framföras på hårdgjorda ytor inom flygplatsområdet.
- f) Vid vistelse inom manöverområdet i samlad grupp så gäller kraven enligt punkten 1 och 2 endast ett fordon eller en person.

#### 12.2.4. Ledsagning

Personal som inte uppfyller krav för att självständigt vistas på flygplatsområdet kan ges tillträde genom ledsagning.

Ledsagare ska ha behörighet att vistas inom flygplatsområdet och ansvarar för den ledsagade under hela vistelsen.

#### 12.2.5. Stryning för start/landning på TWY M

Vid start och landning med tung helikopter kan TWY M användas som tillfällig FATO.

Besättningen begär tillstånd varvid ATS säkerhetsställer att TWY M ej besträds av annan personal alt fordon och därefter medger start eller landning.

CO ATS omhändertar rutiner i egen manual för att säkerhetsställa pruceduren.

#### 12.2.6. Regler för djur

Husdjur får inte medföras inom flygplatsområdet.

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

- a) Hundar som används i tjänsten för Polis, Tull, Försvarmakten och för skydds jakt.
- b) Djur som fraktas i enlighet med flygoperatörs godkännande och i förekommande fall med tull och polismyndigheters godkännande.
- c) Ledarhund för synskadade, dessa hundar ska alltid hållas kopplade.

Person eller organisation som beviljats avsteg ska ha kontroll över och tillse att djuret ej kan röra sig fritt över flygplatsområdet. Övriga tillstånd och krav för garnisonen ska beaktas.

### 12.3. Regler för mark- och anläggningsarbete inom flygplatsområdet

Vid arbeten inom flygplatsområdet gäller 12.2.7 "Arbeten inom flygplatsområdet".

Följande åtgärder ska vidtas vid arbeten eller materialhantering som ej omfattar normal stationstjänst, klargöring eller flygplatsdrift;

- a) Avspärning av arbetsplatsen
- b) Vid arbeten ska fälthållningsledaren (0457-47 13 41) kontaktas för eventuell ledsagning och kontroll av flygsäkerheten kan ske.
- c) Kontakt mellan entreprenör (vilka ej har egen behörighet till flygplatsområdet) och flygtrafikledning sköts av fälthållningsledare.
- d) FOD risk ska beaktas vid alla arbeten

- e) Tillfälliga hinder ska följa 12.3.2 vid behov ska Mil respektive Civil NOTAM utfärdas och effektueras av ATS
- f) Entreprenörer som använder underleverantörer i sina arbeten inom flygplatsområdet ansvarar för att säkerhetsreglerna är väl kända
- g) Tydliga regler och metodik för arbetet ska utarbetas så att teknisk utrustning inte okontrollerat påverkas
- h) Kabelsökning och ev. kabelutsättning ska genomföras innan arbetet påbörjas

#### 12.3.1. Mark och anläggningsarbeten då ATS ej är aktiv.

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

Tydliga styrningar och rutiner ska redovisas för L C flygplats så att flygsäkerheten ej påverkas.

#### 12.3.2. Planläggning av arbeten inom flygplatsområdet

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

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

- a) Typ av åtgärd
- b) Plats
- c) Tidsförhållande
- d) Påverkan på flygverksamheten
- e) Påverkan på flygsäkerheten
- f) Sammanhållande och ansvarig

### 12.4. System för övervakning och åtgärder

#### 12.4.1. Övervakning av Hinder

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

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

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

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

Hindermarkering ska finnas på hinder som fysiskt inte möjligen kan avlägsnas. Hinderljus ska vara tända under mörker och/eller dålig sikt, finns operativa- eller taktiska krav på att hinderljusen ska vara släckta alt reducerade i styrka följs 12.4.

#### 12.4.2. Tillfälliga hinder på flygplatsområdet

Tillfälliga hinder utgörs av t.ex. arbetsmaskiner, utrustning, schaktmassor och grävda gropar.

Vid tillfälliga hinder skall 12.3.2 följas och omhändertas.

I de fall då hindret är möjligt att flytta övervakar och kontrollerar fälthållningsledaren hindret i dialog med ATS, då detta ej är möjligt utger ATS NOTAM. Vid behov markeras tillfälliga hinder genom fälthållningsledarens försorg.

##### 12.4.2.1. Rutiner vid tillfälliga hinder

Med tillfälliga hinder på airside avses hinder som uppkommer vid pågående arbeten längs sidorna eller vid inflygning av bana, taxi och plattor. Det inkluderar även utrustning, maskiner och schaktmassor i samband med sådant arbete.

Vid driftsatt flygplats ansvar tjänstgörande fälthållningsledare för godkännande, övervakning och kontroll av tillfälliga hinder t.ex. vid entreprenörsarbeten.

I de fall då hindret är möjligt att flytta övervakar och kontrollerar fälthållningsledaren hindret i dialog med ATS, då detta ej är möjligt utger ATS NOTAM.

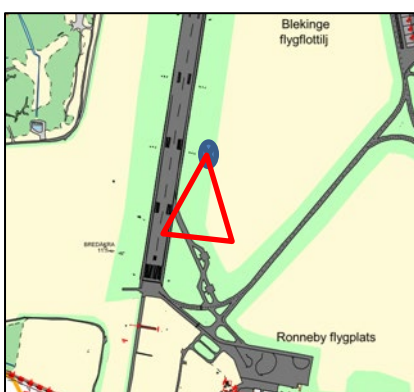
Vid behov markeras tillfälliga hinder genom fälthållningsfunktionens försorg.

Beskrivning av Rutiner vid tillfälliga hinder redovisas nedan

##### 12.4.2.2. Tillfälliga hinder vid TILS

Tillfälligt hinder medges för personal samt fordon ur flygplatsensfunktioner invid TILS under pågående flygverksamhet.

Vid driftsatt TILS får ej restriktionsområdet beträdas



Figur 2 restriktionsområde TILS

Fordon medges vid dessa tillfällen stå parkerad så att den ej står närmre banan än TILS egna avstånd till asfaltkant på banan (37,5m).

Tillståndet gäller även färd till/från TILS på avsedd väg under pågående flygverksamhet, tillståndet gäller efter klarering från ATS.

Flygplatsfunktionerna omhändertar egna rutiner för att säkerhetsställa 12.3.2.2

#### 12.4.2.3. Arbeten på start- och landningsområde (tillfälliga hinder)

Med avseende på tillfälliga hinder inom stråk indelas stråket i två områden på vardera sidan om banan enligt följande:

- **Område I** sträcker 75 meter från banans centrumlinje och RESA (vilket är utrullningsområdet från slutet på rullbanan till localizer antenn).
- **Område II** sträcker sig utåt från yttre kanten av område I till kanten av stråket, 150 meter från banans centrumlinje.

#### 12.4.2.4. Begränsningar på tillfälliga hinder

##### Område I

- Inom området får det inte finnas några fordon eller fotgängare då luftfartyg ska starta eller landa
- Inom området får arbeten som medför hinder inte samtidigt utföras på båda sidorna av banan.
- Hindrets yta får ej överstiga 10 m<sup>2</sup>, men smala gravar får i undantagsfall tillåtas upp till en sammanlagd yta av 30 m<sup>2</sup>.
- Tillfälliga hinder med en höjd över 0,6m och fordon får ej förekomma inom område I när banan trafikeras.
- All utrustning ska vara rörlig (flyttbar) och dess höjd får ej överstiga 5 meter.
- Arbetsutrustning som ska flyttas bort från område I/II får ställas upp på stråket vid yttre stråkgränsen (150m)

##### Område II

Inom område II gäller inga restriktioner för arbeten. Restriktioner gäller för landningshjälpmedel kontakt med CNS personal ska göras för att säkerhetsställa driften.

All utrustning ska vara flyttbar och dess höjd får ej överstiga 5 meter.

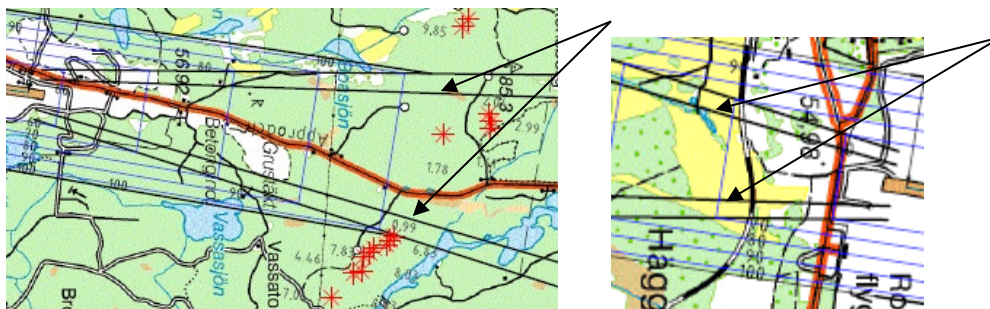
Fordon eller fotgängare då luftfartyg ska starta eller landa under förutsättning att:

- Radioförbindelse med ATS, vid längre arbete kan fälthållningsledare utses till ledsagare och är då ansvarig för att hålla vistelsen under uppsikt.
- Fordon eller maskiner ska vara flyttbara
- Att arbeten och fordon ej påverkar driften av befintliga landningshjälpmedel.

#### 12.4.2.5. Tillfälliga hinder inom start-stigytan

Start-stigytan sträcker mellan divergensen 15% för start-stigytan, och med en lutning av 2% i förhållande till banan, (svart pil på bild)

Fordon eller annan utrustning (gäller även fotgängare) får ej vara högra än inflygningsljusen Hindret får ej på något sätt hindra ljusbilden för inflygningslinjen



#### 12.4.2.6. Arbeten vid taxibanor, plattor och uppställningsplatser

Med tillfälliga hinder inom taxibanor, plattor och uppställningsplatser avses hinder som uppkommer vid pågående arbeten inom dessa områden. De inkluderar även utrustning, maskiner och schaktmassor i samband med sådant arbete.

#### 12.4.2.7. Hinder invid militära taxibanor, plattor och uppställningsplatser

Tillfälliga hinder invid militära taxibanor, plattor och uppställningsplatser får ej ha sådan höjd eller utsträckning att risk för taxande luftfartyg föreligger.

- Tillfälliga hinder inom 5 meter från taxibankanten ska ej ha en höjd överstigande 0,6 meter när den trafikeras.
- Tillfälliga hinder inom 5-25 meter från taxibankanten ska ej ha en höjd överstigande 1 meter när taxi trafikeras med transportflyg.

Schakter och andra håligheter inom dessa områden ska fyllas igen och komprimeras så snart som möjligt.

#### 12.4.3. Område för kommunikation och övervakningsutrustning

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

Särskilt skall beaktas att personal, fordon eller materiel inte utan tillstånd får uppehålla sig kring dessa områden, dessutom kan utrustningen utgöra en risk för personskador.

Områden som innefattar kommunikation och övervakningsutrustning;

- GP
- TILS
- PAR
- PAPI
- INFLYGNINGSLJUS

Område för kommunikation och övervakningsutrustning skall underhållas enligt tekniskorder samt utrustningens föreskrifter för riskområde. Området skall kontrolleras enligt fälthållningens föreskrifter för kontroll, åtgärder skall genomföras vid behov.

#### 12.4.4. Manuell bestämning av bansynvid

Vid Manuell bansynvid-observation ska ske;

- a) Från en position mellan 0-300m in på banan, mätt från tröskeln, för att representera sättnon.
- b) Från en höjd där observatören är 5m över banan
- c) Mindre än 120m från banans centrumlinje

Banljusen ska vid observationen vara inställda på 100%

Manuell bestämning av RVR görs företrädevis av fälthållningspersonal eller räddningspersonal.

#### 12.4.5. Missvisande ljus

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

Då störande eller missvisande ljus kan misstänkas eller identifieras rapporteras det enligt 12.3.5

Störande eller missvisande ljus skall vid flygsäkerhetsrisk rapporteras direkt till ATS och flygplatsledningen informeras, vid icke flygsäkerhetsrisk skall det rapporteras till flygplatsledningen.

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

Rapporten ska minst innehålla:

- a) Tidpunkt
- b) Geografisk plats eller riktning från flygplatsen
- c) Om möjligt vilken typ av ljuskälla

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

#### 12.4.6. Visuella hjälpmedel

Metod för att säkerställa kontroller av flygplatsens visuella hjälpmedel ska regleras i Anvisning för reglering av sambands- och informationssystemstjänst vid drift av flygplats.

Metoden ska uppfylla krav enligt;

- a) TO (Teknisk Order) systemsäkerhetspåverkande ledningssystemmateriel
- b) RML F
- c) Vid civila certifikat TSFS 2019:19 § 36-39.

#### 12.4.7. Område för kommunikation och övervakningsutrustning

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

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

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

Utpekade skyddsområde avseende flygplatsens landningshjälpmedel:

- a) PAR
- b) TILS (har ej risk- eller förbudsområde)
- c) ILS
- d) Flygplatsljus

Vid drift av ovanstående utrustning uppstår dessutom ett förbuds- respektive restriktionsområde inom vilken det kan uppstå personskador vid vistelse inom respektive område, teknisk ansvarig utarbetar riktlinjer för dessa områden.

För arbete inom ovanstående område görs kontroll med flygtrafikledningen för att säkerställa att utrustningen ej är aktiv.

Skyddsområdet runt respektive utrustning redovisas i den teknisk order för utrustningen

#### 12.5. System för underhåll av CNS teknik inom flygplatstjänsten

Anvisning för reglering av sambands- och informationssystemtjänst vid drift av flygplats ska fastställa underhållsplan och metod för att säkerställa förebyggande och avhjälpande underhåll av flygplatsens visuella hjälpmedel.

Metoden ska uppfylla följande krav enligt mom. 5.5.

#### 12.6. System för underhåll av ytor inom flygplatsområdet

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

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

Den årliga underhållsbesiktningen ska genomföras under Q1-2, underhållsbesiktningen genomförs fysisk och ska ligga till grund för underhållsplan. Besiktningen ska göras mot kraven i RML-F och TSFS

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



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

Krav på underhållsplanen;

- a) Vilka åtgärder som ska genomföras
- b) Vem som är ansvarig för vilka åtgärder
- c) Tidsplan
- d) Genomförande av slutbesiktning

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

### 12.6.1. Banytors jämnhet och bärighet

Ytan på en bana ska vara fri från ojämnheter som kan resultera i försämrad friktion eller negativt påverka ett luftfartygs start eller landning enligt krav i 12.6.1.

Beläggnings yta ska vara så plan att den, i jämförelse med en 3 meter lång rätskiva placerad på ytan i vilken riktning som helst, inte avviker mer än 3 millimeter mätt mellan skivans undre kant och beläggnings yta.

Kravet gäller dock inte tvärs över bomberingsryggen och dräneringskanaler.

#### 12.6.1.1. Allmänna råd

Följande höjd- och längdgränser mellan mindre upphöjningar och nedsänkningar i banans yta bör beaktas för att säkerställa att ett luftfartyg kan framföras på ett säkert sätt.

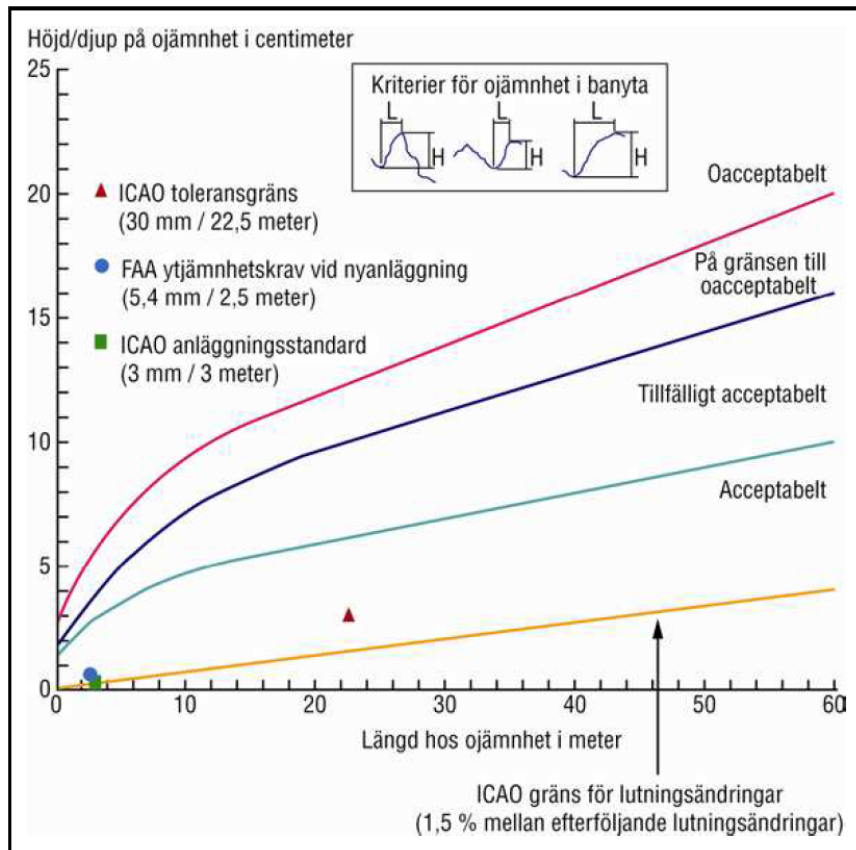


Bild 1. Höjd- och längdgränser för ojämnheter hos banors ytor

## 12.6.2. Fastställande av friktionsegenskaper för banor med beläggning

Friktionen för banor med beläggning ska mätas periodiskt, fastställt av fälthållningschefen och följa 12.6.2, för att kontrollera friktionsegenskaper för en belagd bana.

Ytan på en belagd bana ska ha en friktionskoefficient av minst 0,32 mätt vid en hastighet av 95 kilometer i timmen och minst 0,40 mätt vid en hastighet av 65 kilometer i timmen, även då banan är våt.

Vid sämre värden än 0,32 respektive 0,40 ska information om värdena publiceras i NOTAM att banan kan vara hal.

Planering av åtgärder ska ske vid sämre värden än 0,40 respektive 0,50 vid en mät hastighet av 95 kilometer i timmen respektive 65 kilometer i timmen.

Mätningar av friktionen för en ny eller ny belagd bana ska göras med kontinuerligt mätande utrustning med vattenbegjutning som ger ett vattendjup av minst 1 millimeter för att fastställa banans friktionsegenskaper vid våt beläggning. Friktionsvärdet på en ny belagd bana ska vara minst 0,60

mätt vid en hastighet av 95 kilometer i timmen och minst 0,70 mätt vid en

hastighet av 65 kilometer i timmen.

Mätutrustningen ska vara utrustad med däck som är godkända för operationella mätningar.

**12.6.3. Banors yttextur**

Ytans medeltexturdjup på en nyanlagd bana får inte understiga 0,8 millimeter. För att förbättra friktionen utöver ett medeltexturdjup på minst 0,8 millimeter kan ytan räfflas. Räfflor som uppfyller kraven på god bromsverkan när ytan är våt kan skäras med ett verktyg som ger ett rent skär där varje räffla bör vara 5–7 millimeter bred och mellanrummet mellan räfflorna 120–130 millimeter.

**12.6.4. Specifika krav för underhåll av Devieringsplatta**

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

Protokoll från genomförd mätning distribueras till L C Flygplats, FuE, och Helikopter skvadronen.

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

**12.7. Foreing objekt debris (FOD)**

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

**12.7.1. Allmänt**

Särskilt som ska beaktas:

- a) Avfall- och sophantering, krav på att containrar/sopkärl har lock.
- b) Tillfälliga markeringar och avspärningar, tunnare plastband får ej användas.
- c) Presenningar eller dylikt för övertäckning ska vara förankrade

Vid passage till flygplatsområdet är det krav på kontroll av fordon och maskiner då det föreligger misstanke om dessa kan öka FOD risken.

Då föremålet bedöms föranleda utredning, vara av intresse för flygsäkerheten eller annan funktion på flygplatsen ska föremålet förvara på särskild plats.

**12.7.2. Rapportering av FOD**

Vid all typ av FOD ska det genomföras en Avvikelsesrapport enligt mom. 4.6.

Vid upptäckt FOD ska detta snarast till rapporteras fälthållningsledaren, Tel 0457-471341 alternativt 0708-722933, rapporten ska innehålla:

- a) Tid
- b) Plats
- c) Typ av föremål
- d) Rapportör

Avvikelsesrapportering ska ske enligt kapitel 6.6.

Om FOD bedöms som en omedelbar fara för flygsäkerheten ska detta rapporteras direkt till ATS, där efter enligt ovanstående.

## 12.7.2.1. Vid misstänkt flygplansdel;

Rutin för fälthållningsledaren;

- e) Informera ATS
- f) Fotografera den misstänkta flygplansdelen
- g) Kontakta Klargöringsledaren/tekniker för fastställande från vilket flygfartyg delen kan komma ifrån, för att ATS ska kunna ge en förvarning till avgående/ankommande flyg.
- h) Förvara FOD på anvisad plats.

**12.8. System för fågel och viltförekomst (fågel och viltprogram)**

Ronneby flygplats viltprogrammet syftar till att inom flygplatsen förhindra olycka eller haveri orsakat av fågel eller annat vilt.

Samtliga funktioner vilka har påverkan på förekomsten av vilt och fågel inom flygplatsområdet ska ta hänsyn till det faktum att det av flygsäkerhetsskäl finns anledning att hålla populationen nere, speciell hänsyn ska tas vid nyprojektering av anläggningar inom garnisonen.

Skydds jaktlaget och jaktlaget skall följa och utarbeta rutiner för skydds jakt enligt 12.8

## 12.8.1. Skydds jakt

F 17 äger tillstånd enligt Länsstyrelsens beslut om skydds jakt inom flygplatsområdet då det är nödvändigt av flygsäkerhetsskäl, tillståndet ska av flottiljen förnyas vart femte år.

Skydds jakten inom flygplatsområdet och det större garnisonsområdet syftar till att främja flygsäkerheten.

F 17 jaktvårdsförening innehar jaktarrende enligt avtal med FortV.

Skydds jaktlaget innehar tillstånd att bedriva skydds jakt inom flygplatsområdet med tillhörande inflygningsytor på Fortverkets mark.

## 12.8.2. Ansvar

Skydds jakt genomförs i första hand av F17 jaktvårdsförening och skydds jaktlaget, jaktledaren och skydds jaktansvarig eller av denna utsedd.

Jaktledaren ansvarar för att jakten genomförs enligt gällande lagstiftning.

Skydds jägare ska ha tillräckliga kunskaper för att vistas på flygplatsområdet enligt Anvisning för flygplatsdrift.

Skydds jakt på fågel, övrigt vilt ska beslutas av jaktledaren eller skydds jaktledaren.

Skydds jakt på fågel beslutas av skydds jägare medans övrigt vilt ska beslutas av jaktledaren eller skydds jaktansvarig.

## 12.8.3. Befattningshavare

Jaktledare	Jesper Athle	0723880378
Skydds jaktansvarig	Jesper Athle	0723880378

#### 12.8.4. Larmning

Upptäckt och anmälan om förekomst av klövvilt eller andra större djur inom flygplatsområdet och garnisons område sker till fälthållningsledaren alternativt till ATS, vilken sedan rapporterar till skyddsjaktsansvarig som fattar beslut om skyddsjakt.

Begäran om assistans av skyddsjägare sker enligt F 17 jaktvårdsförenings larmlista av VB F17.

Då L C Flygplats eller skyddsjaktsansvarig ej kan nås för beslut om skyddsjakt och begäran om beslut sker det av VB F17.

#### 12.8.5. Rapport

Avskjutningsrapport eller rapport om förekomst av klövvilt eller andra större djur inom flygplatsområdet och garnisons område lämnas till L C Flygplats alternativt om denna ej kan nås enligt ovan, rapporten ska innehålla:

- a) Viltart
- b) Antal
- c) Skott-och fällplats alternativt fyndplats

#### 12.8.6. Säkerhet

Blyhagel ska användas med hänsyn till flygsäkerheten.

Anmälan till F17 VB ska göras innan jaktpasset, vilken i sin tur meddelar flottiljvakten.

Jakthandlingar och identitetshandling ska medföras av jägaren.

Om jakthund används vid skyddsjakten ska hundföraren beakta flygsäkerhetsrisken. Tillstånd för att släppa hund inom flygplatsområdet ska erhållas från ATS innan jakt påbörjas.

Vid jakt inom Airside stödjer Fälthållningsledaren (0457/471341) med flygplatssäkerhet.

#### 12.8.7. Vilt- och fågelavvisning

Genomförs vid behov av:

- a) F 17 jaktvårdsförening
- b) Skyddsjaktlaget
- c) Fälthållningspersonal
- d) Flygplatsräddningspersonal

Metoder och utrustning för viltavvisning, skrämskott med skrämselpistol.

Utrustning för uppgiften ska finnas tillhanda för omedelbart ingripande samt rutin för att omhänderta upphittade vilt- och fågelrester.

#### 12.8.8. Krav på vapen användning vid skyddsjaktlaget

Uthämtning av vapnet sker på direktiv av fälthållningsledaren eller insatsledaren.

Brukare av vapnet ska ha erforderlig utbildning på vapentypen samt vara utsedd av skyddsjaktsansvarig. Lista över skyddsjägare i skyddsjaktlaget förvaras tillsammans med vapnet.

## 12.8.9. Rapportering

### 12.8.9.1. Vid Viltavvisning

Genomförd vilt- och fågelavvisning, alternativt upphittat djur dokumenteras i syfte erhålla kartläggning av viltförekomst för preventiva åtgärder. Sammanställningen ska på begäran kunna redovisas och ska innehålla:

- a) Tidpunkt
- b) Typ av vilt, fågel delas in i stor- eller småfågel.
- c) Antal, gäller ej fågel.
- d) Observationsplats
- e) Eventuella motåtgärder

Var och en som uppträder inom flygplatsområdet har skyldighet att rapportera till flygtrafikledning, Insatsledaren eller fälthållningsledare behov av vilt- eller fågelavvisning.

### 12.8.9.2. Skydds jakt

Skydds jaktansvarig eller jaktledare ansvarar för att sammanställningen överlämnas till L C Flygplats säsongvis.

Rapportblanketter för skydds jakt förvaras med vapnet och ska föras vid skydds jakt. Fälthållningsledare och insatsledare ansvarar för att rapporter förs.

## 12.8.10. Krav på jägare

Grundläggande krav på jägare för genomförande av skydds jakt.

- a) Jägarexamen
- b) Statligt jaktkort
- c) Godkänd av jaktledaren eller skydds jaktansvarig

## 12.9. Station och ramptjänst

### 12.9.1. Platt- och rampansvar

Flygplatsen består av nedanstående område i vilket det genomförs klargöring, rangering, passagerar- och godshantering eller annan verksamhet kopplat till flygplatsen.

För respektive platta och område fördelar L C Flygplats ett ansvar som tydligt ska regleras inom respektive organisation. Ansvaret omfattar de delar av verksamheten som kan påverka flygsäkerheten.

Platansvarig skall utarbeta rutiner för att säkerhetsställa att 12.9 följs.

Särskilt ska beaktas:

- a) Hinderfrihet gentemot angränsande ytor, såsom TWY eller andra plattområde
- b) Markrörelser inom tilldelat område
- c) Verksamheten får ej påverka andra ytor eller annan verksamhet
- d) Förekomst av FOD

Personal som genomför verksamhet inom respektive yta har erhållit erforderlig kunskap och utbildning för att vistas inom flygplatsområdet, i annat fall ska ledsagare utses.

### 12.9.2. Ansvar civil flygstation

Civila flygstationen består av stationsbyggnad samt civila plattan där det genomförs klargöring, rangering, passagerar- och godshantering eller annan verksamhet kopplat till flygstationen.

L C Flygplats RON fördelar ett ansvar som tydligt ska regleras inom egen organisation. Ansvaret omfattar de delar av verksamheten som kan påverka flygsäkerheten.

Stationsansvarig skall utarbeta rutiner för att säkerhetsställa att 12.9 följs.

Särskilt ska beaktas:

- a) Hinderfrihet gentemot angränsande ytor, såsom TWY eller andra plattområde
- b) Markrörelser inom tilldelat område
- c) Flygplatssäkerhet, Stationsansvarig säkerhetsställer egen utbildning samt rutiner.
- d) Verksamheten får ej påverka andra ytor eller annan verksamhet
- e) Förekomst av FOD

Personal som genomför verksamhet inom området ska ha erhållit erforderlig kunskap och utbildning för att vistas inom flygplatsområdet, i annat fall ska ledsagare utses.

### 12.9.3. Station, Platt och rampområden

Platta/ramp	Verksamhet	Ansvarig
Civil flygstation och platta	Civil flygstationstjänst	Chef civil flygstation Ref Ivan Crenac
Platta 1 södra	Militär luftfart	Chef 24:e Fbas Komp Ref Magnus Åstrand
Platta 1 norra	Militär luftfart	Chef 24:e Fbas Komp Ref Magnus Åstrand
Platta 2 södra	Militär luftfart	Chef 24:e Fbas Komp Ref Magnus Åstrand
Platta 2 center	Militär transportflyg, gods och passagerarhantering	Chef 24:e Fbas Komp Ref Magnus Åstrand
Platta 2 norr	Militär luftfart	Chef 24:e Fbas Komp Ref Magnus Åstrand
Platta 81	Militär SK 60	SAAB/BAM
Platta 3	Militär stridsflyg/JAS 39	Chef FuE21. FU Komp Klargöringsledaren FuE 21
Platta 4	Militär stridsflyg/JAS 39	Chef FuE 22. FU Komp Klargöringsledaren FuE22

Platta 5	Militär luftfart, Militär transportflyg, gods och passagerarhantering	Chef 24:e Fbas Komp Ref Magnus Åstrand
Platta 6	Militär stridsflyg/JAS 39	Chef 21/22 FuE Komp Klargöringsledaren INC
Platta 7	Militär helikopter	Chef 3.Hkp. Skvadron Klargöringsledaren Hkp
Helge 1-4	Militär stridsflyg	Chef 21/22 FuE Komp
B 1-2	Militär stridsflyg	Chef 21/22 FuE Komp
Y 1-4 (uppställningsplatser)	Militär stridsflyg	Chef 21/22 FuE Komp

#### 12.9.4. Övriga områden

Område	Verksamhet	Ansvarig
Yta runt Hangar 47	Rangeringsyta för JAS 39	Chef 21/22 FuE Komp
Yta vid motorprov och flygplantvätt	Rangeringsyta för militära flygplan och helikoptrar	Chef 21/22 FuE Komp
Yta runt byggnad 91	Rangeringsyta- och uppställningsyta av räddning- och fälthållningsfordon.	Chef 24:e Fbas Komp

#### 12.10. Drivmedelsförsörjning

Leverantörer av drivmedel vid RON;

- a) För Militärluftfart är leverantören Logistikenheten (LogE) vid F 17
- b) För civilluftfart är leverantören Swedavia
- c) Ronneby flygklubb
- d) Blekinge flygklubb

Leverantörerna ansvarar för lagring av drivmedel och tankning av luftfartyg samt har förfaranden som säkerställer att luftfartygen erhåller drivmedel som är rent och har rätt sammansättning

Leverantörerna kontrolleras genom internrevision enligt F 17 revisionsplan



## 12.11. Brandskydd

Eldningsförbud gäller inom och i nära anslutning till flygplatsområdet. Den som hanterar brandfarliga och explosiva varor ska vidta åtgärder så att inte obehöriga kommer åt varorna.

Rökförbud gäller inom och i nära anslutning till färd och manöverområdet. Observera att förbudet även gäller i fordon inom områdena.

## 12.12. Drift vid dåligt siktförhållande

### 12.12.1. Low visibility Procedures – LVP

Vid väderförhållanden på flygplatsen som ej medger visuell övervakning över manöverområdet från TWR tillämpas särskilda Low visibility Procedures – LVP rutiner.

Low Visibility Procedures (LVP) syftar till säker trafikavveckling, förebygga kollisioner samt att inte någon oavsiktligt befinner sig på manöverområdet. LVP ska vara driftsatt senast då bansynvidden understiger 550 meter och eller då vertikal sikten är lägre än 200 fot. ATS/flygledaren bedömer utifrån verksamhet inom manöverområdet, trafiksituation och bedömt väderläge när det är lämpligt att påbörja införandet av LVP på flygplatsen.

### 12.12.2. Faser för driftsättning av LVP

#### Förberedelsefas

Riktvärde för när driftsättning påbörjas är då bansynvidden understiger 800m sikt/ 300 fot molnbas eller vertikalsikt.

#### Operativ fas

LVP ska vara driftsatt senast då bansynvidden understiger 550 meter och eller då vertikal sikten är lägre än 200 fot.

#### Områdes indelning

Manöverområdet delas in i östra och västra området gränsen dras på taxi D omedelbart väster om uttryckningsväg Hkp.

Västra området påverkas ej när rörelse med luftfarkost/fordon genomförs på östra området.

Östra området påverkas ej när rörelse med luftfarkost/fordon genomförs på västar området.

Gränsen mellan områdena markeras med kona med rött ljus, denna placeras ut av fälthållningsledaren efter begäran från TWR.

### 12.12.3. Förutsättningar LVP drift

Personal som uppträder inom flygplatsområdet ska vara medvetna om att LVP drift råder samt känna till de krav som ställs vid LVP drift, vilket ingår i flygplatsens utbildning för vistelse inom flygplatsområdet.

Endast fordonstrafik nödvändiga för flygplatsdriften får finnas inom manöverområdet. Exempelvis akut felavhjälpling, räddningsfordon under uppdrag, kontroll av bana och snöröjning.

Följande utrustning ska fungera utan anmärkning:

- a) Visuella hjälpmedel för navigering.
- b) Ordinarie kraft
- c) Reservkraft i LVP-drift.
- d) RGL-ljus
- e) Endast en civil flygplansrörelse åt gången tillåts på de delar av manöverområdet som ej kan övervakas visuellt från TWR.

Vid LVP drift får inga elarbeten utföras i nätstationer med FYL-kraft eller A-kraft.

Vid civila flygplansrörelser får inga fordon eller personer vistas på de delar av manöverområdet som ej kan visuellt övervakas från TWR. Flera fordon alternativt personer får dock vistas samtidigt på manöverområdet då ingen flygverksamhet pågår.

Skärpta krav ställs på att samtliga fordon som uppträder gemensamt, så kallade fordonståg, ska vara utrustade med roterande varningsljus och kommunikationsutrustning.

LVP i drift tillförs MetReport, ATS ansvarig

Ingentrafik på stråkytor vid civiltrafik.

På de delar av manöverområdet som kan övervakas visuellt gäller ej LVP

Om någon av ovanstående förutsättningar ej är uppfyllda får inte LVP tas i drift och NOTAM ska ges ut.

#### 12.12.4. Rutin vid drift och driftsättning av LVP

##### **ATS**

Meddelar fälthållningsledaren att LVP ska driftsättas.

Meddelar på högtalare och kommunikationsradio inom flygplatsen att LVP drift råder.

Tillser att LVP läses vid första anrop till fordon när det råder LVP procedur samt meddelar att LVP är i drift till luftfartyg på ATS frekvenser.

##### **Fälthållningsledaren**

Minimerar pågående mark-och anläggningsarbete inom flygplatsområdet.

##### **Insatsledaren**

Beredd anpassa beredskap så att kravställd insats tid kan innehas.

##### **Platt- och rampansvariga**

Skapar rutin för att berörd personal blir medvetna om LVP är driftsatt.

#### 12.12.5. Rutin vid avveckling av LVP

##### **ATS**

Meddelar fälthållningsledaren att LVP ska tas ur drift.

Meddelar på högtalare och kommunikationsradio inom flygplatsen att LVP tas ur drift.

##### **Fälthållningsledaren**

Kontrollerar att bommar är stängda in till flygplatsområdet.

## 13. Luftfartsskydd

### 13.1. Skydd av anläggning

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

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

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

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

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

13.1.1. Hantering av behörig UAS/ drönare

#### Bilaga 13.1 UNDER FRAMTAGANDE

13.1.2. Hantering av obehörig UAS/ drönare

#### Bilaga 13.2 UNDER FRAMTAGANDE

### 13.2. Utrustning som sänder eller tar emot radiovågor

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

Radiosändare med låg effekt typ mobiltelefoner är undantagna.

### 13.3. Lokalt omhändertagande

Innan användning av utrustning som avger eller tar emot radiovågor ska kontakt tas med flottiljstaben A6 ([f17-a6@mil.se](mailto:f17-a6@mil.se)), som inhämtar samråd av L C flygplats.

### 13.4. Security

Inom den civila luftfarten benämns säkerhetstjänst som Security vilket syftar till ett aktivt luftfartsskydd. Anvisning för flygplatsdrift RON avgränsar militära eller andra säkerhetsregleringar och hänvisar i dessa stycken till gällande militär säkerhetsorganisation.

Vissa uppgifter samt bestämmelser är sekretessbelagda, vilket medför att Anvisning för flygplatsdrift RON ej omhändertar dessa regleringar utan hänvisar till gällande regelverk och styrningar.

#### 13.4.1. Ansvar

Flygplatsen är ett militärt skyddsobjekt där garnisonschefen ansvarar, genom flottiljens säkerhetschef, för det militära skyddsobjektet som flottiljen omfattar, i vilken flygplatsen ingår.

F17 säkerhetschef ansvarar för säkerhetstjänsten och utformar säkerhetsbestämmelser för flottiljens militära skyddsobjekt.

Säkerhetsbestämmelser ska i sin utformning ta hänsyn samt minst omhänderta gällande regelverk, bland annat TSFS serie SEC.

I de fall som säkerhetstjänsten i sitt genomförande, beskrivning eller på annat sätt kan påverka flygplatsen har respektive säkerhetsansvarig ett samrådsansvar med L C Flygplatsen.

#### 13.4.2. Krav på leverantörer

Då leverantör kan påverka luftfartsskyddet (Security) inom flygplatsens ansvar, ställs krav på att respektive säkerhetsorganisation upprättar kontroll av leverantörer och underleverantörer.

#### 13.4.3. Övervakning

För militärt skyddsobjekt enligt säkerhetschefen F17 styrningar.

Kontroll av yttre garnisons staket ska minst ske en gång per dygn, vilken genomförs av F17 enligt upprättad plan.

Skadeanmälan sker till FortV med orientering till L C Flygplatsen.

Vid utebliven kontroll av yttre garnisons staket ska anmälan göras till garnisonens säkerhetsorganisation.

Kontroll av inre airside-staket ska ske dygnsvis under flygplatsens öppethållning, vilket genomförs av fälthållningen. Främst ska kontrollen omfatta bommar och grindar som leder in till flygplatsområdet.

#### 13.4.4. Säkerhetsprogram

För Ronneby Garnison återfinns säkerhetsprogrammet i F17 verksamhetsledningssystem, och Bestämmelser för säkerhetstjänsten inom Ronneby Garnison.

Säkerhetsprogram omfattar flygplatsens ansvar avseende luftfartsskydd enligt TSFS serie SEC.

Säkerhetsorganisationen och säkerhetsprogrammet ska vid behov kunna redovisas för L C Flygplats alternativt tillsyningsmyndighet.

## **14. Rutiner**

För att säkerställa att flygsäkerheten alltid lever upp till ställda krav inom flygplatsdrift ska de arbetsuppgifter och den verksamhet som har flygsäkerhetspåverkan och som inte beskrivs i Anvisning för flygplatsdrift RON dokumenteras i rutiner.

Rutiner ska minst revideras årligen i avsikt att förbättra, utveckla och underhålla dem.

### **14.1. Flygplatsrutiner**

Flygplatsrutiner är rutiner som omfattar flera av flygplatsens funktioner inom flygplatstjänsten och fastställs av L C Flygplats och ska omhändertas i Anvisning för flygplatsdrift.

Följande flöde beskriver hur lokal flygplatsrutin upprättas;

- a) Behov av rutin presenteras för L C Flygplats för avdömning.
- b) Rutin upprättas av L C flygplats/ funktionschef eller motsvarande, denne blir rutinansvarig.
- c) Rutiner ska dokumenteras
- d) Efter det att rutin fastställts av L C Flygplats, implementerar rutinansvarig rutinen i verksamheten.
- e) Rutin ska dokumenteras på av L C Flygplats fastställd plats.
- f) Rutinansvarig ansvarar för att implementera, underhålla, förbättra och uppdatera rutinen.

### **14.2. Funktionsrutiner**

Funktionsrutiner är rutiner som enbart omfattar en funktionen inom flygplatstjänsten.

Funktionsrutiner är de rutiner som skapas av en flygplatsfunktion och som enbart påverkar den egna funktionen. Förslag till funktionsrutin ska lyftas på forum funktionschef anser lämpligt.

Funktionsrutiner ska dokumenteras och samlas i driftanvisning.

Rutiner ska revideras årligen.

### **14.3. Driftsättning av Ronneby Flygplats**

#### **14.3.1. Allmänt**

Normalt avgör L C Flygplats att flygplatsen ska driftsättas. Föreligger det behov utöver det som är planerat, vid kort varsel åligger det VB F17 att fatta beslut om flygplatsen ska öppnas.

Bemanning och krav återfinns i FFS, Anvisning för flygplatsdrift RON kap 5 och Driftanvisningar för funktioner.

#### **14.3.2. Vid samhällsviktiga transporter**

Flygplatsen ska på en timme kunna driftsättas för samhällsviktiga transporter enligt avtal med trafikverket.

Lägsta krav på bemanning specifikt för denna uppgift är:

- a) En flygtrafikledare
- b) En fälthållningsledare
- c) En insatsledare samt två flygplatsbrandmän
- d) SIS personal enligt anvisning för informations och sambandstjänst

### 14.3.3. Instruktion för driftsättning

Kontrollera vem som begär landning alternativt start.

Vid uppgift enligt FM Insplan eller annan militär luftfart där beslut tas om att öppna flygplatsen genomförs enligt nedan.

- a) Larma ATS  
Tel 71555, därefter 71527 alt 0767 93 99 94 (Vid ej incident beredskap larmas ATS enligt ordinarie larmlista)
- b) Larma Fälthållningsledare  
Tel 71341 alt. 0708-729233
- c) Larma Insatsledare  
Tel 71333.
- d) Tjänstgörande flygledare  
Tel 71980 (informerar VB F17 om att flygplatsen är öppen, alt. när den öppnas.)
- e) Tjänstgörande vid terminaltjänsten  
Tel 0709-142666
- f) Informera L C Flygplats  
via epost [f17-flygplatschef@mil.se](mailto:f17-flygplatschef@mil.se)

**Vid civilt behov enligt beredskapsuppgift och civil platta ska användas:**

- a) Hänvisa till SWEDAVIA, se kontaktlista nedan.
- b) Då SWEDAVIA ger besked om att kunna omhänderta civil luftfarkost, fatta beslut om flygplatsen ska öppna.
- c) Åtgärder enligt punkten a. ovan.
- d) Informera L C Flygplats via epost [f17-flygplatschef@mil.se](mailto:f17-flygplatschef@mil.se)

•

SWEDAVIA kontaktlista:

Chef airside Ivan Cernac	Tel 010-1095599, 0708-184767
Swedavia Ronneby Airport	Tel 0708-244702
Swedavia Ramp (ground handling)	Tel 0733-853286
Flygstationschef Ari kallonnen	Tel 010-1091136, 0709150799
Säkerhetschef	Tel 010-1095590

### 14.4. Flygning under tid då ATS inte är aktiv

Då flygplatsen har ATS funktionen avaktiverad kan flygning ske i undantagsfall med militärluftfart samt av medlemmar ur BFK och RFK vid dager och goda siktförhållande som medger VMC.

Rutin för att säkerställa att RWY är fri;

a) Kontakta TWR, vid uteblivet svar

b) Kontakta Fälthållningsledare

Vid befarat eller inträffat haveri/olycka inom flygplatsområdet, larma SOS samt kontakta F 17 VB.

Utrullningshinder är normalt resta.

Underhållsarbete, fälthållningsarbete eller annan flygplatsverksamhet kan äga rum. Fordon, maskiner och personal kan utan föregående förvarning uppträda på manöverområdet, denna verksamhet äger företräde.

## **14.5. Uppställning av luffarkoster**

### 14.5.1. Allmänt

För uppställning av luftfartyg på den militära sidan av Ronneby flygplats krävs tillstånd från respektive plattansvarig. Gäller det luftfartyg som normalt inte baseras på flygplatsen krävs PPR och kontakt tas med Mil airport handling.

Vid tidpunkter där det ej är möjligt att få svar av platt- och rampansvarig bedömer ATS lämplig plats, där efter meddelas platt- och rampansvarig snarast.

I Anvisning för flygplatsdrift återfinns rutiner för;

a) Hantering av ALB (Alternate Landing Base)

b) Hantering av Statlig helikopter

c) Hantering av flygambulans

d) Hantering av överbeläggning civila plattan

### 14.5.2. Hantering av ALB (Alternate Landing Base)

#### 14.5.2.1. Allmänt om ALB

Sverige har via NORDEFECO samarbetet ingått avtal (ALB=Alternate Landing Base) för att ömsesidigt kunna ta emot ”nordiskt stridsflyg” på ett antal baser runt om i Norden, Ronneby är en sådan plats. Avtalet (Bilaga 1 FM 2015-13175:9) gäller för obeväpnade flygplan och beväpnade plan.

#### 14.5.2.2. Allmänna rutiner vid ALB

Förfrågan ska ske enligt rutiner beskrivna i Bilaga 1 FM 2015-13175:9, VB F 17 meddelar berörda flygplatsfunktioner vid aktivering.

Uppställning sker företrädevis på platta 5.

Flygplatsen ska ge följande service till besökande ALB flyg;

a) ATS (Flygtrafikledning)

b) Uppställningsplats (platta 5)

c) Bränsle F-35

d) Flight briefing

e) Stöd med bevakning

f) Räddnings- och fälthållningsberedskap

Gästande förband ansvarar för;

- a) Klargörings utrustning
- b) BRI till räddningsstyrkan

#### 14.5.2.3. Säkerhets- och ordningsföreskrifter

Besättning på flygplanet ansvarar för säkerheten samt bevakning av eget flygplan enligt Bilaga 1 FM 2015-13175:9, förfrågan om stöd kan ske.

#### 14.5.3. Hantering av statlig helikopter

Statliga helikoptrar kan vid skarpt uppdrag begära landning samt tankning på Ronneby flygplats.

Uppställningsplatsen är platta 5

##### 14.5.3.1. Rutin för statlig helikopter

Rutin ATS öppet: Då behov föreligger kontaktar aktuell helikopterbesättning VB F17, som aktiverar drivmedel samt orienterar ATS för klarering.

Rutin ATS stängt: Då behov föreligger kontaktar aktuell helikopterbesättning VB F17, som aktiverar drivmedel. (Flygplatsfunktionerna i övrigt behöver EJ aktiveras).

#### 14.5.4. Hantering av ambulansflyg

Ambulansflyg kan vid skarpt uppdrag begära landning samt tankning på Ronneby flygplats.

Uppställningsplatsen är civila platta

I övrigt enligt kap 14.3.2

##### 14.5.4.1. Rutin vid ambulansflyg

Då behov föreligger kontaktar aktuell besättning VB F17, som aktiverar drivmedel, Räddning Fälthållning och ATS för klarering.

I övrigt enligt kap 14.3.2

#### 14.5.5. Hantering av överbeläggning civila plattan

Vid händelser när det är överbeläggning på civila plattan ska F 17 erbjuda platta 5 som uppställningsplats.

##### 14.5.5.1. Rutin vid överbeläggning

Platta 5 används som uppställning, innebärande att ingen gods- eller passagerare-hantering får ske på platta 5. Vid behov kan Follow me användas, vilket aktiveras via ATS.

## 14.6. Procedur vid nedsläckt flygplats

Omhändertar verksamhet med nedsläckt flygplats och flygning med mörkerhjälpmedel (NVD)



Vid genom förande av Procedur för nedsläckt flygplats skall styrningar i F 17 verksamhetsledningssystem anvisning för flygplatsdrift följas. Operativt ansvarig tillser att varje funktion utarbetar rutiner för proceduren.

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

Gemensamma förutsättningar för genomförandet;

- a) Hinderljus får vara släckta
- b) NOTAM ska publiceras vid risk för påverkan på civil luftfart
- c) Respektive funktion ansvarar för att erforderliga instruktioner och rutinbeskrivning finns
- d) Utbildning av personal som är inblandad i verksamheten eller flygplatsdriften ska ske
- e) Flygplatsens funktioner vars personal som vid genomförandet påverkar driften ska bli informerade om verksamheten och att flygplatsens ljussystem släcks och tänds

#### 14.6.1. Funktions styrningar vid nedsläckt flygplats

##### 14.6.1.1. Flygoperatören

Orienterar flygplatsen samt övriga berörda delar inom FM Flygoperatör under Briefing. Om informationen ej framkommit vid Briefing tillse att ATS i så god tid som möjligt blir orienterade om att NVG verksamhet kommer att genomföras.

##### 14.6.1.2. ATS

- a) Fastställer egna rutiner.
- b) Inför genomförandet orienterar Fälthållningsledare, Insatsledare och Driftledare att flygplatsens ljussystem släcks.
- c) Orienterar vid behov övriga delar av FM Flygoperatör som trafikerar flygplatsen.

##### 14.6.1.3. Operativt ansvarig

Tillser att rutiner för genomförande i funktionernas driftanvisningar nedsläckt belysning minst omhändertar:

- a) Grunden är Kap 6.1 Tillträde till flygplatsområdet
- b) Verksamheten inom flygplatsdriften; Fälthållning, Flygplatsräddning och Teledrift Hänsyn ska tas till att snö- och halkbekämpning samt friktionsmätning ej genomförs vid nedsläckt flygplats.
- c) Ansvarar för att gästande förband samt personal som ska stödja eller genomföra flygplatsdrift på flygplatsen blir utbildade i lokala föreskrifter och rutiner.

## **14.7. Hantering av UAS (Drönare)**

- 14.7.1. Upplåsning
- 14.7.2. Restriktionsområde
- 14.7.3. Hänvisningar
- 14.7.4. C UAS (Motmedel UAS)

## **14.8. Tillfällig start och landningsplats (TLSP)**

TLSP genomförs enligt LMF-L Bilaga 7

## **14.9. Flygklubbsverksamhet**

Detta kapitel reglerar flygklubbsverksamhet vid RON

### 14.9.1. Allmänt

Flygning ska planeras och bedrivas i enlighet med F 17 Verksamhetsledningssystem och Anvisning för flygplatsdrift RON.

Flygklubbsverksamhet ska genomföras så att annan flygverksamhet ej hindras eller störs. Med flygklubbsverksamhet avses ej kommersiell verksamhet som bedrivs i föreningsform.

ATS ger tillstånd till flygning under flygplatsens öppethållning när förhållande så medger.

### 14.9.2. Ansvar

Respektive medlem och pilot äger ansvar att känna till och följa F 17 verksamhetsledningssystem och Anvisning för flygplatsdrift RON samt att ta del av flygplatsinformation i form av L OPO och NOTAM.

Flygklubbens ordförande tillser att egna föreskrifter utarbetas som minst uppfyller krav enligt Anvisning för flygplatsdrift RON, ordförande tillser att flygplatsinformation samt Anvisning för flygplatsdrift finns tillgängliga för medlemmarna.

### 14.9.3. Föreskrifter för flygning

Pilot ska före flygning känna till Flygplatsens öppethållningstider

PPR ska lämnas via telefonkontakt med ATS med kortfattad information om planerad flygning.

### 14.9.4. Skolflygsverksamhet med flyglärare

Vid skolflygsverksamhet och flygsträning under övervakning av flyglärare då t.ex. träning av start och landning, ska detta ske då annan flyg- eller flygplatsverksamhet ej påverkas. Flygläraren tillåts vid dessa tillfällen inta sådan placering på manöverområdet att denne kan övervaka och stödja eleven på ett flygsäkert sätt. Flygläraren ska vara utrustad med varselklädsel och radioutrustning för kommunikation med flygledaren.

#### 14.9.5. Krav för nyttjande av grässtråk 12/30

Rullbana 01/19 ska i första hand användas vid klubbflygning. Grässtråk 12/30 används för att säkerställa flygsäkerheten vid kraftig sidvind på 01/19 samt då denna ej är lämplig av andra skäl.

Rutiner beskrivs i Anvisning för flygplatsdrift RON

Avsteg från ovanstående krav och regler begärs hos L C Flygplatsen.

exempel enligt nedan:

- a) Vid högre sidvindskomponent, vid rullbanan 01/19, än 10kt för ultralätta flygplan och 15kt för övriga enmotoriga flygplan.
- b) Vid lägre vindhastigheter än ovan, men med kraftiga vindbyar kan stråk 12/30 användas efter befälhavarens begäran.
- c) Vid längre begränsningar på rullbana 01/19, t.ex. flygplatsarbeten eller markarbeten.

Särskilda regler för nyttjande:

- a) Flygplan taxas via civilplatta, väntande på klarering till grässtråk sker på plattan.
- b) In – och utflygning sker i första hand för start bana 30 och landning bana 12.
- c) PPR från ATS krävs innan nyttjande.
- d) Trafikeras ej då ATS är stängt.
- e) Ingen skolflygning eller studs-och-gå tillåts.

Avsteg från ovanstående krav och regler begärs hos L C Flygplatsen.

#### 14.9.6. Säkerhets- och ordningsföreskrifter vid flygklubsverksamhet

Markttjänst får endast bedrivas i anslutning till flygklubbshangar.

In- och ut passage för BFK och RFK medlemmar sker genom gånggrind G3 alt. fordonsgrind, FG nr 7, fordon som oundgängligen krävs för verksamheten må tas in på flygplatsområdet

Grindar och bommar ska hållas låsta och stängda annat än vid passage.

Tillträde medges:

- a) Medlemmar i BFK och RFK som är svenska medborgare
- b) Uppfyller kraven enligt 12.2
- c) Uppfyller kraven enligt F 17 säkerhetsbestämmelser (tillträde till militärt område).
- d) För utländsk medborgare krävs särskild ansökan om tillträde hos F17.

Det åligger flygklubben att hålla en hög flygsäkerhets nivå och ta möjliga miljöhänsyn samt tillse så Försvarsmakten ej menligt lider skada av verksamheten.

FortV som fastighetsägare tecknar avtal med flygklubben i vilket övrigt ansvar regleras.

## 15. Nöd- och avbrotts-planer

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

Nödlägen och övriga olyckor i verksamheter inom flygplatsområdet ska i nödvändig omfattning omhändertas i nödlägesrutiner.

### 15.1. Brand eller olycka inom flygplatsområdet

De som bedriver verksamhet på flygplatsen ska säkerställa att personalen har nödvändiga kunskaper och färdigheter för att vid brand omedelbart påbörja släckning, begränsa spridning och larmning. Utrustning för brandbekämpning ska vara dimensionerad till den verksamhet som bedrivs.

De ska även ha kännedom om flygplatsens nödlägesrutiner (delges vid flygplatssäkerhets utbildning)

### 15.2. Miljöolycka

C OrgE ansvarar för att det finns en rutin för hur man omhändertar olika typer av miljöolyckor. Rutinen finns i F 17 nödlägesrutiner och benämns Rutin för utrinning.

Rutinen ska beskrivas i flygplatssäkerhetsutbildning (Airsidoutbildning).

### 15.3. Uppställning av flygplan och helikoptrar med speciella avvikelser

Flygplan och helikoptrar i den militära luftfarten kan utifrån uppdrag utrustas med vapen och laster som vid avvikande händelser kan utgöra risker för egen verksamhet men även för civilsamhället.

Riskbedömning utgör grunden till vilka motverkande åtgärder som krävs vid varje flygplats.

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

#### 15.3.1. Åtgärder vid hydrazinläckage

Enligt F17 Räddningsplan tillägg Hydrazin.

Se F17 styrande dokument: Nödläge F 17

#### 15.3.2. Åtgärder vid eldavnödsfall

Vid anmälan om eldavnödsfall eller utebliven avfyrning från luftfarkost med avsikt att landa på Ronneby flygplats ska hänvisning och uppställning ske i följande prioritetsordning:

- a) Norra platsen i H 4 med uppställning i bäring 034 grader, kallas klickplatta (uppmärkt plats)
- b) H1-3

## c) TWY D (hinderfritt)

Efter begäran från kompaniet får Platta 3 och 4 användas för åtgärdande av eldavnött.

I de fall då eldavnött upptäckts av teknisk personal på uppställt flygplan vid ordinarie platta sker åtgärder på plats under förutsättning att säkerheten kan tryggas, får ej ske då annan mark eller flygtrafik finns inom riskområdet.

Om annan verksamhet bedrivs i Helgeområdet ska H4 lämnas fritt, användande av H4 södra plats kan medges för uppställning av reservflygplan utav L C Flygplatsen. Under förutsättning att bort bogsering kan ske omedelbart medges avsteg från denna punkt.

Om flygplanet landar bana 19 ska det vända på rullbanan och taxa via ”backtrack” till H4.

För helikoptrar gäller landning på rullbana och taxning till H4.

Trafik i riskområdet får ej förekomma.

Vid eldavnött rapporterar ATS till aktuellt kompani samt flygplatsens räddningsstyrka, orienteringen bör innehålla:

- d) Avvikelsens art, ammunitionstyp
- e) Beräknad landningstid
- f) Uppställningsplats

### 15.3.3. Åtgärder efter eldavnött

- a) Plundring ska ske snarast.
- b) Ansvarig flygtekniker meddelar ATS när eldavnöttet är åtgärdat som meddelar flygplatsens räddningsstyrka.
- c) Efter att eldavnöttet är åtgärdat ska luftfarkosten snarast bogseras till annan uppställningsplats, för att inte blockera platsen.
- d) Klickad eller skadad ammunition ska omhändertas enligt rutin så att ej ytterligare risker uppstår.

### 15.3.4. Åtgärder vid övriga avvikelser

Övriga avvikelser som har identifierats och platser för uppställning av luftfarkoster:

- a) Uppställning vid brand i eller kraftigt överhettade bromsar, ska om möjligt ordinarie uppställning platser undvikas, uppställning i H syd alternativt H norr.
- b) Läckage av drivmedel eller annan vätska, där vätskan läcker ska luftfarkosten om möjligt ställas upp på platta där oljeavskiljare finns. Oljeavskiljare finns på platta 3-7 och 81 samt civila plattan
- a) Hydrazin eller annat motsvarande ämne, se Räddningstjänstplan F 17 och F 17 styrande dokument

### 15.3.5. Åtgärder vid Speciella händelser

Följande händelser regleras i F17 styrande dokument nödläge

- a) Åtgärder vid kapning

- b) Åtgärder vid upptäckt av misstänkt föremål
- c) Åtgärder vid sabotage eller upptäckt av brottslig handling

## 16. Flygplatsens planering för räddningsinsatser

Planering för räddningsinsatser avser flygplatsräddningstjänstens verksamhet, vilket indelas i räddningsplan och räddningsinstruktion

Flygplatsräddningschef upprättar planen och därefter samordnar behoven mellan civila och militära krav

Flygplatsräddningschefen ansvarar för att det finns en Räddningsplan samt Räddningsinstruktion som revideras, värderas och distribueras minst årligen.

### 16.1. Räddningsplan

Den beskriver hur samordning sker mellan olika myndigheter och organisationer som har del i en räddningsinsats vid olycka med luftfartyg.

räddningsplanen omhändertar olyckor eller nödsituationer inom flygplatsområdet samt in- och utflygningsområden, och är anpassad efter den typ och den mängd flygtrafik som opererar på flygplatsen.

Planen ska minst innehålla:

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

#### 16.1.1. Räddningsområdets utsträckning

Räddningsområdet omhändertas i RON räddningsplan och är ett område fastställt av L C Flygplats i samråd med kommunal räddningstjänst.

## 16.2. Räddningsinstruktion

Den ska stå i proportion till den verksamhets som bedrivs på flygplatsen.

Instruktionen ska innehålla checklistor, sambandsplan, räddningskartor, plan för efterforskning av nödställd, markerade ledningsplatser, brytpunkter, pejlpunkter, vattenposter, vattentäkter, räddningsvägar, grindar/ bommar och möjliga uppsamlingsplatser.

### 16.2.1. Checklistor

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

Fara för haveri	Grön checklista	Någon form av flygplanfel. <b>Varningslarm</b>
Befarat haveri	Gul Checklista	Tappad kontakt med flygplan, ev. haveri. <b>Haverilarm</b>
Haveri	Röd checklista	Konstaterat haveri. <b>Haverilarm</b>
Hot mot flygplan i luften	Blå checklista	Ex. Kapning. <b>Varningslarm</b>

### 16.2.2. Rutin för uppdatering av räddningsinstruktion

Förslag till ändring av räddningsplanen eller räddningsinstruktionen lämnas/skickas till 24. Flygbaskompaniet, F17, Byggnad 91, Box 502, 372 35 RONNEBY alternativt F17-Raddningschef@mil.se

Räddningschefen utarbetar förslag till ändring vilken fastställs av L C Flygplatsen, uppdateringar av större karaktär meddelas genom F17 Tjänstemeddelande, till externa intressenter distribuerar Räddningschefen dessa ändringar.

## 16.3. Övningar

Det åligger räddningschefen att övningar genomförs mot upprättad räddningsinstruktion och räddningsplan för flygplatsen. Detta i syfte att pröva samt befästa rutiner och checklistor.

C OrgE ansvar enligt LMF-L för förutsättningar finns.

### 16.3.1. Räddningsövningar och samverkan med civila myndigheter

De myndigheter som flygplatsen har att samverka med är främst de som kan vara aktuella vid ett nödläge eller haveri på/vid flygplatsen. Främst gäller detta:

- Kommunal räddningstjänst (Räddningsförbund Östra respektive Västra Blekinge)
- Polis
- Landsting/Ambulans
- SOS Alarm
- Ronneby kommun

Övningar genomförs tillsammans med lokala myndigheter för att säkerställa nödlägesrutiner är till fylles och omhändertar en räddningsinsats på ett effektivt sätt.

Rutiner prövas genom övningar i intervall som ej överstiger två år.

Delövningar genomförs under mellanliggande år för att säkerställa brister som identifierats under övningar enligt ovan samt att aktuella brister åtgärdas.

Ansvarig för samverkan med civila myndigheter och att ovanstående samövningsintervall genomförs av C A3 i samråd med flygplatsräddningschefen.

#### **16.4. Krisledning vid nödläge på RON**

##### **16.4.1. Ledning och samordningsorgan, LSO**

LSO utgör flygplatsens ledning och samordningsorgan mellan funktioner och myndigheter vid allvarligare nödlägen, speciella händelser eller räddningsinsats inom flygplatsens ansvarsområde. Då händelse inträffat som faller inom annan myndighets ansvar ska LSO fungera som stöd till ansvariga myndigheter.

LSO ska normalt bemannas vid haveri, befarat haveri eller annan större olyckshändelse, instruktion för LSO återfinns i Räddningsinstruktion för Ronneby Flygplats och i Anvisning för flygplatsdrift RON.

LSO organiseras i ordersal by 91 (Benämns på AIP karta Rescue station).

##### **16.4.2. Ledning och samordning LSO**

Operativt ansvarig RON ska upprätta instruktion för LSO samt vara beredd att upprätta ledningsplats.

Då behov föreligger ska LSO inledningsvis bemannas av.

- a) Operativt ansvarig RON (Stabschef LSO)
- b) Räddningschef
- c) Fälthållningschef

Då utökat behov föreligger bemannas LSO av:

- a) L C Flygplats
- b) FSK/FSO-FLYGPLATS
- c) Ytterligare personal/funktioner efter bedömning

Om behov av LSO uppstår under tid då ej personal enligt ovan är tillgängliga larmar VB F17 personal enligt F17 larmlista.

Då händelsen faller inom annans myndighetsansvar ska LSO vara beredd att ta emot

- a) Kommunal räddningsledare alternativ räddningschef
- b) Polisinsatschef
- c) Ledningsansvarig ur Landstinget
- d) Kommunens kristeam
- e) Civil flygoperatör



## 17. Häls föreskrifter

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

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

Inom militär luftfart regleras de medicinska kraven för Insatsledare i flygplatsräddningstjänst i kapitel 12 FFS 2019:10.

Räddningspersonal som ska utöva räddningstjänst följer bestämmelserna som framgår av Arbetsmiljöverkets föreskrifter om rök- och kemdykning samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna

Alkohol eller droger får ej införas på flygplatsen. Om man misstänker att någon är påverkad under jobbet på Airside ska detta snarast rapporteras till chef i linjen.

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

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

## 18. Dokumentation

### 18.1. Resultat dokument

Nedan redovisa de resultatdokument som upprättas för att verifiera att produkt och tjänst upprätthåller ställda krav och att verksamheten lever upp till styrningar och bestämmelser. Ytterligare dokument återfinns i F17 VO.

De dokument som är kopplade till RML ska sparas i minst 2 år.

Kategorier;

1 = De som behövs för att styrka resultat eller vidtagna åtgärder gentemot extern intressent.

2 = Egna beslutade.

Verksamhet	Dokument	Innehåll	Ansvarig	Kategori
Ledning	Protokoll Flygplatsledningsmöte	Samordning och ledning RON	L C Flygplats	2
	Protokoll FLM	Samordning och ledning F17	C F17	2
	Komp. Rapp		C 24. Flygbaskomp	2
	Protokoll från egen revision	Egen genomförd revision	L C Flygplats	1
	Protokoll från intern revision	Interna revision genomförd av operatören	Lokal kvalitetschef	1
	Protokoll från extern revision/inspektion	FLYGI alt TS revision/inspektion	L C Flygplats (protokoll resp. inspektör)	1

	GarnO	Operationella styrningar	L C Flygplats	1
Säkerhetsledning	Protokoll Flygsäkerhetsmöte flygplats	Flygsäkerhet	FSO-Flygplats	1
	Protokoll Flygsäkerhetsmöte	Flygsäkerhets gentemot militära aktörer	FSO-F	1
	Säkerhetsbevisning alt riskanalyser	Se kapitel 5.5	FSO-Flygplats/FSK	1
	Avvikelse rapporter	Se kapitel 5.5	FSO-Flygplats/FSK	1
	Uppföljning flygsäkerhetsmål	Enligt Central Flygsäkerhetsplan	FSO-Flygplats	1
	Protokoll Ledningens granskning	Se kapitel 5	CQ	2
	Uppföljning av personal	Individuell uppföljning övning och periodisk träning	Chef i linjen	
Flygplatsräddning	Uppföljning periodisk fysisk- och medicinska tester	Medicinsk och fysisk uppföljning	Räddningschef	1
	RBRT	Uppföljning av larm, höjdberedskap, insatser	räddningschef	
Fälthållning	SNOWTAM		Fälthållningschef	1
	Friktionsmätning		Fälthållningschef	1
	Dagbok		Fälthållningschef	2
	Underhållsrapporter		Fälthållningschef	1
	Hindermätning		Fälthållningschef	1
Teknisk tjänst/CNS	Tekniskorder, TO	Skötsel- och underhålls på teknisk utrustning	FMV (Tekniskt ansvarig)	1

## 18.2. Journaler

Driftjournaler ska föras över funktionen hos anläggningar, utrustning och fordon som har betydelse eller påverkan på flygsäkerheten.

## 18.3. Förteckning över Tillstånd, medgivande och certifikat

Tillstånd, medgivande och certifikat eller andra dokument som ger flygplatsen rätt att bedriva verksamhet förvars i försvarsmaktens dokumenthanteringssystem VIDAR

Dokument	Omfattar	Utfärdat av	Giltig från/till och med
Flygplatscertifikat	Flygplatsens civila driftgodkännande	Transportstyrelsen	2018-10-05—2028-10-30
Medgivande om undantag	Rullbanans profil/minsta krökning. Rullbanans siktförhållande. Första fjärdedel bana 19, längd lutning Placering av militär	Transportstyrelsen TSL2015-4467	2015-10-31—

	TILS. Enligt TSFS:2010:132		
Miljö tillstånd	Flottiljens och flygplatsens miljö tillstånd Utökad Hkp verksamhet	Koncessionsnämnden Regeringen (överklagan) Länsstyrelsen	1995-07-06— 2000-12-07— 2010-08-26--
Tillstånd att bedriva skydds jakt	Skydds jakt för att säkerställs flygsäkerheten	Länsstyrelsen beslut Dnr 218-1576-2019 Försvaretsmaktens Fm 2019-5266:5	2019-04-08—2024-04-30
Avtal om jakträtt	Avtal mellan FortV och F17 Jaktlag om jakträtten. Avtalsnr JR 1080-001:4	FortV	
Verksamhetsavtal om flygtrafiktjänst	Avtal mellan FM och LFV/ATS om flygtrafikledningstjänst FM skr 03400:33686		2016
Godkännande av LVP Ronneby Flygplats	TS beslut om godkännande av procedur för låga siktvärden vid Ronneby	Transportstyrelsen	2013-07-22 –
Kontroll av Devieringsplatta	SGU Magnetisk kontroll av devieringsplattan	Statens geologiska undersökning	2015-12-08 –2019-12-08

## 19. Särskilda begrepp och förklaringar

Begrepp/förkortning	Förklaring
<b>Flygplatsområde/Airside</b>	Rörelseområdet på en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa dit tillträdet är begränsat.
<b>Allvarligt tillbud (ATB)</b>	Avser ett tillbud där omständigheterna pekar på att ett haveri varit mycket nära att inträffa.
<b>Avvikelse</b>	Avvikelse är en "händelse" som avser icke uppfyllande av krav.
<b>Bogsering</b>	Förflyttning av luftfartyg på marken med hjälp av fordon eller för hand.
<b>Chef i linjen</b>	Verksamhetsansvarig med personalansvar och tilldelade uppgifter
<b>Driftstörning</b>	Driftstörning avser en felfunktion hos personal eller materiel eller övrig händelse där flygsäkerheten har påverkats eller skulle kunna ha påverkats.
<b>FLYGI:</b>	Militära flyginspektionen. Avser den samlade resursen av utpekade personer som delegerats tillsynsuppgifter med tillhörande bemyndiganden under FSI. Not. Termen FSI används i texten för att markera beslutssituationer medan termen FLYGI används när det är fråga

	om faktainsamling.
<b>L C Flygplats</b>	Har ansvar för att gällande regelverk följs på de flygplatser som trafikeras av militär luftfart.
<b>Flygplatssäkerhet</b>	Flygplatssäkerhet och verksamhetsäkerhet innefattar delarna Människa, Teknik och Organisation.
<b>Flygplatstjänst:</b>	Avser drift av anläggning samt flygplatsoperationell verksamhet, inkluderande ledningens ansvar, resursstyrning, processtyrning, mätning, analys och förbättring av denna verksamhet. (operationell tjänst inom mil luftfarten).
<b>Flygsäkerhetskoordinator</b>	Monitorerar flygplatsens säkerhetsledningssystem
<b>Flygsäkerhetsofficer</b>	Övervakar flygsäkerheten
<b>Flygsäkerhetspåverkande markmateriel:</b>	Avser till luftfartyget på marken direktansluten utrustning, marksystem och utrustning som genererar information direkt till luftfartygets system, hanterings- och provutrustning för delar och utrustningar avsedda för luftfartyg, hanterings- och förvaringsmateriel för förbrukningsförnödenheter och ammunition, och annan markmateriel, som kan påverka flygsäkerhetsnivån.
<b>Funktionsledning (operationell ledning)</b>	Utsedda personer tilldelas mandat och ansvar för att styra hur en verksamhet ska utföras oberoende av ordinarie linjeorganisation.
<b>Färdområde</b>	Den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av manöverområdet och plattor.
<b>Haveri</b>	Avser en händelse i samband med handhavandet av ett luftfartyg från den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av och vid vilken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• någon skadas med dödlig utgång</li> <li>• kommer till allvarlig skada</li> <li>• luftfartyget saknas eller är helt onåbart</li> <li>• luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel</li> </ul>
<b>Händelse</b>	Händelse används i löpande text om något som händer. Det som händer är normalt ej förutsägbart (sker slumpvis) och "händelsen" leder till olika konsekvenser såsom haveri, allvarligt tillbud och tillbud.
<b>Lokal Chef Flygplats</b>	L C Flygplats har ansvar för att gällande regelverk följs på den lokala flygplatsen som trafikeras av militär luftfart och i förekommande fall civil trafik.
<b>Lokal operationell chef</b>	Benämning på den som på högsta nivå inom OrgE av OC erhållit delegering av mandat för delar av den operationella ledningen.
<b>Luftfartyg</b>	Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan. Flygplan, helikopter och obemannade luftfartyg är exempel på luftfartyg som är tyngre än luft (aerodyn), vilka erhåller sin lyftkraft under flygning huvudsakligen från aerodynamiska krafter.

<b>Manöverområde</b>	Den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning. I Manöverområde ingår dock inte plattor, uppställningsplatser, klargöringsområden eller flygplansvägar.
<b>Olycka</b>	Avvikelse som inneburit skada, allvarlig skada eller haveri på personal, materiel eller den yttre miljön. (omfattar ej luftfartsolycka).
<b>Operationell ledning</b>	Utsedda personer tilldelas mandat och ansvar för att styra hur en verksamhet ska utföras oberoende av ordinarie linjeorganisation. (Funktionsledning enl. FFS)
<b>Riskhantering</b>	Ett begrepp som är sammanfattande för allt säkerhetsarbete så som: riskanalys, säkerhetsbevisning, säkerhetsanalys och riskutredning.
<b>Skydds jakt</b>	För att säkerställa en hög flygsäkerhet genom minskad risk för fågel- eller viltkollisioner ska verksamheten kunna verkställa avlivning av vilt som utgör en uppenbar fara för flygsäkerheten under flygplatsens öppethållande.
<b>System:</b>	Personer, teknik och procedurer som är organiserade för att utföra en eller flera specificerade uppgifter, där ett system kan bestå av ett eller flera delsystem. Ett system är ett antal komponenter, delar av systemet, som tillsammans samverkar för att nå ett gemensamt mål.
<b>Säkerhetsledningssystem</b>	En systematisk strategi för att leda säkerheten, inklusive nödvändiga organisatoriska strukturer, redovisningsformer, strategier, riktlinjer och processer.
<b>Tillbud (TB)</b>	Avser en driftstörning som, under rådande förhållanden vid händelsen, bedöms ha kunnat leda till haveri eller allvarlig skada på personal eller materiel.
<b>Verksamhetsansvarig chef</b>	ÖB i den militära luftfarten.
<b>Verksamhetsansvarig</b>	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.
<b>Anvisning för flygplatsdrift RON/Verksamhetshandbok</b>	Samlad dokumentation av instruktioner, säkerhetsregler och system för säkerhetsledning som kan bestå av en eller flera delar.
<b>Verksamhetsutövare</b>	Avser en identifierbar organisation, inom ramen för en statlig myndighet eller ett företag, som bedriver verksamhet inom det militära luftfartssystemet.
<b>Övrig driftstörning (ÖS)</b>	Avser felfunktion hos personal eller materiel eller övrig händelse där flyg- säkerheten har påverkats eller skulle kunna ha påverkats utan att vara allvarligt tillbud eller tillbud.
<b>Övriga händelser (ÖH)</b>	Är en händelse som upplevts och bedömts kunnat leda till en

	olägenhet, ett eventuellt tillbud, ohälsa eller olycka. Den kan också upplevas påverka processen, rutiner eller bestämmelser gentemot flygplatsdriften.
<b>ADR</b>	Européen Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (Europeiskt regelverk för transport av farligt gods på väg) .
<b>AFIS</b>	Aerodrome Flight Information Service .
<b>CSRA</b>	Critical Security Restricted Area (Säkerhetskontrollerat behörighetsområde)
<b>Flygl</b>	Militära flyginspektionen, som är den enhet i Högkvarteret som bl.a. ansvarar för den militära luftfartsmyndighetsfunktionen.
<b>FM</b>	Försvarsmakten
<b>FOD</b>	Foreign Object Debris (Främmande skadliga föremål)
<b>FOM</b>	Flygoperationell manual
<b>FS</b>	Flygstaben
<b>FuhM</b>	Flygunderhållsmanual
<b>FV</b>	Flygvapnet
<b>IFTEX</b>	Försvarsmaktens instruktion för förvaring och transport av ammunition och övriga explosiva varor
<b>LMF F</b>	Ledning militär flygplats Fartyg
<b>LMF L</b>	Ledning militär flygplats Land
<b>MOA</b>	Materielområdesansvarig
<b>NOTAM</b>	Notice To Air Men
<b>NVD, G</b>	Night Vision Device, Goggles (Mörkerhjälpmedel)
<b>OC</b>	Operationell chef (högst ansvarig för en inom mil luftfartens operationella tjänster)
<b>PPR</b>	Prior Permission Required (Skriftligt landningstillstånd, Tillstånd i förväg erfordras)
<b>SNOWTAM</b>	Special Notice To Air Men
<b>SRA</b>	Security Restricted Area (Behörighetsområde)
<b>TSFS</b>	Transportstyrelsen författningssamling

## 20. Kontaktlista RON

Tillhörighet/Befattning	namn	Telefonnr	mailadress
F17/Lokal Flygplatschef	Kenny Wallentinsson	0457-471202 0730-262954	<a href="mailto:kenny.wallentinsson@mil.se">kenny.wallentinsson@mil.se</a> <a href="mailto:fl7-flygplatschef@mil.se">fl7-flygplatschef@mil.se</a>
F17/FSO MF	Johannes Brink	0457-471203 0721-562345	<a href="mailto:Johannes.brink@mil.se">Johannes.brink@mil.se</a> <a href="mailto:fso-mf-fl7@mil.se">fso-mf-fl7@mil.se</a>
F17/FSK	Roger Jönsson	0457-471204	<a href="mailto:roger.o.jonsson@mil.se">roger.o.jonsson@mil.se</a> <a href="mailto:fso-mf-fl7@mil.se">fso-mf-fl7@mil.se</a>
F17/handling		0721-877 832	<a href="mailto:fl7-milairporthandling@mil.se">fl7-milairporthandling@mil.se</a>
F17Handeling Ramp C		0457-47 16 99	<a href="mailto:fl7-milairporthandling@mil.se">fl7-milairporthandling@mil.se</a>
F17/fälthållning		0457-471341	
CO ATS/LFV			<a href="mailto:joacim.stolt@lfv.se">joacim.stolt@lfv.se</a> , <a href="mailto:coats.ronneby@lfv.se">coats.ronneby@lfv.se</a>
Flygstationschefen			<a href="mailto:arri.kallonen@swedavia.se">arri.kallonen@swedavia.se</a>

SWEDAVIA			
Förvaltare FortV			<a href="mailto:robert.sundholm@fortifikationsverket.se">robert.sundholm@fortifikationsverket.se</a>
Hkp flottiljen/3 Hkp skvadronen			<a href="mailto:3hkpskv-hkpflj@mil.se">3hkpskv-hkpflj@mil.se</a>
Blekinge flygklubb			<a href="mailto:christian.darnell@gmail.com">christian.darnell@gmail.com</a>
SAAB			<a href="mailto:lars.svensson@bam.aero">lars.svensson@bam.aero</a>
F17 Jaktvårdsförening			<a href="mailto:jesper.athle@mil.se">jesper.athle@mil.se</a>
Ronneby Flygklubb			

Ansvarig: L C Flygplats  
Redaktör: FSK RON  
VERSION: 24-03-22

## Anvisning för flygplatsdrift RON

Denna anvisning återfinns på emiliasida F 17 LEDNING / Förbandsledning / Anvisningar

### Bilaga 1 FLYGPLATSDATA

#### 0. ALLMÄNNA DATA

##### ORGANISATORISKA, ADMINISTRATIVA OCH OPERATIVA UPPGIFTER

- FLYGPLATSENS NAMN Ronneby flygplats
- Ägare FortV (FM driftansvariga)
- Flygplatsansvarig L C Flygplatsen
- Adress Box 502
- Postnummer, Ort 372 25 Ronneby
- Telefonnummer 0457-47 10 00
- Telefaxnummer 0457-47 14 20
- Telexnummer -
- E-mail adress exp-f17@mil.se

##### ADMINISTRATIVA DATA, REF till TSFS

- Anmälan om inrättande datum TBA
- Flygplatsen godkänd datum TBA
- Referenskod, fastställd av Luftfartsinspektionen 4D – 01/19
- Bankategori, ange icke-instrument, icke-precisionsbana RWY 01 precisionsbana cat 1
- kat 1 eller precisionsbana kat I-III RWY 19 precisionsbana cat 1
- Flygplatskategori Cat 6

##### ORGANISATORISKA DATA

- L C Flygplatsens namn Kenny Wallentinsson
- Postnummer, Ort 372 25 Ronneby
- Telefonnummer 0457-47 10 00
- Civil flygstationschef namn Arri Kallonen
- Telefonnummer 0457-255 90
- Co ATS Joacim Stolt
- Flygsäkerhetskoordinator Roger Jönsson
- Telefonnummer 0457-47 10 00

##### OFFICIELLA DATA

- ARP, flygplatsens referenspunkt, 561600N / 0151554E
- ACL, kontrollplats för höjdmätare Civil apron
- Flygplatsens höjd över havet i meter (msl) 58.2 m / 191 ft
- Flygplatsens referenstemperatur i 0 ( C ) +18.5° C

##### BANRIKTNINGAR

- Missvisning i grader increasing 2.5° E 2000 / +0.1°



- Bana 1, riktningar i dekadgrader, 01
- Geografisk bäring 008.7°
- Magnetisk bäring 006°
- Bana 2, riktningar i dekadgrader 19
- Geografisk bäring 188.7°
- Magnetisk bäring 186°

#### TRÖSKELHÖJDER

- Bana 1, riktningar i dekadgrader 01  
höjd i meter ( msl ) 55.3 m / 181 ft
- Bana 2, riktningar i dekadgrader 19  
höjd i meter ( msl ) 57.4 m / 188 ft

#### BANYTA, beläggning ( asfalt, betong, gräs)

- Bana 1, riktning i dekadgrader 01
- Typ av beläggning ASPH
- Bana 2, riktning i dekadgrader 19
- Typ av beläggning ASPH

#### MARKTJÄNSTER,

- vilka erbjuds utom de som FUEL JET A1, 100 LL
- krävs vid öppen trafikflygplats Tax-free  
(t ex tankning, hangar verkstad etc).

#### FLYGPLATSKARTA

- Utfärdad, JA/NEJ Ja

#### TILLTRÄDESFÖRBUD

- För obehöriga utfärdat datum, Ja (mil-1938, civ-1958)  
samt anslag för allmänheten, JA/NEJ

#### OPERATIV DATA

- |   |      |
|---|------|
| Bana 1, riktningar i dekadgrader,         | 01   |
| TORA, Take Off Run Available.....         | 2331 |
| TODA, Take Off Distance Available.....    | 2931 |
| ASDA, Accelerate Stop Distance Available: | 2331 |
| LDA, Landing Distance Available.....      | 2331 |
| <br>                                      |      |
| Bana 2, riktning i dekadgrader            | 19   |
| TORA, Take Off Run Available.....         | 2331 |
| TODA, Take Off Distance Available.....    | 2931 |
| ASDA, Accelerate Stop Distance Available: | 2331 |
| LDA, Landing Distance Available.....      | 2331 |

**1. UTRUSTNING , ANLÄGGNINGAR OCH BYGGNADER***ALLMÄNNA UPPGIFTER*

- REFERENS KOD, fastställd av Transportstyrelsen 4D
- BANKATEGORI, icke- instrument, icke- prec-,  
precisionsbana, kat I-III 01/19 prec cat 1/Prec cat 1

*STATIONSBYGGNAD, UTRYMMEN*

- STATIONSBYGGNAD, Anlagd enligt behov  
och TSFS-2.4 krav, JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN för expediering av ank och avg  
passagerare och bagage, JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN, för expediering av frakt, JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN, för säkerhetskontroll, JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN, för pass och tullkontr., JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN, för flygföretags exptj., JA/NEJ Ja
- FÄRDPLANERINGSRUM, JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN, för AIS-tjänst, JA/ NEJ Nej
- UTRYMMEN, för MET-tjänst, JA/NEJ Nej
- UTRYMMEN, för telefonväxel , bandspelare  
och teknisk utrustning, JA/NEJ Ja
- UTRYMMEN, för radio och telexexp, JA/NEJ Ja

*OBEHÖRIGT TILLTRÄDE ,*

- Till stationsbyggnad förhindrat JA/NEJ Ja

*STATIONSBYGGNADEN,*

- Placering hinderfri m h t TSFS 2.2 hinderytor, JA/NEJ Ja

*STATIONSBYGGNAD, UTRUSTNING*

- VÅGUTRUSTNING, passagerare/bagage, JA/NEJ Ja
- SÄKERHETSKONTROLLUTRUSTNING, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING I AIS-LOKAL,*

- JA/NEJ Nej

*UTRUSTNING I FÄRDPLANERINGSRUM*

- JA/NEJ Ja

*BYGGNAD FÖR FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNST  
(ATS-byggnad)*

- ATS-BYGGNAD, anlagd enligt behov och TSFS 2.1 Ja

- krav JA/NEJ
- lokaler och utrustning som erfordras JA/NEJ Ja
- ATS-BYGGNAD, optimal utformning och plac  
m h t manöverområde och inflygningsområde Ja
- FRISIKTSKRAV, horisontellt, JA/NEJ Ja
- BLÄNDNINGSRISKEN, reflexer och internbelysning  
åtgärdade, JA/NEJ Ja
- BATTERIRESERVKRAFT, för trafik med  
transp flygplan, JA/NEJ Ja
- ATS-BYGGNAD, hinderfri placering, JA/NEJ Ja
- RADIOUTRUSTNING, flygplatskontrtj, JA/NEJ Ja
- RADIOUTRUSTNING, AFIS, JA/NEJ Ja
- ÖVERVAKNING AV NAVHJÄLPMEDEL, Ja
- TELEFONUTRUSTNING, enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- TIDGIVNINGSSUTRUSTNING, enl TSFS, JA/NEJ Ja
- MANÖVRERINGSUTRUSTNING, ljussystem, JA/NEJ Ja
- ÖVERVAKNINGSSYSTEM, HI-ljus, JA/NEJ Ja
- TRAFIKUPPFÖLJNING, FPB strippar, JA/NEJ Ja
- REGISTRERINGSUTRUSTNING, rdo/tn, JA/NEJ Ja
- FÖRVARINGSUTRYMME, för reg, JA/NEJ Ja
- METEOROLOGISK UTRUSTNING, för presentation  
av vindriktning och vindhastighet, JA/NEJ Ja
- METEOROLOGISK UTRUSTNING, för kontroll  
av lufttryck, JA/NEJ Ja
- METEOROLOGISK UTRUSTNING, för bestämning  
av molnbasens höjd, JA/NEJ Ja
- HJÄLPMEDEL, för bestämning av meteorologisk  
sikt, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING, för bestämning av RVR, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING, för bestämning av ytterluftens  
temperatur, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING, för bestämning av ytterluftens  
fuktighet, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING, för utlösning av haverilarm, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING, för utlösning av varningslarm, JA/NEJ Ja
- ANSLAG, med telefonadresser till brandkår,  
ambulans och polis, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING, för ljussignalering, JA/NEJ Ja
- PUBLIKATIONER, enligt TSFS, JA/NEJ Ja

*RÄDDNINGSSSTATION mm*

- RÄDDNINGSSSTATION, anlagd (krav vid trafik med  
transportflygplan), JA/NEJ Ja
- PERSONALKAPACITET, uppfylld enligt given  
flygplatskategori, JA/NEJ Ja
- PERSONALUTBILDNING, utförd enligt given  
flygplatskategori, JA/NEJ Ja
- RÄDDNINGSFORDONSKAPACITET, enligt given Ja

- flygplatskategori, JA/NEJ
- SKUMVÄTSKA, för en återfyllning, JA/NEJ Ja
- PULVER, för en återfyllning, JA/NEJ Nej
- PORTAR i fordonshall, öppning och manövrering u a JA/NEJ Ja
- DÖRRARS öppningsriktning i räddningssituation u a, JA/NEJ Ja
- LÖS UTRUSTNING, omedelbar tillgänglig, JA/NEJ Ja
- LARMSYSTEM, installerat JA/NEJ Ja
- UNDERVISNINGSMATERIEL, uppdaterat u a, JA/NEJ Ja
- UTRYCKNINGSVÄGAR, (B III-VIII), anlagda u a, JA/NEJ Ja
- BRANDÖVNINGSPLATS, anlagd u a, JA/NEJ Ja

*ÖVRIGA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR*

- BYGGNADER och ANLÄGGNINGAR, placerade hinderfritt, JA/NEJ Nej
- DRIFTBYGGNADER, i erforderlig omfattning, Ja
- fälthållning och stationstjänst, JA/NEJ
- SANDFÖRRÅD, anlagt, JA/NEJ Nej
- HANGARER, anlagda, JA/NEJ Ja
- DRIVMEDELSANLÄGGNINGAR, anlagda enligt TSFS 3.8, JA/NEJ Ja
- UPPSTÄLLNINGSPLATTOR, anlagda enligt TSFS 2.2, JA/NEJ Ja
- DEVIERINGSPLATTA, anlagd enligt TSFS 2.2, JA/NEJ Ja (mil enl. RML)
- UTBLÅSNINGSSKYDD, anlagd enligt TSFS 2.2, JA/NEJ Ej tillämpligt
- FORDONSPARKERINGAR, inom flygplatsområdet, hinderfria, JA/NEJ Ja
- INHÄGNAD av flygplatsen, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING FÖR FÄLTHÅLLNING*

- FÄLTHÅLLNINGsutrustning, anskaffad i tillräcklig omfattning, JA/NEJ Ja
- SNÖRÖJNINGsutrustning, anskaffad i tillräcklig omfattning, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING för borttagning av stålföremål på plattor och bansystem finns, JA/NEJ Ja

*STATIONSTJÄNSTUTRUSTNING,*

- Finns JA/NEJ Ja

*RESERVKRAFTANLÄGGNING*

- Installerad enligt TSFS, JA/NEJ Ja

*FLYGPLATSBELYSNING,*

- Installerad enligt TSFS, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING FÖR TELEKOMMUNIKATION,*

- TSFS, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING FÖR FAST TELETRAFIK*

- Installerad enligt BFT, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING FÖR RADIOKOMMUNIKATION*

- Finns för stationstjänst, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING FÖR RADIOKOMMUNIKATION*

- För RSC och räddningsstation, JA/NEJ Ja

*UTRUSTNING FÖR RADIONAVIGERING*

- RADIONAVIGERINGSUTRUSTNING, för trafikflygplats installerad enligt TSFS 3.6, minst en bana, JA/NEJ Ja
- RADIONAVIGERINGSUTRUSTNING, för trafikflygplats installerad enligt TSFS 3.6, för jetflygplan över 15 ton, två banriktningar och minst en precinfl, JA/NEJ Ja
- UTRUSTNING FÖR PRECISIONSINFLYGNING, ange RWY 19 ILS cat 1  
banriktningar RWY 01 ILS cat 1
- UTRUSTNING FÖR ICKE-PRECISIONSINFLYGNING, RWY 01/NDB+PAR,(TILS)  
ange banriktningar RWY 19/NDB+PAR (TILS)

**2. VISUELLA HJÄLPMEDEL,**

GRUNDDATA, INFLYGNINGSLJUS, PAPI/APAPI, BANLJUS, TAXILJUS.  
PLATTBELYSNING, DOCKNINGSYSTEM, RESERVKRAFTFÖRSÖRJNING MM

*BANA*

- BANRIKTNINGAR, i dekadgrader 01/19
- REFERENSKOD, fastställd kod 4D
- BANKATEGORI, icke-instrument-, icke-precisions-precisionsbana kategori I-III 01 precisionsbana cat 1  
19 precisionsbana cat 1
- TRÖSKELINFLYTTNING, JA/NEJ, antal meter från banbörjan, för resp. banriktning Nej

*INFLYGNINGSLJUSSYSTEM*

- INFLYGNINGSLJUS, ljussystem Bana 19 Barrette Centre line  
(text enkelt, Calvert, Barrette Centre Line), för Bana 01 Calvert  
respektive banriktning
- INTENSITETNIVÅ, hög intensitet/lågintensivitet Bana 19 24V 200W/24V 45W  
för respektive banriktning Bana 01 24V 200W/24V 45W
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ för respektive Ja  
banriktning
- LUTNING, INFLYGNINGSLJUSRAD, i grader, för Bana 19, 5,5-7°  
respektive banriktning Bana 01, 5,5-8°

- CENTRUMLINJELJUS, avståndskodade, kat I-III, JA/NEJ Nej
- CROSSBARER, utformning enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- VINGBARER, vid tröskelinflyttning, utformning enligt TSFS, JA/NEJ Nej
- BARRETTOR, vid kat I-III, utformning enl TSFS, JA/NEJ ja bana 19
- BLIXTLJUS, electronic flashing approach system lights Bana 19 5 Blixtljus  
Bana 01 5 Blixtljus

*SYSTEM FÖR VISUELL GLIDBANEINDIKERING*

- TYP, VISUELLT GLIDBANESTÖD, (t ex PAPI, APAPI), för respektive banriktning Bana 01/19 PAPI  
Bana 01/19 Mil PAPI
- GLIDBANEVINKEL, för respektive banriktning, i grader Bana 01 3.0°  
Bana 19 3.0°
- SAMLOKALISERING MED ILS/GP, för respektive RWY19 banriktning, JA/NEJ Ja
- HORIZONTELL ÖPPNINGSVINKEL, för respektive banriktning i grader, vänster och höger +/-15°

*CIRKLINGLJUS,*

- installerade enligt TSFS, JA/NEJ Nej

*BANINLEDNINGSLJUS,*

- installerade enligt TSFS, JA/NEJ Nej

*TRÖSKELIDENTIFIERINGSLJUS,*

- installerade enligt TSFS, JA/NEJ Nej

*BANKANTLJUS*

- BANKANTLJUS, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- AVSTÅND FRÅN BANKANT, i meter, max 3 m, 2 m
- DELNING, avstånd i längdled, i meter, 60 meter
- HÖJD, över markytan, i meter, max 0,35 m
- INTENSITETSNIVÅ, hög- och eller lågintensiva, 24V 100W/24V 60W
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- AVSTÅNSKODNING, enligt TSFS Ja

*TRÖSKELLJUS*

- TRÖSKELLJUS, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- TYP AV TRÖSKEL, för respektive banriktning, obruten eller delad kring CL, Delad/Delad
- HÖJD, för respektive banriktning, över markytan, i meter, max 0,35 m
- ANTAL LJUS, för respektive banriktning, Bana 19 18 st

- INTENSITETSNIVÅ, HI/LI,
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ

Bana 01 18 st  
200W/60W  
Ja

*BANÄNDLJUS*

- BANÄNDLJUS, installerade enligt TSFS, JA/NEJ
- TYP AV BANÄNDLJUS, för respektive banriktning obruten eller delad vid CL,
- HÖJD, för respektive banriktning, över markytan, i meter,
- ANTAL LJUS, för respektive banriktning, (nedsänkta) samt 5+5 på ståndare.
- INTENSITETSNIVÅ, HI/LI,
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ

Ja  
Delad/Delad  
Max 0,35 m  
Bana 19, 6 st  
Bana 01, 6 st  
24V 200W /24V 60W  
Ja

*CENTRUMLINJELJUS I BANA*

- CENTRUMLINJELJUS I BANA, installerade enligt TSFS, JA/NEJ
- DELNING, avstånd i längdled, i meter
- AVSTÅNSKODNING, HI-ljus, enligt TSFS, JA/NEJ
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ

Nej/Ej tillämpligt

*SÄTTNINGSZONSLJUS*

- SÄTTNINGSZONSLJUS, kat II-III, installerade enligt TSFS, JA/NEJ
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ

Nej/Ej tillämpligt

*LJUS VID UTRULLNINGSSOMRÅDE*

- installerade enligt TSFS, JA/NEJ

Nej/ Ej tillämpligt

*LJUS VID RESA,*

- säkerhetsområde vid banända, installerade enligt TSFS, JA/NEJ

Nej/ Ej tillämpligt

*INTENSITETREGLERING FÖR HÖGINTENSIVA LJUS,*

- installerade enligt TSFS, JA/NEJ

Ja

*CENTRUMLINJELJUS I TAXIBANA*

- CENTRUMLINJELJUS I TAXIBANA, installerade enligt TSFS, JA/NEJ
- DELNING, avstånd i längdled, i meter INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ

Nej/ Ej tillämpligt

### LJUS I HÖGFARTSTAXIBANA

- LJUS I HÖGFARTSTAXIBANA, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Nej/ Ej tillämpligt
- DELNING, avstånd i längdled, i meter
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ

### KANTLJUS PÅ TAXIBANA

- KANTLJUS PÅ TAXIBANA, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- DELNING, avstånd i längdled, i meter 5 – 50 meter
- AVSTÅND FRÅN KANT, i meter, max 3 m Inom 3,0 m
- HÖJD, över markytan, i meter Max 0,50 m
- LJUSINTENSITET, i 24V/45W (nya)

### STOPPLJUS I TAXIBANA

- STOPPLJUS I TAXIBANA, vid kat I-III, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Nej
- ANTAL LJUS, i stopplinje
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ
- LJUSINTENSITET, i candela
- RGL Ja

### VARNINGSLJUS VID BANA I ANVÄNDNING

- VARNINGSLJUS VID KORSANDE TAXIBANOR, installerade Nej
- enligt TSFS, JA/NEJ
- ANTAL LJUS, i varningsljuslinje 2st blinkande lampor i varje
- INRIKTNING, enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- LJUSINTENSITET

### BELYSNING AV PLATTA

- BELYSNING AV PLATTA, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- TÄCKNING AV PLATTAN, skuggbildning och täckning åtgärda, JA/NEJ Ja

### DOCKNINGSSYSTEM

- DOCKNINGSSYSTEM, typ/tillverkare Nej
- KURSINFORMATION, enligt TSFS, JA/NEJ Nej
- STOPPINDIKERING, enligt TSFS JA/NEJ Nej

### VÄGLEDNINGSLJUS PÅ PLATTA,

- installerat enligt TSFS, JA/NEJ Nej



### RESERVKRAFTFÖRSÖRJNING

- RESERVKRAFTFÖRSÖRJNING, installerade enligt TSFS, JA/NEJ Ja
- RESERVKRAFTANLÄGGNING, typ/tillverkare 2x300KVA LVP drift
- RESERVKRAFTFÖRSÖRJNING, inkopplingstid i sek 10 sek

### INSTALLATIONSSÄKERHET,

- kraftförsörjning och ljussystem enligt TSFS; JA/NEJ Ja

### MANÖVRERING AV BELYSNINGSSYSTEM,

- enligt TSFS Ja

### ÖVERVAKNING AV BELYSNINGSSYSTEM,

- enligt TSFS Ja

## 3. VISUELLA HJÄLPMEDEL,

### GRUNDDATA, SIGNALMEDEL OCH RIKTNINGSVISARE M M, DAGERMARKERINGAR OCH SKYLTAR

#### SIGNALMEDEL OCH RIKTNINGSVISARE M M

- BANA, NUMMER, banriktningar i dekadgrader. 01/19
- FARLIGA OCH MISSLEDANDE LJUS, åtgärdade. JA
- VINDSTRUT, utformning, placering och belysning. Ja
- SIGNALOMRÅDE FÖR MARKSIGNALER, utformning/placering.

#### MARKERINGSSKÄRMAR, LJUSARMATURER OCH BÄRANDE KONSTRUKTIONER,

- utformning, bräcklighet och höjd

#### DAGERMARKERINGAR, BANSYSTEM

- BANNUMMERMARKERING, utformning, placering vit Enl TSFS, och färg.
- CENTRUMLINJEMARKERING, utformning, placering vit Enl TSFS, och färg.
- TRÖSKELMARKERING, utformning, placering och färg, Enl TSFS och
- (FÖR KAT II-III ALLTID VID BANÄNDE) RML-F, vit
- SÄTTPUNKTMARKERING, utformning, placering och färg Enl TSFS, vit (på alla belagda banor med kod 4)
- SÄTTNINGSZONMARKERING, utformning, placering Enl TSFS, vit

- och färg. (på alla belagda instrumentbanor med kod 3 och 4)
- BANKANTMARKERING, utformning, placering och färg. Enl TSFS,  
vit
- (på alla precisionsinflygningsbanor)
- BANMARKERING VID KORSANDE BANA OCH TAXIBANA, -  
utformning och placering.
- MARKERING AV OBELAGD BANA, utformning och placering. Ja – stråk  
12/30 (vita/orange koner max h 0,6 m, deln max 60 m)
- DAGERMARKERING AV UTRULLNINGSSOMRÅDE, Enl TSFS,  
gul
- STOPWAY, utformning, placering och färg.
- DAGERMARKERING AV OMRÅDE FÖR TRÖSKEL, Enl TSFS,  
vit
- utformning, placering och färg.
- DAGERMARKERING AV MANÖVEROMRÅDE, Enl RML-  
F
- utformning, placering.
- MARKERING AV BELAGD TAXIBANA, centrumlinje, Enl TSFS  
och
- utformning, placering och färg. RML-F,  
gul
- MARKERING AV VÄNTPLATS KATEGORI I, utformning, Enl TSFS
- MARKERING AV VÄNTPLATS, KATEGORI II OCH III -  
utformning, placering och färg.
- MARKERING AV ICKE BÄRANDE YTOR, utformning, placering och färg. Enl TSFS  
och RML
- MARKERING AV KONTROLLPUNKT FÖR -  
VOR-MOTTAGARE, utformning, placering och färg

*MARKERINGAR INOM STATIONSSOMRÅDE*

- MARKERING AV UPPSTÄLLNINGSPLOTS, utformning, 3 st, Gul  
placering och färg.
- MARKERING AV SÄKERHETSGRÄNS, utformning, Mellan platta och stn-byggn  
placering och färg. Röd
- MARKERING AV FORDONSVÄG, utformning, placering Ej  
tillämpligt  
och färg.

*SKYLTLAR*

- PÅBUDSSKYLTLAR, utformning, placering och färg. Ja
- VÄGLEDNINGSSKYLTLAR, utformning, placering och färg. Ja
- IDENTIFIERINGSSKYLTLAR, utformning, placering och färg. Ja
- Militär taxibana enl RML Ja

**4. UTFORMNING AV FLYGPLATS,****GRUNDDATA AVSEENDE RULLBANA, STRÅKYTOR, TAXIBANOR, VÄNTLÄGEN OCH UPPSTÄLLNINGSPLOTTOR**

*BANA*

• BANA, nummer i dekadgrader	Bana 01/19
• BANLÄNGD, rullbanans längd i meter	2331 m
• BANBREDD, rullbanas bredd i meter	45 m
• MEDELLÄNGDLUTNING, rullbanans lutning efter division av höjdskillnad mellan högsta och lägsta punkt i %	0,2%
• LOKAL LUTNING, största lokala längdlutn utefter banan i %	0,9%
• LUTNINGSÄNDRING, mellan 2 på varandra följ lutningar i %	1,41%
• KRÖKNINGSRADIE, övergång från en lutning till annan i m	Minsta krökningsradie 10 000 m
• SIKTLINJE, obruten siktlinje efter viss höjd enl kod i m förutom sista 150m i N banändan.	3 m över banan inom ½ banlängd. 1,5 m över banan inom 1000m
• TVÄRLUTNING, bombering vinkelrätt mot banans CL i %	Max 1,5%
• BÄRIGHET, enligt ACN/PCN-metoden	PCN 50 F/B/X/T
• YTJÄMNHET, max 3 mm på 3 m / 3 cm på 50 m	Max 3 mm på 3 m/3 cm på 50 m
• BANSKULDRORS BREDD, endast kod D och E, min 60 m	-
• BANSKULDRORS LUTNING, max 2.5 % tvärlutning	Max 2,5%
• BANSKULDRORS BÄRIGHET, om möjligt enl ACN/PCN-metoden	Konstruerad och uppbyggd så ej strukturella skador uppstår vid trafik med räddningsfordon och flygplansnoshjul

*STRÅK*

• STRÅKLÄNGD, efter bana eller stopway i m	90 m/60 m bana 01/19
• STRÅKBREDD, från banans CL i m	150 m
• NIVÅSKILLNAD stråk/bana I CM	3-5 cm
• STRÅKS YTJÄMNHET, plangjord enl kodsifra i m	Plangjord yta 75 m från banans CL
• STRÅKS BÄRIGHET på plangjord del och i förlängn 30 m	90 m/60 m beläggning bana 01/19
• STRÅKS LÄNGDLUTNING, i % längs stråket	Max 1,5%
• STRÅKS TVÄRLUTNING, på plangjord del/utanför plangjord del	Max 2,5%

3. *RESA*

• SÄKERHETSOMRÅDE VID BANÄNDE, RESA, längd i m, ( samt ev förterräng vid kat I-III-bana)	Ja, 90 m enl TSFS
• RESA, längdlutning i %	Under 1%
• RESA, tvärlutning, i %	Under 1%

*CLEARWAY*

• HINDERFRITT STIGOMRÅDE, CLEARWAY, längd i m,	600m
--	------

- max 50% av TOR
- CLEARWAY, BREDD, i meter 150m
- CLEARWAY, LUTNING, i % 1,2%

*STOPWAY*

- UTRULLNINGSSOMRÅDE, STOPWAY, bredd i m -
- STOPWAY, LUTNING, i % -
- STOPWAY, BÄRIGHET, om möjligt enl ACN/PCN-metoden -
- STOPWAY, YTBESKAFFENHET, friktionskoefficient -

*TAXIBANOR*

- TAXIBANORS BREDD, i m Civ 23 m, mil 4,5 -23 m
- TAXIBANORS CENTRUMLINJERADIE, i m Över 40 m
- TAXIBANORS KANTRADIE, i m 20 m
- AVSTÅND CL TAXIBANAS CL-BANAS CL, i m Direktansluten
- AVSTÅND MELLAN CL NÄRLIGGANDE TAXIBANOR, i m
- AVSTÅND MELLAN TAXIBANA/FAST HINDER, i m 42 m
- AVSTÅND MELLAN INKÖRNINGSLINJE PÅ PLATTA Över 30m
- OCH HINDER, i m
- TAXIBANORS LÄNGDLUTNING, i % Under 1%
- TAXIBANORS LUTNINGSÄNDRINGAR, i % per m Under 1%
- TAXIBANORS TVÄRLUTNING, i % Under 1%
- TAXIBANORS BÄRIGHET, enligt ACN/PCN-metoden PCN 29
- TAXIBANORS YTBESKAFFENHET, max 3 mm/ 3 m Under 3 mm
- TAXIBANSTRÅK BREDD, i m 90 m
- TAXIBANSTRÅK TVÄRLUTNING. i % Under 1%
- TAXIBANSKULDROR BREDD, i m 3,5 m
- TAXIBANOR FÖR SNABB AVFART, kurvradie i m 550 m
- VÄNTLÄGES AVSTÅND FRÅN CL BANA, i m 140 m

*UPPSTÄLLNINGPLATTOR, Civil platta**Kod C*

- UPPSTÄLLNINGSPLOTTORS BÄRIGHET, enligt ACN/PCN-metoden PCN 45
- UPPSTÄLLNINGSPLOTTORS YTBESKAFFENHET. kem resist mot olja Betong
- UPPSTÄLLNINGSPLOTTORS LUTNING, i % Under 1%
- UPPSTÄLLNINGSPLOTTORS SÄKERHETSAVSTÅND, enligt kod i m 7 m

**5. HINDERYTOR,**

GRUNDDATA FÖR BEGRÄNSNING, BORTTAGNING OCH MARKERING AV HINDER

*ALLMÄNNA DATA*

- BANA, NUMMER, banriktningar i dekadgrader 01/19
- BANKATEGORI, icke-instrument, icke-precisionsbana, 19 Precisionsbana cat 1

- precisionsbana kat I-III
- REFERENSKOD, enligt TSFS
- HINDERKARTA upprättad

01 Precisionsbana cat 1  
4D  
JA

## YTOR

ange hinderfri, om ej skriv NOT enligt ovan och ange hindrets position i relation till ARP; bäring i grader, avstånd i meter, höjd över aktuell hinderyta i meter samt om dagermarkering och/eller belysning finns

- KONISK YTA
- HORISONTELL YTA
- ÖVERGÅNGSYTOR
- START- OCH STIGYTOR
- INFLYGNINGSYTOR
- STRÅKYTA, se konisk yta
- INRE YTOR, inflygningsyta, övergångsytor och yta för avbruten landning, se konisk yta