Sammandrag av ändringar

Airport Regulations - Utgåva 7.0

Stockholm Arlanda Airport
Bromma Stockholm Airport
Göteborg Landvetter Airport
Malmö Airport

Swedavia Airports

Del 0. Introduktion och ändringar

Inga ändringar

Del 1. Allmänt på flygplats

Ändringar i del 1 är en harmonisering mot en Swedaviagemensam AR (IA + RA)

Kap 1.4.2.1 Securityansvarig

Varje aktör ska ha en securityansvarig. En chef ska utse sig själv eller annan person till securityansvarig för verksamheten på flygplatsen. Securityansvarig har ett övergripande ansvar och mandat att fatta beslut i securityfrågor och befogenhet att ansöka om visitorrätt och behörighetshandlingar.

Namnet på utsedd securityansvarig (endast en) ska anmälas via en ansökan till Service Center (International Airports) alternativt Service Center Regional (Regional Airports) – se kontaktuppgifter på extranät för respektive flygplats.

Utsedd securityansvarig ska genomföra Swedavias Safety- och securityutbildning samt inneha goda kunskaper om gällande regelverk och förmedla dessa vidare till de anställda.

Kap 3.2 Krav på varselbeklädnad

Varselbeklädnad ska uppfylla kraven för klass 2 enligt Europastandarden, standard EN 471 alternativt EN ISO 20471:2013. Företag eller funktion ska framgå på varningsbeklädnaden i form av text eller logotype. Varselbeklädnaden ska bäras på överdelen av kroppen och ska vara det yttersta plagget. Varselbeklädnaden ska vara i sådant skick att färg och reflexer tydligt framgår.

Kap 3.3 Färger på varselbeklädnad

För att kunna särskilja vissa roller och funktioner på flygplatsen *bör* varselbeklädnaden ha de här färgerna:

Gul eller grön: Alla medarbetare som inte har någon av rollerna nedan

Orange:

- Flygplatschef
- Loading Supervisor
- ADO/ATM/ADM eller motsvarande
- Kriskoordinator eller motsvarande
- Arbetsledande personal hos extern aktör, om flygbolag ej kravställt annat

Röd: Skyddsjägare

Kap 4.5.1 Automatisk vattensprinkler

I lokaler som skyddas med automatiskt vattensprinklersystem är det viktigt att sprinklersystemet inte skärmas av för att sprinklern ska kunna ha avsedd funktion. Lämna

minst 1 meter fritt utrymme i höjdled mellan lagrat material och underkanten av sprinklerhuvudet.

Kap 4.9 Bortkoppling av brandteknisk installation

Ny tillagd text:

Bortkoppling av brandteknisk funktion som beräknas överskrida 10 timmar ska anmälas till brandingenjör på HSSE eller Swedavias försäkringschef, med information om vilket system som berörs, anledning till bortkoppling, start- och sluttid samt vilka kompensatoriska åtgärder som vidtas under tiden bortkopplingen äger rum.

Del 2. Security

Inga ändringar

Del 3. Klimat och Miljö

Kap 1 Kemiska produkter

1.3.4 Riskbedömning

Aktörer ska utarbeta arbets- och skyddsinstruktioner som beskriver hur kemiska produkter, som kan ha negativ inverkan på hälsa eller miljö, ska hanteras. ~~Aktörer ska genomföra riskbedömning på arbeten med kemiska produkter och utarbeta arbets- och skyddsinstruktioner som beskriver hur kemiska produkter, som kan ha negativ inverkan på hälsa och/eller miljö, ska hanteras~~.

Kommentar: Justerad text. Kravställningen kvarstår likt tidigare.

1.4 Förvaring och hantering

- All tankning/påfyllning ska ske med bemannad övervakning. Överfyllnadsskydd eller motsvarande tekniska system får inte användas som stopfunktion.

Kommentar: justerad punkt för förtydligande under aktuellt avsnitt.

Kapitel 2 Sanering

2. 2 Sanering vid läckage och spill

2.2.4 Rapportering

Alla spill och läckage oavsett storlek ska rapporteras i Swedavias händelse-rapporteringssystem.

Kommentar: enklare justering och förtydligande.

Kap 3 Utsläpp till vatten

3. 2 Otillåtet utsläpp till vatten

3.2.2 Flygplansunderhåll -och verkstäder

~~Verkstadsgolv ska i första hand torrsopas.~~ Vid städning av smutsiga golv rekommenderas i första hand torrsopning. Vid användning av skurmaskiner ska vattnet från verkstadsytor, hangarer och andra lokaler som kan vara förorenade av tungmetaller och olja hanteras som farligt avfall. Se förtydligande av krav under 3.2.3 Användning av skurmaskiner.

Kommentar: förtydligande vad som gäller vid hantering av skurvatten.

3.2.7 Oljeavskiljare

Oljeavskiljare ska installeras om det finns risk att oljeförorenat vatten sprids från verksamheten till spill- och dagvattennnätet. Exempel på verksamheter som kräver oljeavskiljare är verkstäder, garage, fordonstvättar, hangarer samt bränsleanläggningar.

Varje aktör med en oljeavskiljare ska veta:

- Var de oljeavskiljare som kopplar till den egna verksamheten finns.
- Att oljeavskiljaren har tillräcklig kapacitet för ändamålet och verksamheten.
- ….

Kommentar: Kompletterande text under avsnittet om vad aktören behöver ha kunskap om.

Kap 4 Avfall

4.5 Ytterligare krav

4.5.2 Invasiva arter

Invasiva arter så som parkslide, jättebalsamin, lupin med flera, får inte spridas. Fullständig lista över invasiva arter finns hos Naturvårdsverket. Växtmaterial från invasiva arter ska hanteras enligt gällande myndighetskrav. Insatser för bekämpning samordnas och planeras tillsammans med Swedavia.

Kommentar: ny text som kompletterande information och förtydligande.

4.5.4 Kategori 1 avfall

Avfall från tredje land, som innehåller biologiskt material, klassificeras som Kategori 1 avfall. Det här avfallet ska hanteras separat från annat avfall, i enlighet med gällande lagstiftning.

Kommentar: ingen förändring i sak endast ordföljd och ordval.

Ändringar i platsspecifik information

ARN

Kap 7 Användning av APU (Auxiliary Power Unit)

7.2 APU-körning vid Arlanda

Användning av APU på uppställningsplatser ska begränsas så långt det är möjligt.

APU får användas:

- 5 minuter efter on-block.
- 5 minuter före Target Off-Block Time (TOBT)

Undantag:
Vid en utomhustemperatur (enligt ATIS), på +25 grader C eller högre får APU startas 20 minuter före Target Off-Block Time (TOBT) *
Undantaget gäller ej för platserna 11–19, 32–42, 101–119 och 102–112 som är utrustade med kyla i markluften.

*Dessa APU-krav återfinns också i AIP (Aeronautical Information Publication).

Kommentar: texten speglar vad som står i AIP.

Tillhörande dokument till AR

ARN Miljövillkor i flygplatsens Miljötillstånd

Ny reviderad utgåva av ***ARN Miljövillkor i flygplatsens miljötillstånd***.

Kommentar: Mindre justering. Inaktuell information borttagen och några mindre uppdateringar och justeringar samt omflyttning av stycken av dispositionen så ordningen följer den ursprungliga miljödomen bättre. Ny justerad text är gulmarkerad i dokumentet.

MMX

Uppdaterad platsspecifik information vad gäller avfallshanteringen vid flygplatsen. Se ny text nedan:

1.2 Platsspecifik information Malmö

1.2.1 Allmänt

Swedavia tillhandahåller tjänster för insamling, mottagning och hantering av avfall från flygplatsens aktörer.

Miljöstation landside har öppet **tisdagar och torsdagar kl. 11.00-12.00**

Vid akuta behov kan avfall lämnas efter kontakt med Swedavia även utanför ordinarie öppettider. Kontaktuppgifter finns på extranätet Avfallshantering

1.2.2 Farligt avfall

För att få lämna farligt avfall måste du som har verksamhet på Malmö Airport skriva avtal med Swedavia avseende registrering av farligt avfall i naturvårdsverkets rapporteringsportal. Se mer information på extranätet under Avfallshantering

Del 4. Resenär

Inga ändringar

Del 5. Aerodrome Manual för aktörer

Kap 2.1.1.3

- Policy

Policyn ~~framgår i avsnitt 2.2.2~~ återfinns på Extranätet under Om flygplatsen -> Safety -> Flygsäkerhetspolicy.

- Mätning och uppföljning av utfall från SMS

~~En detaljerad beskrivning av de upprättade möteskonstellationerna, uppdrag och arbetsområde är dokumenterat i avsnitt 2.1.~~

- Revisioner och kontroll av efterlevnad

~~Se vidare avsnitt 2.1.~~

Kap 2.1.2 Flygsäkerhetspolicy

Safety – ~~Punctuality~~ Punktlighet – Service

Kap 2.1.5.3 Identifiering av risker

Verksamhetens risker identifieras till stor del reaktivt genom de händelser och trender som registreras (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.8~~ 2.1.8), men också genom revisioner ~~(se avsnitt 2.1)~~ och verksamhetskontroller samt externt identifierade risker som kommer till flygplatserna genom internationell erfarenhetsåterkoppling och safety promotion (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.11~~ 2.1.11).

Kap 2.1.5.5 Värdering av risker

Rent praktiskt sker bedömningen av risknivå direkt i samband med händelseutredning (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.8~~ 2.1.8), i samband med uppdatering av riskbank/Hazard Log eller i riskvärderingsmöte i projekt- och förändringsinitiativ (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.10~~ 2.1.10).

~~Riskvärderingsmatris för värdering av flygsäkerhetsrisker~~

Ny bild

Konsekvens och skadebeskrivning	Konsekvens och skadedefinition	Konsekvens allvarlighet					
Totalhaveri med förlust av luftfartyg eller betydande materiel skada och/eller allvarligt skadade eller flera dödsfall bland de ombordvarande eller händelse med allvarlig fara för haveri. Inga kvarvarande säkerhetsbarriärer. Utgången av händelse går inte att styra och leder med stor sannolikhet till haveri.	Haveri eller händelse med allvarlig fara för haveri	A	1A	2A	3A	4A	5A
Stor reduktion i säkerhetsmarginaler. Utgången av händelsen går att styra genom att använda nödprocedurer eller onormala procedurer och/eller nödutrustning. Säkerhetsbarriärerna är en eller mycket få och hastigt minskande. Mindre skador kan uppstå på luftfartyget. Risk för enstaka dödsfall eller allvarliga skador kan uppstå bland de ombordvarande.	Mycket allvarlig händelse	B	1B	2B	3B	4B	5B
En betydande reduktion av säkerhetsmarginaler. Flera säkerhetsbarriärer kvarstår med möjlighet att förhindra haveri. Reducerad förmåga hos flygbesättningen att hantera den ökade arbetsbelastningen eller att effektivt hantera situationen. Risk för mindre skador bland de ombordvarande och/eller på luftfartyg.	Allvarlig händelse	C	1C	2C	3C	4C	5C
Operativa begränsningar och/eller användning av alternativa procedurer eller nödprocedurer. Händelsen kan vid enstaka fall leda till haveri. Händelsen indikerar brister i säkerhetsledning-/kvalitetssystemet. Risk för besvär bland de ombordvarande.	Mindre allvarlig händelse	D	1D	2D	3D	4D	5D
Ingen direkt eller liten säkerhetspåverkan. Användning av god operationell praxis och/eller existerande säkerhetsbarriärer för att undvika säkerhetspåverkan.	Händelse med liten säkerhetspåverkan	E	1E	2E	3E	4E	5E

ALARP principen	Risknivå	Acceptanskriterium
	2A, 3A, 4A, 5A, 3B, 4B, 5B,5C	Oacceptabel under befintliga omständigheter
	1A, 1B, 2B, 2C, 3C, 4C, 4D, 5D, 5E	Ompröva. Acceptabel förutsatt att det finns riskreducerande åtgärder
	1C, 1D, 1E, 2D, 2E, 3D, 3E, 4E	Acceptabel

Sannolikhet för att händelsen inträffar	1	2	3	4	5
Sannolikhets definition	Extremt liten	Mycket liten	Liten	Stor	Mycket stor
Sannolikhets beskrivning Kvalitativ / Kvantitativ	Kommer sannolikt inte att inträffa (en gång per 100 år) / <10^{-9} per enhet	Kommer sannolikt inte att inträffa men kan anses som möjligt (en gång per 25 år) / 10^{-9} till 10^{-7} per enhet	Kommer sannolikt inte att inträffa men det kan hända ett antal gånger under en tioårsperiod / 10^{-7} till 10^{-5} per enhet	Kan inträffa en eller två gånger per år / 10^{-5} till 10^{-3} per enhet	Kan inträffa ett par gånger per år (en gång per månad) / >10^{-3} per enhet

Kap 2.1.5.6 Riskreducerande åtgärder

För att upprätthålla risknivån över tid ska eventuella kriterier för övervakning och uppföljning av systemet/förändringen definieras. Se AR del 5 avsnitt 2.1.6 ~~Se avsnitt 2.1.~~

För uppföljning av risker och riskreducerande åtgärder, se AR del 5 avsnitt 2.1.6.

Kap 2.1.6 Övervakning och uppföljning av riskreducerande åtgärders implementering och effekt

I flera olika delar av säkerhetsledningssystemet beslutas om åtgärder som ska vidtas för att reducera flygsäkerhetsrisker eller befästa en acceptabel flygsäkerhetsnivå. Dessa åtgärder kan vara definierade i exempelvis:

- Utredningar av händelserapporter ~~(avsnitt 2.1)~~
- Flygsäkerhetsplaner framtagna i samband med förändringar ~~(avsnitt 2.1)~~
- Analyser som initieras som följd av övervakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda ~~(avsnitt 2.1)~~
- Analyser som följer på säkerhetsdirektiv och rekommendationer från myndigheten ~~(avsnitt 2.1).~~

Utvärdering av riskreducerande åtgärders effekt sker således också i samband med analyser som initieras av övervakningen av utfall mot SPI:er, ~~se vidare avsnitt 2.1.~~

Kap 2.1.6.1 Åtgärder från utredningar av händelserapporter

I utredning av händelser ~~(se avsnitt 2.1)~~ uppkommer ofta behov av åtgärder för att:

Kap 2.1.7.2 Flygsäkerhetsmål och flygsäkerhetsindikatorer (SPI)

Inga haverier eller allvarliga tillbud ska ske på Swedavias flygplatser.

Utöver kontinuerlig trendbevakning arbetar Swedavia med nedanstående handlingsplaner och aktiviteter så att inga haverier eller allvarliga tillbud ska ske på flygplatsen.

Kommunicera och förankra säkerhetsledningssystemets syfte och funktion till samtliga aktörer på flygplatsen, med målet att flygsäkerheten har högsta prioritet i enlighet med flygsäkerhetspolicyn. Genomförs i ordinarie flygsäkerhetsmöten, samt genom ökad/riktad information. ~~Se vidare i avsnitt 2.1.~~

Resultat flygsäkerhetsprestanda

~~För att bedöma allvarlighetsgraden av en inträffad RWYI tillämpas denna matris~~

Ny bild

Matris (1) Runway Incursions

Runway Incursion (G)			
Kategori A	Kategori B	Kategori C	Kategori D
(Katastrof, Mycket Allvarlig Händelse) Intrång på bana, där extraordinära åtgärder måste vidtas för att undvika kollision eller som slutar i kollision	(Allvarlig Händelse, Mindre Allvarlig Händelse) Intrång på bana, med stor risk för kollision	Intrång på bana, med tillräcklig separation för att undvika kollision utan större åtgärder	Intrång på bana, med obefintlig risk för kollision
Kategori A-B innebär dels att luftfartygets besättning behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel dels att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området av en yta som är avsedd för start och landning av luftfartyg.			
Kategori C innebär att luftfartygets besättning inte behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel, men att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området av en yta som är avsedd för start och landning av luftfartyg.			
Kategori D att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området av en yta som är avsedd för start och landning av luftfartyg.			

- **Inga Taxiway Incursion (TWYI) kategori A/B ska ske.**
  - Swedavia arbetar kontinuerligt för att minska antalet händelser. De händelser som trots allt inträffar förväntas av den lägre allvarlighetsgraden, kategori C/D.

~~För att bedöma allvarlighetsgraden av en inträffad TWYI tillämpas denna matris~~

Matris (2) Taxiway Incursions

Taxiway Incursion (G)			
Kategori A	Kategori B	Kategori C	Kategori D
(Katastrof, Mycket Allvarlig Händelse) Händelse på taxibana, där extraordinära åtgärder måste vidtas för att undvika kollision eller som slutar i kollision	Allvarlig Händelse, Mindre Allvarlig Händelse) Händelse på taxibana, med stor risk för kollision	Händelse på taxibana, med tillräcklig separation för att undvika kollision utan större åtgärder	Händelse på taxibana, med obefintlig risk för kollision
Kategori A-B innebär dels att luftfartygets besättning behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel dels att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området som är avsedd för taxning av luftfartyg.			
Kategori C innebär att luftfartygets besättning inte behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel, men att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området som är avsedd för taxning av luftfartyg.			
Kategori D att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området som är avsedd för taxning av luftfartyg			

Figur 1 För att bedöma allvarlighetsgraden av en inträffad TWYI tillämpas denna matris.

Kap 2.1.7.3 Insamling av data

Insamling av data för uppföljning av flygsäkerhetsprestanda sker genom:

- Händelserapporteringssystem ~~(se avsnitt 21).~~
- Compliance Monitoring Manager rapporterar månadsvis status för utfall mot revisionsplaner och tillhörande åtgärdsplaner på både SAG och SRB. ~~Se vidare i avsnitt 2.3.~~

Kap 2.1.7.6 Flygsäkerhetsutredningar och -studier

Omfattningen på utredningar varierar med allvarlighetsgrad och komplexitet på det som identifierats eller rapporterats. ~~Se vidare i avsnitt 2.2.8.~~

Kap 2.1.9 Nödlägesplanering

Detta beskrivs närmare i ~~del E, kapitel 19~~ AR Del 5 kapitel 19 Plan för räddningsinsats vid nödläge inom och runt flygplatsen.

Kap 2.1.10 Management of change

Swedavia hanterar förändringar i enlighet med riskidentifiering beskrivet i avsnitt ~~2.2.5~~ 2.1.5 samt enligt bild nedan.

Ta bort dubblett i kap 2.1.10.2 efter bild TS

~~Swedavia utvärderar alla förändringar av personal, system, utrustningar och rutiner för att säkerställa en acceptabel flygsäkerhetsnivå under och efter förändringen.~~

Kap 2.10.3 Undantag från regelverket

När en ansökan om ELOS utförts och godkänts ska berörda delar i AIP uppdateras innan undantaget effektueras. ~~Se kapitel 4 för mer information om respektive flygplats och kapitel 7 för vägledning i uppdatering av AIP.~~

Kap 2.1.10.7 Övergripande metodik

4. Identifiera riskkällor och analysera riskerna

Dokumentera vilka risker finns som förändringen medför. ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

5. Värdera riskerna

Riskerna ska värderas och dokumenteras med hjälp av fastställd riskvärderingsmatris. ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

6. (Vid behov) Definiera riskreducerande åtgärder

Om risken inte är acceptabel ska reducerande/mitigerande åtgärder och ansvariga för åtgärden dokumenteras. ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

8. Acceptera kvarstående risk

Analysera och värdera riskerna på nytt. Säkerställ att risken är acceptabel efter vidtagna åtgärder ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

~~Vid avslut av projekt eller förändringar ska erfarenhetsåterföring genomföras för att utvärdera effekten av vidtagna riskreducerande åtgärder samt vid behov överföra enskilda riskkällor/risker till flygplatsens Hazard Log och/eller berörd verksamhets riskbank.~~ Står dubbelt i text

Kap 2.1.11.3 Flygsäkerhetsmöten

Det finns etablerade flygsäkerhetsmöten, både gemensamma och på respektive flygplats där även externa aktören deltar~~, se avsnitt 2.1~~.

Kap 2.1.11.4 Flygsäkerhetsutbildning

Förfarande för flygsäkerhetsrelaterade utbildningar för att öka medvetenheten finns beskrivna i AR Del 5 kapitel 3.

Kap 2.1.12 Utfall från SMS

Utfallet från SMS följs upp i de olika perspektiven som finns inom SMS (prediktiv, proaktiv och reaktiv) genom:

- Mätning och uppföljning av flygsäkerhetsåtgärder ~~(2.2.6)~~.
- Trendbevakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda ~~(2.2.7)~~.
- Utvärdering av flygsäkerhetspolicyn ~~(2.2.2)~~.
- Verksamhetskontroller och revisioner ~~(2.3)~~

- Delning av flygsäkerhetsdata/information och erfarenheter med både interna och externa aktörer samt myndigheter ~~(2.1)~~.
- Flygsäkerhetsutredningar av allvarliga händelser.
- Återkommande undersökningar, till exempel säkerhetsklimatmätning.
- Kontinuerlig utvärdering av SMS:et.

Kap 2.1.12.1 Kontinuerlig utvärdering

Utfallet från utvärderingsprogrammet redovisas primärt under Safety Review Board, men kan på begäran delges andra flygsäkerhetsrelaterade forum och/eller kommuniceras till organisationen i flygsäkerhetsfrämjande syfte ~~(se kapitel 2.2.11)~~.

Swedavia använder sig av SMSAT som är en process utvecklad av den Europeiska Flygsäkerhetsmyndigheten (EASA) i syfte att tillhandahålla myndigheter och organisationer medel att utvärdera deras SMS. SMSAT ger Swedavia möjligheten att på ett systematiskt sätt bedöma huvudkomponenterna i sitt SMS:

- Flygsäkerhetspolicy och mål ~~(AM 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 och 2.2.4)~~
- Hantering av flygsäkerhetsrisker ~~(2.2.5, 2.2.6 och 2.2.8)~~
- Främjande av flygsäkerhet ~~(2.2.11)~~
- Flygsäkerhetsgarantering ~~(2.2.7, 2.2.10 och 2.2.12)~~

Processen följer årligen den PDCA-cykel som beskrivs i kapitel ~~2.2.1~~ 2.1.1.2. Kartläggningen sammanställs i en rapport som sedan överlämnas till SRB där möjlighet finns till inriktningsbeslut för kommande kartläggningar.

Kap 2.2 Rapportering av olycka (haveri) och allvarliga tillbud till myndigheter

I förordning (EU) nr 996/2010 ta bort fetad text

Beskrivning av hur flygplatsen och samverkande organisationer och aktörer vidtar åtgärder och hanterar en olycka eller allvarlig händelse som inträffar på flygplatsen eller i dess närhet beskrivs i AR del 5 kapitel 19 ~~kap 19 i denna Aerodrome Manual.~~ Kris- och nödlägesplanering beskrivs i avsnitt ~~2.2.9.~~ 2.1.9.

Kapitel 16

16.1.1 Definitioner

16.1.1.2 Definition av arbetsredskap
Arbetsredskap syftar på ”Redskap som behövs för att utföra ett arbete” som till exempel push-back stänger, vagnar, skyfflar & klossar. Icke rörlig och rörlig icke motorframdriven utrustning definieras som arbetsredskap. Fjärrstyrd motordriven utrustning definieras som arbetsredskap, men operatören ska inneha behörigt körtillstånd. Även cykel och sparkcykel definieras som arbetsredskap.

16.1.6 Godkänt fordon

16.1.6.2 Kontrollbesiktning & Trafiksäkerhetskontroll
Fordon enligt ovanstående kategorier som inte finns angivet i Transportstyrelsens bilregister, till exempel registrerat i ett annat land, ska i samband med ansökan om fordonstillstånd, ~~på annat sätt~~ styrka att fordonet är besiktigat, skattat, försäkrat och inte innehar andra brister som äventyrar trafiksäkerheten.

16.1.6.4 Egenkontroll av fordon
Aktörer ska själva implementera egenkontrollprogram för fordon ~~& arbetsredskap~~ som används på Airside.
För fordon innebär det att etablera rutiner som säkerställer att dessa genomgår en egenkontroll varje ny 24 timmars period som fordonet ska nyttjas. Egenkontrollen ska signeras och vara fordonsspecifik och inkludera minst, men inte uteslutande, punkterna i Checklista för daglig egenkontroll av fordon.

Fordon ~~och arbetsredskap~~ som vid egenkontroll ej befinns vara i trafiksäkert skick, ska tas ur trafik tills korrigerande åtgärder är genomförda. Det är upp till respektive verksamhet att säkerställa att dessa inte används tills att bristerna åtgärdats och de bedöms vara i trafiksäkert skick igen.

16.2 Trafikalt

16.2.17 Parkering
På hela Airside gäller parkeringsförbud i zon. Parkering av fordon och arbetsredskap får endast ske på markerade platser. Olovlig parkering utanför markerade platser eller i strid mot skyltning på aktuell plats, kan medföra debitering av kontrollavgift ~~enligt LKOP (Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318))~~. Kontrollavgift för otillåten parkering debiteras den som fordonstillståndet är utfärdat för. ~~fordonsägaren. För oregistrerade fordon debiteras det företag som fordonstillståndet är utfärdat åt.~~ På Airside finns det fasta parkeringsplatser som är uppmärkta med namn på nyttjande verksamhet. Fasta parkeringsplatser uthyres av Swedavia.

Fordon och arbetsredskap som endast deltar i verksamhet tillhörande luftfartygs markstopp, tillåts parkera utanför säkerhetsområdet ”Equipment Restraint Area”.

Kontroll gällande parkering genomförs av Swedavia.

16.4.2 Referensdokumentation
- ~~Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP 1984:318~~
- Trafikförordningen (1998:1276)
- Förordningen om Vägtrafikregistret (2001:650)
- Fordonslagen (2002:574)
- EU förordning nr 2015/1998
- EASA (EU 139/2014) (Aerodrome Manual kap 16 & 30)

- Vägverkets publikation 2006:105, kapitel 8
- Lag 2006:263 om transport av farligt gods

28. Användning av flygplatsen med luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod ~~certifierade utformning~~

Inledning

Detta kapitel beskriver tillvägagångssättet när ett luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod ~~certifierade utformning~~ tillfälligt eller regelbundet ska tillåtas använda flygplatsen.

För att möjliggöra rörelser med luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod krävs ett förhandsgodkännande från Transportstyrelsen baserat på en Flygsäkerhetsplan (FSP). Operatören av luftfartyget ansvarar för att:

1. Till flygplatsen inkomma med begäran.
2. Till flygplatsen tillhandahålla teknisk information om berört luftfartyg enligt nedan:

Specifikationer för luftfartyget

- Modell
- Kod
- Vingspann XX m
- Yttre hjulbredd på huvudställ: XX m
- Hjulbas: XX m
- Maximal Flygplansmassa: XX ton
- ACN-värde:
- Flygplanskroppslängd: XX m
- Flygplanskroppsbredd: XX m
- Stjärtfenans höjd: XX m
- Maximal passagerarkapacitet: Max XX standard XX
- Maximal bränslekapacitet: XX l => XX to

För eventuella frågor om godkända luftfartygstyper, kontakta flygplatsen.

~~Syftet är att säkerställa en fortsatt säker drift genom strukturerad hantering och riskbedömning enligt gällande regelverk. Kapitlet omfattar alla situationer där ett luftfartyg, vars fysiska dimensioner överskrider certifierad utformning för en flygplats, begär att få genomföra operationer på flygplatsen.~~

~~**Ansvarsfördelning**~~

~~Swedavia ansvarar för:~~

~~• Säkerställa att varje begäran bedöms ur ett säkerhetsperspektiv.~~

~~• Genomföra relevant säkerhetsbedömning enligt Safety Management System, Del 5 kap 2.2.10 A M~~

~~• Vidta nödvändiga operativa begränsningar eller andra åtgärder.~~

~~• All dokumentation relaterad till bedömning, planering och godkännande ska arkiveras och vara spårbar vid revision eller tillsyn.~~

~~• Det åligger utsedd ansvarig att i samråd med berörda parter revidera och uppdatera rutiner och instruktioner vid behov. Berörda parter kan exempelvis inkludera flygtrafikledningen samt personal med ansvar för det praktiska genomförandet.~~

~~**Förhandsgodkännande för landning med luftfartyg som överskrider flygplatsens certifierade utformning**~~

~~För att möjliggöra landning med luftfartyg som överskrider flygplatsens certifierade utformning krävs ett förhandsgodkännande från Transportstyrelsen baserat på en Flygsäkerhetsplan (FSP). Operatören av luftfartyget ansvarar för att:~~

~~1. Inkomma med begäran.~~

~~2. Tillhandahålla teknisk information om berört luftfartyg som underlag för bedömning.~~

~~3. Följa de restriktioner och procedurer som fastställs i samband med godkännandet.~~

33.14 FOD i samband med speciella händelser och förhållanden

33.14.4 Snöröjning

I samband med utförande av snöröjning finns risker kopplat till uppkomst av FOD. Nedan beskrivs föremål som utgör eventuellt FOD i samband med snöröjning och de aktiviteter som kopplas för att motverka uppkomst av FOD alternativt avlägsna FOD som uppkommit.

Ljus och annan infrastruktur som körs sönder i samband med snöröjning
Aktivitet: Kontroller mot larmsystem för ljus och riktade FOD-kontroller om det larmar
Genomförande: Vid pågående snöröjning samt efter genomförd snöröjning

Bultar, stålborst och annat som släpper från utrustningen
Aktivitet: Magnetvagnskörning
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Isklumpar, snövallar etc. som kan utgöra FOD och som göms i snövallar och kommer fram och sprids i samband med snösmältningen
Aktivitet: Utökade kontroller av stråk och skuldror i samband med snösmältning
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Snöklumpar som ej avlägsnats i samband med snöröjning kan utgöra FOD
Aktivitet: Utökade kontroller av färdområdet med efterföljande städning
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Granulatklumpar, dvs granulat som packats ihop och inte "fäller ut" och utgör FOD på ytor som halkbekämpats.
Aktivitet: Utökad kontroll i samband med inspektion av färdområdet.
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Större snö- och isklumpar byggs upp på fordon under snöröjning, vilka kan lossna

under körning och utgör FOD på färdområdet.
Aktivitet: Utökad kontroll där fordonsförare ska rensa bort snö- och isklumpar med jämna mellanrum.
Genomförande: Vid pågående snöröjning samt efter genomförd snöröjning

Platsspecifik information

Arlanda Airport

Kapitel 13

För ARN flygplats gäller följande platsspecifika bilagor, vilka finns samlade under kapitel 13 Styrande information:

- Allmänna regler för arbete på flygplats
- Allmänna skyddsregler för arbeten i försörjningstunnlarna
- Allmänna skyddsregler för terminaler, byggnader och SkyCity

Kapitel 15.15.7 Bogsering

~~Luftfartyg som bogseras på färdområdet ska uppfylla kraven i SERA.3215.~~

~~Bogserförarens ansvarar efter bogsering från stand är att:~~

- ~~Uppställningsplatsen är fri från fordon och materiel.~~
- ~~Uppställningsplatsen är fri från FOD (Foreign Object Debris)~~
- ~~Kablar och slangar är ihoprullade och upphängda.~~
- ~~Klossar och koner är borttagna och förvarade på avsedd plats.~~
- ~~Trappan parkerad på avsedd plats med laddning ansluten och skydd för manöverpanelen överdraget.~~
- ~~Bryggan är körd till parkeringsläge samt att ingen utrustning finns lämnad under i anslutning till bryggan som kan skadas eller skada bryggan vid manövrering.~~

Kapitel 15.15.9 Godkända platser för avisning vid Arlanda

Terminal 4 - anmärkning

Stoppstreck W kan användas vid behov av slutförande av helkroppsavisning för följande flygplanstyper (IATA kod):

- A319 (319)
- A320 (320, 32A, 32N)
- A321 (321, 32B, 32Q)
- B737MAX9 (7M9)

Stoppstreck W finns på följande stands: 31, ~~32,~~ 33, ~~34,~~ 35, 37, ~~38,~~ 39, ~~40,~~ 41 och 43.

Ny kartbild på godkända ytor för avisning:



Kapitel 31.6

Då bogsering ska göras av flygplan större än kod C, ska bogserförare vid första anrop till Clearance Deliviery (CD) ange att det är en ”Heavy” som ska bogseras.

Göteborg flygplats

Kapitel 25.1

Vid tröskelvärde stor åskrisk ska tankning omedelbart avbrytas och det råder förbud mot tankning av luftfartyg. Proceduren får inte påbörjas igen förrän högst tröskelvärde måttlig åskrisk är aktuellt. Under tröskelvärde måttlig åskrisk ska tankning av luftfartyg ske med hög riskmedvetenhet eller utifrån tankningsoperatörens egna procedurer. Aktörer får använda sig av lägre tröskelvärde än angett. Vid tröskelvärde liten åskrisk vidtas inga åtgärder.

Malmö Airport

16.1.1 Definitioner

16.1.6.2 Kontrollbesiktning & Trafiksäkerhetskontroll
Fordon enligt ovanstående kategorier som inte finns angivet i Transportstyrelsens bilregister, till exempel registrerat i ett annat land, ska i samband med ansökan om fordonstillstånd, styrka att fordonet är besiktigat, skattat, försäkrat och inte innehar andra brister som äventyrar trafiksäkerheten.

Bromma Airport

Nedan stryks platsspecifikt BMA i del 5 kapitel 25

~~Vid åska sms-ar APOC ut information om rådande vädersituation till de aktörer som är anslutna till den tjänsten~~.