Airport Regulations

Luleå Airport

Gemensamma och standardiserade krav

Kiruna Airport
Luleå Airport
Umeå Airport
Åre Östersund Airport
Visby Airport
Ronneby Airport



Swedavia Airports

Luleå Airport
Gäller från 2026-11-23
Utgåva 2.0

Airport Regulations

Del 0. Introduktion och ändringar



INNEHÅLL

1. Inledning 1

1.1 Airport Regulations (AR) 1

1.1.1 Språket i Airport Regulations 1

1.2 Dokumentstruktur 1

1.2.1 Teman 1

1.2.2 Informationstyper 2

1.2.3 Användning av ikoner och färger 3

2. Hantering av ändringar 4

2.1 Sammandrag av ändringar 4

2.2 Utgåvehantering 4

3. Referenser 4

A
R

Del 0. Introduktion och ändringar

1. Inledning

1.1 Airport Regulations (AR)

Airport Regulations är Swedavias beslutade tillämpning av regelverk, vilket omfattar både nationella och internationella krav en flygplats måste reglera och säkerställa att verksamheter på flygplatsen följer. Airport Regulations innehåller även krav för operativa och tekniska frågor på våra flygplatser samt allmänna ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

Airport Regulations gäller för alla anställda vid myndigheter, företag och andra organisationer som verkar på flygplatsen (nedan kallar vi dem aktörer). Vissa verksamheter kräver särskilda tillstånd, behörigheter eller avtal. Det är aktörernas ansvar att identifiera och skaffa nödvändiga tillstånd, behörigheter eller avtal för att uppfylla kraven enligt europeisk och svensk lagstiftning, samt Swedavias AR.

1.1.1 Språket i Airport Regulations

Flygplatsen är en internationell miljö med ett eget språkbruk. Vi har valt att i så stor uträckning som möjligt i texten använda de ord vi nyttjar i vårt dagliga arbete för att undvika missförstånd, som till exempel *fotobadge* i stället för *passerkort*.

Vi har även valt att göra språket enklare och mer direkt. Även lagkrav kan utryckas på ett enklare och i mer ”vanligt” språk. Det huvudsakliga syftet med texten är att kommunicera vad som gäller på flygplatsen inom vissa områden.

1.2 Dokumentstruktur

1.2.1 Teman

Airport Regulations består av fem delar samt en introduktion. Airport Regulations har standardiserats och gäller för alla Swedavias regionala flygplatser (Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund och Ronneby). Varje flygplats har en egen utgåva, med både gemensam och viss platsspecifik text, och publiceras enligt en gemensam förvaltningsplan.

Varje del innehåller förutom kravbilden, **Referenser** till andra informationstyper samt **Gällande krav.**

1.2.1.1 Del 0 – Introduktion och ändringar

Här beskrivs hur innehållet i Airport Regulations är strukturerat och hur det uppdateras.

1.2.1.2 Del 1 – Allmänt på flygplats

Här beskrivs generella krav för dig som arbetar på eller har verksamhet på flygplatsen.

1.2.1.3 Del 2 – Security (Luftfartsskydd)

Här beskrivs säkerhetsregler inom luftfartsskydd och hantering av behörighetshandlingar.

1.2.1.4 Del 3 – Klimat och Miljö

Här framgår miljökrav som Swedavia ställer för efterlevnad av utvalda delar av miljölagstiftning och flygplatsens miljötillstånd samt överenskommelsen om en fossilfri flygplats. Miljökrav återfinns, förutom inom detta område, även integrerade i andra AR-avsnitt likt den tidigare styrningen inom AR.

Inom denna del har Swedavia samlat de krav som återfinns inom, Kemikaliehantering, Sanering, Utsläpp till vatten, Avfall och Fossilfri flygplats.

1.2.1.5 Del 4 – Resenär

Här beskrivs regler för hantering resurser i terminalen och resenärsflöden vid flygplatsen.

1.2.1.6 Del 5 – Aerodrome Manual för aktörer

Detta är den del av Aerodrome Manual som kommuniceras till externa aktörer. Här beskrivs regler för luftfartygsrörelser, uppställningsplatser, fordon och andra frågor kring den Flygoperativa processen.

1.2.2 Informationstyper

A
R

Innehållet i Swedavias gemensamma och standardiserade Airport Regulations har stramats upp till att omfatta regelverk och rensats från andra informationstyper.

1.2.2.1 Platsspecifikt

Information är som huvudregel gemensam och standardiserad om den inte särskilt är markerad som platsspecifikt för en specifik flygplats.

1.2.2.2 Rutin

En rutin är en beskrivning av hur en aktivitet i en process ska utföras. Rutinen beskriver i vilken ordning de olika momenten ska utföras, vad som behöver göras i de olika momenten, vem som ska utföra rutinen och när.

1.2.2.3 Standard Operating Procedure (SOP)

En Standard Operating Procedure beskriver steg för steg hur uppgiften ska utföras. En SOP ska utföras på samma sätt varje gång för att ge effektivitet och kvalitet i leveransen, bidra till enhetligt arbetssätt, minska missförstånd samt säkerställa att vi följer regelverk.

1.2.2.4 Checklista

En checklista är en ifyllningsbar lista som används som verktyg för att säkerställa att alla uppgifter som behöver göras blir gjorda. Ifylld är checklistan ett verifikat/redovisande dokument för utförda arbetsuppgifter.

1.2.2.5 Plan

Ett internt styrande dokument, kravställda planer som exempelvis Snowplan som flygplatsen i informativt syfte eller för kravefterlevnad redovisar externt.

1.2.2.6 Handbok

En sammanställning av informativa texter. Handböcker används vid kommunikation och utbildning för att underlätta tillämpning av regelverket.

1.2.2.7 Guide

En informativ text kring ett avgränsat ämne som underlättar tillämpning av regelverk.

1.2.2.8 Anvisning

En text som ger råd kring en specifik fråga exempelvis rapportering eller redovisning.

1.2.2.9 Blankett

Formulär och mallar för att ansöka, anmäla, rapportera eller redovisa.

1.2.2.10 Kartor

Geografisk information som beskriver olika typer av områden på flygplatsen. En förflyttning av kartor pågår till Swedavias digitala kartplattform – Swedavia Maps. Kartor kan vara en del av regelverkets styrande specifikationer eller mer illustrativ stödjande information.

A
R

1.2.3 Användning av ikoner och färger

Ikon	Beskrivning	Kommentar
	Plats-ikonen används för att markera platsspecifik AR text. Plats-ikonen används tillsammans med ljusgrå bottenplatta och ljusgrå färgstapel.	Texten är som huvudregel gemensam och standardiserad. Platsspecifik information markeras eller läggs i bilaga.
	Läs-mer-ikonen används för att markera referens till text i annan del av AR.	
	Länk-ikonen används för att markera referens till länkad information på extranätet	

Färgstaplar används för att markera textens ursprung. Ljusblå färgstapel markerar text från Aerodrome Manual i Del 5 (eller Länsstyrelsen i Del 1).

Ljusgul färgstapel markerar generisk AR text (med text AR). Ljusgrå färgstapel markerar platsspecifik text (med flygplatsens IATA kod).

A
R

2. Hantering av ändringar

2.1 Sammandrag av ändringar

Tidigare lokala Airport Regulations för flygplatsen med bilagor ersätts i september 2026 av en första utgåva med gemensamma och standardiserade Airport Regulations för Swedavia Regional Airports (Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby Airports). Flygplatsens utgåva innehåller förutom kravbilden både gemensamma texter och platsspecifik information samt referenser till andra informationstyper (Rutin, SOP, checklistor, guider och kartor).

I nya utgåvor markeras ändrade avsnitt med gul överstrykning.

Mindre ändringar kommuniceras genom att publicera sammandrag av ändringar på extranätet och i Airport Information (AI), två veckor innan de träder i kraft. Större ändringar presenteras för Airport User Committé (AUC) eller motsvarande möte med aktörer vid flygplatserna.

2.2 Utgåvehantering

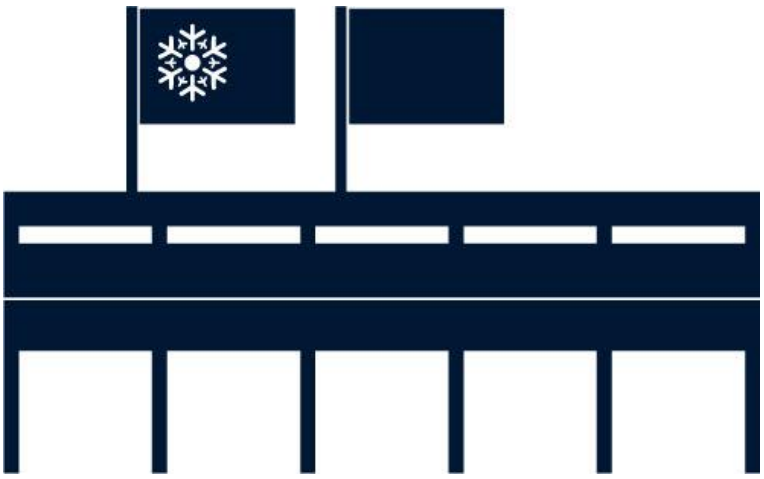
Ändringar av Airport Regulations hanteras enligt ett gemensamt årshjul där en ny utgåva planeras varje kvartal.

3. Referenser

Begreppslista (kommande)

Airport Regulations

Del 1. Allmänt på flygplats



Swedavia Airports

Utgåva 2.0
Gäller från 2026-11-23

Innehåll

1. Grundläggande ansvarsfördelning 1
1.1 Inledning 1
1.1.1 Syfte 1
1.1.2 Gällande krav 1
1.2 Flygplatsens ansvar 1
1.2.1 Flygsäkerhetscertifikat 1
1.2.2 Säkerhetsgodkännande inom Luftfartsskydd 1
1.2.3 Verksamhetstillstånd utifrån Miljöbalken 2
1.2.4 Samordningsansvar utifrån Arbetsmiljölagen 2
1.3 Aktörers ansvar 2
1.3.1 Tillämpning av Airport Regulations (AR) 2
1.3.2 Avtal 3
1.3.3 Revisioner 3
1.4 Krav på aktörer 3
1.4.1 Safety 3
1.4.2 Flygsäkerhetsansvarig 4
1.4.3 Luftfartsskydd 4
1.4.4 Securityansvarig 4
1.4.5 Miljö 4
1.4.6 Miljöansvarig 5
1.4.7 Arbetsmiljö 5
1.5 Uppföljning och efterlevnad av regler 5
1.6 Referenser 6
2. Ordningsregler 6
8
2.1.1 Relaterad information 8
3. Varselbeklädnad 8
3.1 Inledning 8
3.1.1 Syfte 8
3.1.2 Gällande krav 9
3.2 Krav på varselbeklädnad 9
3.2.1 Färger på varselbeklädnad 9
4. Brandskydd 9
4.1 Inledning 9
4.1.1 Syfte 9
4.1.2 Gällande krav 9
4.2 Ansvar 10
4.3 Förbud och tillstånd för öppen eld 10
4.3.1 Rökförbud 10
4.3.2 Levande ljus 10
4.3.3 Grillning 10
4.4 Heta arbeten 11
4.4.1 Definition - heta arbeten 11

4.4.2 Tillstånd för heta arbeten 11
4.4.3 Heta arbeten vid luftfartyg 11
4.5 Brännbart material 11
4.5.1 Automatisk vattensprinkler 11
4.5.2 Placering av container eller annat upplag 11
4.6 Utrymmen för batteriladdning 12
4.7 Event, fordonsuppställning inomhus eller andra arrangemang 12
4.8 Brandsläckningsutrustning 12
4.9 Bortkoppling av brandteknisk installation 12
4.10 Elcyklar och elsparkcyklar 13
4.11 Rapportering och alarmering 13
4.12 Avgifter13
4.13 Referenser 13
5. Händelserapportering 13
5.1 Inledning 13
5.1.1 Syftet med händelserapportering 13
5.1.2 Gällande krav 14
5.1.3 Just Culture 14
5.1.4 Integritetsskydd 14
5.2 Ansvar 14
5.3 Vad som ska rapporteras 14
5.3.1 Flygsäkerhet – exempel 15
5.3.2 Luftfartsskydd - exempel 15
5.3.3 Miljö - exempel 15
5.3.4 Arbetsmiljö 16
5.3.5 Vid funktionsfel – teknisk felanmälan 16
5.3.6 Vid akuta händelser – följ alarmrutin 16
5.4 Uppföljning 16
5.5 Referenser 16
5.5.1 Relaterad information 16
6. Alarmering och utrymning 17
6.1 Inledning 17
6.1.1 Syfte 17
6.1.2 Gällande krav 17
6.2 Alarmering 17
6.2.1 Ansvar för alarmering 17
6.3 Utrymning 18
6.3.1 Förebyggande ansvar 18
6.3.2 Beslut om utrymning 18
6.3.3 Samordning vid utrymning 19
6.4 Uppföljning 19
6.5 PDV-händelser 19
6.6 Referenser 19
6.6.1 Relaterad information 19

Del 1. Allmänt på flygplats

1. Grundläggande ansvarsfördelning

1.1 Inledning

1.1.1 Syfte

Syftet med det här avsnittet är att beskriva den grundläggande ansvarsrelationen mellan Swedavia och de företag, myndigheter eller andra organisationer som driver någon form av verksamhet på flygplatsen, i förhållande till grundläggande lagstiftning. Det övergripande regelverket tillämpas vidare genom Swedavias lokala regler, Airport Regulations (AR) och Aerodrome Manual för aktörer.

Fortsättningsvis benämner vi samtliga verksamhetsutövare med samlingsnamnet ”**aktör**”.

1.1.2 Gällande krav

Arbetsmiljölagen (1977:1160)

A
R

- Kommissionens förordning om krav och administrativa rutiner för flygplatser (EU 139/2014) (EASA), samt Godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för myndigheter, organisationer och drift av flygplatser.
- Luftfartsskydd (EG) 300/2008 och förordning (EU) 2015/1998.
- Luftfartsförordningen (2010:770)
- Miljöbalken SFS (1998:808)
- Skyddslagen (2010:305)
- Lag (2003:778) om skydd mot olyckor
- Transportstyrelsens Författningssamling Serie Sec, TSFS (2020:80)

1.2 Flygplatsens ansvar

1.2.1 Flygsäkerhetscertifikat

För att få driva en flygplats krävs att flygplatsen och dess aktörer uppfyller gällande regelverk, Kommissionens (EU) förordning nr 139/2014 samt nedbrutet i detaljerade krav i AMC och vägledande dokument i GM. Utifrån det utfärdar Transportstyrelsen ett certifikat för flygplatsdrift.

Av certifikatet framgår att Accoutable Manager för flygplatsen har det övergripande ansvaret och ska utifrån ovan nämnda krav säkerställa att interna och externa aktörer samt leverantörer uppfyller de regler och föreskrifter som gäller.

1.2.2 Säkerhetsgodkännande inom Luftfartsskydd

Flygplatsens säkerhetsgodkännande grundar sig i att verksamheten på flygplatsen uppfyller Transportstyrelsens krav. Swedavia har därför ett Lokalt Säkerhetsprogram

AR

(LSP) som beskriver flygplatsens mål och säkerhetsstandard för luftfartsskyddet, och som grundar sig på föreskrifterna i Transportstyrelsens författningssamling.

1.2.3 Verksamhetstillstånd utifrån Miljöbalken

Flygplatsens verksamhet omfattas av miljötillstånd med tillhörande villkor – se även Kravdokument miljö LLA. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 1. **OBS! Vid Luleå och Ronneby Airports innehas miljötillståndet av Försvarsmakten.**

1.2.4 Samordningsansvar utifrån Arbetsmiljölagen

Swedavia har ett samordningsansvar i de områden på flygplatsen som är gemensamma arbetsställen och där Swedavia bedriver egen verksamhet.

Samordningsansvarig på Swedavia för arbetsmiljön på arbetsstället och deras ombud ska i samråd med berörda aktörer och i behövlig omfattning verka för att;

- samordna arbetet med att förebygga risker för ohälsa och olycksfall på det gemensamma arbetsstället
- arbetet ska tidsplanernas på det sätt som behövs för att förebygga risker för ohälsa och olycksfall, som uppstår till följd av att olika verksamheter pågår på arbetsstället
- inrätta och underhålla allmänna skyddsanordningar och utfärda allmänna skyddsregler för arbetsstället
- klargöra ansvaret för de speciella skyddsanordningar som behövs för ett visst eller vissa arbeten
- inrätta personalutrymmen och sanitära anordningar på arbetsstället.

1.3 Aktörers ansvar

1.3.1 Tillämpning av Airport Regulations (AR)

Varje aktör inom flygplatsområdet ansvarar för att identifiera de grundläggande regelverk och avsnitt i Airport Regulations som är tillämpliga för verksamheten och att omhänderta och implementera de i egna drifthandböcker. Drifthandboken ska allra minst innehålla tydliga och dokumenterade ansvarsförhållanden samt beskriva hur ställda krav är omhändertagna i den egna verksamheten. Swedavia ska ges insyn i dessa drifthandböcker.

Respektive aktör ansvarar för att informera sina anställda om innehållet i AR, samt säkerställa att personalen förstår innebörden av reglerna och efterlever dem.

Aktörer ansvarar för att informera/utbilda egna underentreprenörer och underleverantörer om de regelverk och specifika rutiner som gäller för deras uppdrag samt för att följa upp efterlevnaden av dessa. Aktörer ansvarar vidare för att detta finns dokumenterat och kan uppvisas vid efterfrågan från Swedavia.

Aktörer ska säkerställa att förändringar i AR sprids till berörda. Anställda hos en aktör med verksamhet på flygplatsen, som innehar en behörighetshandling som medger

tillträde till behörighetsområde, har en skyldighet att själva ta del av och vara införstådda med bestämmelserna i AR.

1.3.2 Avtal

Aktörer som ska bedriva verksamhet på flygplatsen ska ha ett skriftligt avtal med Swedavia. I avtalet regleras bland annat aktörens uppdrag, de krav som ingår i uppdraget, skyldighet att följa AR, dvs gällande bestämmelser utifrån flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö, men också vad som händer om bestämmelserna inte efterlevs. Aktören får påbörja verksamheten på flygplatsen först efter att genomfört flygplatsens obligatoriska introduktionsutbildning av nya aktörer och/eller en tillträdesrevision med godkänt resultat. Avtalen gäller tills vidare med undantag för Securityavtal, som är gällande i två år om inte annat angivits.

Entreprenörer, som arbetar på uppdrag av annat företag med avtal, ska sluta ett separat securityavtal med säkerhetsenheten på varje flygplats uppdraget gäller för.

1.3.3 Revisioner

Swedavia har rätt att utföra revisioner gentemot efterlevnad av avtal och samtliga AR. Respektive aktör ansvarar för att tillsätta resurser för att revisionen ska kunna genomföras, samt uppvisa erforderlig dokumentation.

1.4 Krav på aktörer

A
R

1.4.1 Safety

Aktör som bedriver en verksamhet som kan påverka flygsäkerhet ska i sin drifthandbok säkerställa att det systematiska arbetet följer Swedavias **Aerodrome Manual för aktörer.**

Se Del 5 kapitel 2.1, Safety Management System (SMS), dvs.

- att flygsäkerheten alltid ska prioriteras och att flygsäkerhetsarbetet har en förebyggande inriktning
- inneha de tillstånd som är nödvändiga för verksamheten och för uppdragets utförande
- inneha de resurser och den kompetens som är nödvändig för att utföra uppdraget
- försäkra sig om att procedurer och regler bidrar till att minimera risk för olyckor och incidenter
- uppmuntra till händelse- och incidentrapportering, samt utreda händelser där den egna verksamheten är involverad, för att förebygga att liknande händelser inträffar på nytt
- innan förändringar genomförs i verksamheten (exempelvis avseende procedurer, organisation/personer eller teknik) identifiera och dokumentera

potentiella flygsäkerhetsrisker som kan uppstå till följd av förändringen samt nödvändiga riskreducerande åtgärder som måste vidtas

- aktivt följa upp sin verksamhet, söka erfarenheter från omvärlden och använda detta till att ständigt förbättra säkerheten i verksamheten. Uppföljningen ska, där så är lämpligt, ske mot nyckeltal för verksamheten.

1.4.2 Flygsäkerhetsansvarig

Varje aktör ska ha en flygsäkerhetsansvarig. En chef ska utse sig själv eller annan person till flygsäkerhetsansvarig för verksamheten på flygplatsen, vilket dokumenteras i bilaga till ingått avtal. Denne har ett övergripande ansvar och mandat att fatta beslut i flygsäkerhetsfrågor. Utsedd flygsäkerhetsansvarig ska inneha goda kunskaper om gällande regelverk samt förmedla dessa till de anställda.

1.4.3 Luftfartsskydd

För att få tillträde till behörighetsområde ska en person ha ett giltigt skäl att befinna sig där samt ha en behörighetshandling som ger tillstånd till det. Den som innehar en behörighetshandling är skyldig att ta del av, och vara införstådd med, de bestämmelser som gäller för vistelse inom behörighetsområdet.

1.4.4 Securityansvarig

A
R

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.

Genom att kvittera ut en behörighetshandling bekräftar den som skriver under kvittensen att undertecknaren har tagit del av och förstått de bestämmelser som gäller för bärare av badge, nycklar, kör- och fordonstillstånd, samt för in- och utpassering till behörighetsområde och vid framförande av motordrivna fordon inom flygplatsen.

Aktören ansvarar för att skriftligen avanmäla den som är securityansvarig till Regionala Service Center när personen inte längre ska inneha den befattningen. Se 1.6.1

1.4.5 Miljö

Det åligger aktören att ta del av, vid var tid gällande, miljövillkor för de flygplatser där aktören verkar. Aktören ska dokumentera vilka miljövillkor man är berörd av och hur man omhändertar kraven. Länk till miljövillkoren finns under kap 1.6 Referenser

Aktören ansvarar även för att följa annan parallellt gällande miljörelaterad lagstiftning, de bestämmelser som beskrivs i AR och de krav i avtal som tecknats med Swedavia.

Aktören ska tillse att Swedavias miljö- och energipolicy är känd inom den egna organisationen.

Aktören ska ha en förteckning över tillämplig miljölagstiftning för verksamheten och en beskrivning hur aktören uppfyller kraven inom verksamheten.

Alla verksamheter oavsett storlek omfattas av egenkontrollsförordningen. Detta innebär att aktören ska ha ett fungerande system för egenkontroll av miljöområdet inom sin verksamhet. I detta ingår även att systematiskt identifiera, bedöma, dokumentera och hantera riskerna med verksamheten utifrån miljö- och hälsosynpunkt.

Aktören har skyldighet att bekosta egenkontrollåtgärder såsom utredningar, provtagningar och miljökonsekvensbeskrivningar som krävs inom egenkontrollen. På begäran av Swedavia ska aktören redovisa dokumentation av egna kontroller, revisioner och andra redovisningar.

1.4.6 Miljöansvarig

En chef ska utse sig själv eller annan person till miljöansvarig för verksamheten på flygplatsen. Denna person är lokal kontaktperson i miljöfrågor gentemot Swedavia på respektive flygplats. Vid begäran från Swedavia ska aktören kunna redovisa vem som är utsedd samt delge kontaktuppgifter.

A
R

1.4.7 Arbetsmiljö

Alla aktörer på flygplatsen ansvarar fullt ut för sin egen personals arbetsmiljö. Varje arbetsgivare ska därför bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) och ansvarar därmed för att vidta de åtgärder som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

De som bedriver verksamhet på ett gemensamt arbetsställe, ska samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden.

Var och en ska se till att den egna verksamheten och anordningarna på det gemensamma arbetsstället inte medför att någon som arbetar där utsätts för risk för ohälsa eller olycksfall.

1.5 Uppföljning och efterlevnad av regler

Vid tillfällen när aktuella regler inte följs och allvarliga händelser inträffar, eller skulle kunna inträffa, mot bakgrund av att reglerna inte följs har Swedavia rätt att begränsa verksamheten genom att:

- säga upp avtal
- dra in behörighetshandlingar
- avvisa personer från behörighetsområden som kan utgöra en fara för luftfartens säkerhet
- dra in körtillstånd
- tilldela körförbud till fordon eller utrustning inom flygplatsområde

- forsla bort utrustning eller fordon
- debitera kostnader som uppkommit i samband med felaktigt agerande eller orsakat skada på miljö och egendom
- avbryt aktiviteter

1.6 Referenser

Del 5 - Aerodrome Manual för aktörer, Kap 2.2 Safety Management System (SMS)

A R

Swedavias miljö och energipolicy
Kravdokument miljö LLA Länken går till startsidan för AR och dokumenten återfinns under bilagor för del 1.
Anmälan-Securityansvarig-Securityhandlaggare
Anmälan-om-fordonsansvarig
Anmälan-visitorrätt
Anmälan-om-kontaktperson-hos-entreprenör
Avanmälan-av-befattningshavare

Samtliga kontaktuppgifter återfinns på Luleå Airport extranät

2. Ordningsregler

1. Tillämpning

1 § Dessa föreskrifter äger tillämpning på Luleå Airports flygplatsområde. (Se bilaga 1 Skyddsobjekt och bilaga 3 Flygplatsområde) Länkarna går till startsidan för AR och dokumenten återfinns under bilagor, del 2 kartinformation.

Med flygplatsområdet avses i dessa ordningsregler flygplatsens passagerarterminal med intilliggande beläget vägsystem, parkeringshus, förbindelsegångar, samt utomhus belägna parkeringsområden som för tillträde kräver passerande av in- och utfartsautomat och dessutom utomhus belägna områden dit allmänheten enligt uppsatta staket eller anslag inte äger tillträde samt till flygplatsens behörighetsområde och skyddsobjekt till vilka tillträdet kontrolleras för att garantera säkerheten.

L L A

2 § Med skyddsobjekt avses Länsstyrelsen Norrbotten beslut om att Luleå Airport skall vara ett skyddsobjekt. Skyddsobjektområde. (Se bilaga 1)

3 § Med särskilt tillstånd avses i dessa föreskrifter tillstånd som utfärdas av Luleå Airport samt av polismyndigheten. Dessa tillstånd skall vara skriftliga och kunna uppvisas på anmodan av behörig personal.

4 § Med behörig personal avses i dessa föreskrifter flygplatschef, säkerhetschef, Airport Duty Officer (ADO), av Swedavia AB anlitad bevakningspersonal samt polisman och tulltjänsteman.

2. Vistelse inom flygplatsområdet

5 § Personer i ärenden som inte omfattas av verksamheten inom flygplatsområdet får inte uppehålla sig där. Personer som uppehåller sig inom och invid skyddsobjektet är skyldiga att på uppmaning av behörig personal uppvisa skriftligt tillstånd, styrka ändamålet med eller annars ge en godtagbar förklaring till sin vistelse där.

Plats eller anordning som inte är avsedd för ändamålet får inte användas som liggplats utan medgivande av behörig personal.

Personer som kan antas vara under 15 år och inte synbarligen är i sällskap med målsman eller annan vuxen person, är skyldiga att på uppmaning av behörig personal kunna styrka sin ålder.

6 § Camping är inte tillåten inom flygplatsområdet.

3. Nedskräpning

7 § Nedskräpning, nedsmutsning, nedklottring, uttömmande av vätskor samt kvarlämnande av glas, burkar, papper, emballage eller avfall på för ändamålet ej avsedd plats eller förvaringsutrymme inom flygplatsområdet är inte tillåtet.

4. Rökning

8 § I och vid terminalbyggnad gäller generellt rökförbud, vilket även omfattar e-cigaretter.

Rökning i och vid terminal tillåts endast på särskilt inrättade platser. Inom flygplatsen i övrigt är det förbjudet att röka på flygplatsens behörighetsområde. Detta gäller även i fordon och tillfälliga personalbodar inom dessa områden.

Undantag från förbudet gäller endast inom för rökning iordningsställda och av flygplatsräddningstjänsten godkända ytor och utrymmen.

5. Alkohol

9 § Alkoholdryck med mer än 2,25 volymprocent får inte förtäras inom flygplatsområdet på andra platser än där utskänkning är tillåten.

6. Störande uppträdande m.m.

10 § Personer med störande, förargelseväckande eller på annat sätt olämpligt uppträdande eller beteende får inte uppehålla sig inom flygplatsområdet.

L
L
A

7. Vapen, sprängämnen, fyrverkerier m.m.

11 § Skjutvapen, ammunition och vissa föremål som jämställs med skjutvapen enligt vapenlagen (1996:67), som innehas med stöd av lag, annan författning eller särskilt beslut, får medföras endast av passagerare och i direkt anslutning till avresa från eller vid ankomst till flygplatsen.

Knivar, andra stick- eller skärvapen samt andra föremål enligt knivlagen (1988:254) får inte innehas inom skyddsobjektet. Förbudet gäller inte om föremålet enligt särskilda föreskrifter ingår i utrustning för viss tjänst eller visst uppdrag eller om innehavet annars med hänsyn till föremålets art, innehavarens behov och övriga omständigheter är att anse som befogat.

Sprängämnen, pyrotekniska varor eller andra varor som kan bringas att explodera eller orsaka skada eller obehag samt brandfarliga varor eller ämnen får inte införas inom skyddsobjektet utan särskilt tillstånd, om de inte är auktoriserade för transport av ett flygföretag.

8. Försäljning, affischering, reklam m.m.

12 § Försäljning, utbjudande av tjänster, marknadsundersökningar, enkäter, visningar av passagerarterminaler och dessas system för enskilda grupper eller liknande verksamheter, samt affischering, annonsering, uppsättande av annonstavlor eller reklamskyltar, får inte ske utan särskilt tillstånd.

Penninginsamlingar, utdelande av flygblad, märken eller dekaler får inte ske utan särskilt tillstånd.

9. Högtalarutsändning

13 § Information, reklam, propaganda eller andra budskap får inte utan tillstånd från Swedavia AB framföras genom högtalare eller annan liknande anordning, om det sker inom flygplatsområdet.

LLA

10. Fotografering, ljudupptagning m.m.

14 § Filmproduktion, radioproduktion, videoproduktion, fotografering och liknande verksamhet, som inte är av privat karaktär, får inte ske utan särskilt tillstånd av Swedavia AB.

Filmproduktion, radioproduktion, videoproduktion, kommersiell fotografering, och liknande verksamhet, som inte är av privat karaktär, får inte ske utan tillstånd från Flygplatschef, Säkerhetschef, Airport Duty Officer (ADO), Produktansvarig Film/Foto eller av Swedavia JK (Jourhavande Kommunikationsansvarig).

11. Allmänna sammankomster

15 § Ansökan om tillstånd att anordna eller anmälan om en allmän sammankomst eller offentlig tillställning skall göras hos Polismyndigheten.

12. Fordon

16 § Motordrivna fordon, släpfordon, terrängfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar och andra fordon får inte framföras eller uppställas på annat än för ändamålet avsedd plats eller utrymme utan särskilt tillstånd.

Utan hinder av vad som sagts i första stycket får sådana fordon som avses att transporteras ombord på ett luftfartyg eller som är att hänföra till handikappfordon framföras.

Inom de delar av flygplatsens vägtrafiksystem som omfattas av dessa ordningsföreskrifter gäller lokala trafikföreskrifter och Trafiklagstiftningen i övrigt.

13. Djur

17 § I flygplatsens terminaler är det endast tillåtet att medföra djur som ska medfölja på flygresan.

Vad som sägs i första stycket gäller inte tjänstehund inom polisen, tullen, Försvarsmakten, bevakningsföretag, Swedavias jaktorganisation samt ledar-, service- eller signalhund för funktionsnedsatta personer.

14. Avvisning och avlägsnande från flygplatsområdet

18 § Personer som åsidosätter ordningsföreskrifterna och som efter anmaning inte omedelbart vidtar rättelse eller inte efterkommer uppmaning får enligt 6 kap. 16 § luftfartslagen (2010:500) avvisas eller avlägsnas från skyddsobjektet Luleå Airport av behörig personal.

19 § Den som överträder dessa föreskrifter kan enligt 13 kap. 1 § 10 luftfartsförordningen (2010:770) dömas till böter.

För gärning som är straffbelagd enligt annan lag eller annan författning skall den lagen eller författningen tillämpas.

AR

2.1.1 Relaterad information

Se kontaktuppgifter på Luleå Airport extranät för ansvariga för olika tillstånd

3. Varselbeklädnad

3.1 Inledning

3.1.1 Syfte

I enlighet med Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 samt Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 2023:13 är det ett krav att bära varningsbeklädnad vid vistelse på

flygplatsens färdområde samt flygplatsens bagagesorteringshallar. Kravet gäller inte passagerare.

Med flygplatsens färdområde avses den del av flygplatsen som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av manöverområdet och apron. Med bagagesorteringshallar avses den del av flygplatsen där människor och fordon befinner sig i samma lokal och där bagage sorteras/hanteras.

3.1.2 Gällande krav

- Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 2023:13 om risker vid vissa typer av arbeten
- EASA förordning (EU) nr 139/2014, ADR.OPS.D.070
- SS-EN 471 Skyddskläder med god synbarhet (Varselklädsel)
- EN ISO 20471:2013 Skyddskläder med god synbarhet (varselbeklädnad)

3.2 Krav på varselbeklädnad

Varningsbeklädnad 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. Varningsbeklädnaden ska bäras på överdelen av kroppen och ska vara det yttersta plagget. Varselbeklädnaden ska vara i ett sådant skick att färg och reflexer tydligt framgår.

3.2.1 Färger på varselbeklädnad

A
R

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 Supervisior
- ADO/ATM/ADM eller motsvarande
- Kriskoordinator eller motsvarande
- Övervakning och patrulleringspersonal (ÖVP)
- Arbetsledande personal hos extern aktör, om flygbolag ej kravställt annat

Röd:
Skyddsjägare

4. Brandskydd

4.1 Inledning

4.1.1 Syfte

Syftet med detta AR-kapitel är att se till att brandskyddet på flygplatsen är på en bra nivå och följer Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

4.1.2 Gällande krav

- Lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Svensk Författningssamling.

4.2 Ansvar

Ägare till eller de som använder sig av byggnader och andra anläggningar (nyttjanderättshavare), ansvarar för att se till att det finns utrustning för både släckning av brand och för livräddning vid brand eller annan olycka. De ansvarar också för att göra det som behövs för att förebygga brand och för att hindra och begränsa skador till följd av brand.

Varje aktör och respektive chef ansvarar för att den egna personalen vet:

- hur de hanterar brandsläckningsutrustning och hur de skyddar sig mot brand.
- hur de utrymmer lokalerna där de arbetar.
- var återsamlingsplatserna finns och vad de ska göra på plats.
- var närmaste brandsläckningsutrustning är placerad.

Den egna personalen ska även:

- utbildas i grundläggande brandskydd (teori samt praktisk släckövning) i samband med anställning och få gå en repetitionsutbildning minst vart fjärde år.
- delta i utrymningsövning eller, om praktisk utrymningsövning ej är möjlig, ta del av information om utrymning minst en gång per år.

Varje övnings- och informationstillfälle, samt vilka som deltagit, ska dokumenteras i den egna verksamheten. Under Swedavias revisioner eller vid kommunal tillsyn ska dokumentationen kunna uppvisas.

A
R

Praktisk övning kan ske med såväl handbrandsläckare och eld som med VR-lösning, förutsatt att VR-lösningen innehåller en handbrandsläckarattrapp och att samtliga steg genomförs som måste genomföras för en vanlig handbrandsläckare innan användning.

4.3 Förbud och tillstånd för öppen eld

4.3.1 Rökförbud

Det är förbjudet att röka inom hela flygplatsområdet - förbudet gäller även för e-cigaretter. Rökning är bara tillåtet vid särskilda platser som gjorts i ordning för rökning.

4.3.2 Levande ljus

Levande ljus får bara användas av de som har tillstånd för *heta arbeten,* se 4.4.2 nedan, och om alla säkerhetsregler följs under ljusets hela brinntid inklusive efterbevakningen.

4.3.3 Grillning

Grillning får bara göras på platser som gjorts i ordning för grillning, och som godkänts av SBA-ansvarig på flygplatsen (se kontaktinfo på Luleå Airport Extranät). Varje grillningstillfälle ska i förväg anmälas till flygplatsens räddningstjänst.

4.4 Heta arbeten

4.4.1 Definition - heta arbeten

Alla arbeten där uppvärmning sker, eller gnistor skapas, kallas *heta arbeten* eller *hetarbete*. Några exempel på heta arbeten är svetsning, skärning, lödning, arbete med rondell, varmluftspistol och utrustning för tätskiktsläggning på tak. Borrning, sågning eller slipning kan i vissa fall räknas som heta arbeten.

Kontakta tjänstgörande insatsledare på flygplatsens räddningstjänst (se Luleå Airport Extranät) om du är osäker om ett arbete ska definieras som heta arbeten. Se kontaktuppgifter i avsnitt 4.14.

4.4.2 Tillstånd för heta arbeten

För att få utföra heta arbeten utanför en verkstad eller annan lokal som gjorts i ordning för heta arbeten, måste du ha ett tillstånd. Det är bara Swedavia som ger tillstånd för heta arbeten inom flygplatsområdet, både på landsidan och flygsidan.

Du kan bara få ett tillstånd för heta arbeten om du kan svenska eller engelska och har ett certifikat för heta arbeten som utfärdats i Sverige av Svebra eller Svenska Brandskyddsföreningen.

Tillståndsansvarig för heta arbeten på flygplatsen utfärdar tillstånd. Se kontaktuppgifter på Luleå Airport Extranät. Tillstånd för heta arbeten ska alltid kunna visas under en kontroll.

A
R

4.4.3 Heta arbeten vid luftfartyg

Heta arbeten får aldrig utföras inom 20 meter från ett luftfartyg. Heta arbeten måste omedelbart avbrytas om ett luftfartyg rör sig in inom 20 meter från platsen för *hetarbete*.

4.5 Brännbart material

Det är inte tillåtet att lämna brännbart material i utrymningsvägar, korridorer, gångar, kulvertar, datahallar eller andra teknikrum, trapphus eller hallar, intill fasader eller under skärmtak. Vid behov av tillfällig uppställning vid pågående arbete, ska det först anmälas och godkännas av flygplatsens räddningstjänst. Se kontaktuppgifter på Luleå Airport Extranät

4.5.1 Automatisk vattensprinkler

I lokaler som skyddas med automatiska vattensprinklersystem är det viktigt att sprinklerna inte skärmas av för att ha avsedd verkan. Lämna minst 1 meter fritt utrymme i höjdled mellan lagrat material och underkanten av sprinklerhuvudena

4.5.2 Placering av container eller annat upplag

Container eller annat upplag får inte placeras under tak (som övertäckta lastbryggor och lastgator) eller vid friskluftsintag, i tunnel eller motsvarande. Öppen container ska alltid skyddas med nät eller dylikt.

4.6 Utrymmen för batteriladdning

För att installera laddningsplatser till fordon ska en aktör ha ett godkännande från Swedavia. Krav på byggnadstekniskt brandskydd för laddningsplatser återfinns under kapitel 4.13. Utöver brandskydd finns det även regelverk inom elsäkerhet och arbetsmiljö.

Det finns en vägledning för hur befintliga laddningsplatser inomhus ska utformas, även denna återfinns under kapitel 4.13

4.7 Event, fordonsuppställning inomhus eller andra arrangemang

Om ett evenemang i Swedavias lokaler kan påverka brandskyddet, som exempelvis om många människor ska delta, eller om det finns planer på att använda pyrotekniska produkter eller liknande, måste det anmälas i förväg till och godkännas av flygplatsens SBA-ansvarige.

Ska fordon ställas ut i publika ytor, måste Checklista LLA brandskydd event och andra arrangemang fyllas i och godkännas av flygplatsens SBA-ansvariga. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor, del 1. Kontaktuppgifter finns även under Luleå Airport Extranät.

A
R

4.8 Brandsläckningsutrustning

Handbrandsläckare inom flygplatsområdet får inte innehålla PFAS.

4.9 Bortkoppling av brandteknisk installation

Brandteknisk installation får bara kopplas ifrån efter att flygplatsens ansvarig för bortkoppling av brandteknisk installation godkänt det.Anökan ska ha kommit in senast två dagar innan installationen behöver kopplas ifrån.

Planerad bortkoppling av en brandteknisk funktion som beräknas pågå längre än 10 timmar ska anmälas till Swedavias Brandingenjör för samtliga flygplatser.

För Regional Airports ska anmälan även skickas till ADO/anläggningschef enligt kontaktuppgifter för respektive flygplats (se Luleå Airport kontakt)

Anmälan ska innehålla följande information:

- Vilket brandtekniskt system eller vilken funktion som berörs.
- Orsaken till bortkopplingen.
- Planerad start- och sluttid för bortkopplingen.
- Vilka kompensatoriska åtgärder som vidtas för att upprätthålla brandskyddet under tiden funktionen är ur drift

Detta gäller även frånkoppling av automatiska sprinklersystem eller andra fasta släckanordningar.

4.10 Elcyklar och elsparkcyklar

Elcyklar, elsparkcyklar och andra liknande mindre persontransportmedel får inte framföras i Swedavias lokaler, undantaget medicinska hjälpmedel och arbetsfordon, som till exempel städmaskiner. Fordonen eller fordonens batterier får inte parkeras eller laddas i Swedavias lokaler annat än på särskilt anvisad plats. Elcyklar och elsparkcyklar ska parkeras och laddas i särskilt avsedda cykelparkeringar.

4.11 Rapportering och alarmering

Alla brandincidenter och brandtillbud ska rapporteras via Swedavias system för händelserapportering,

se AR Del 1 kapitel 5 Händelserapportering.

Om regler kring alarmering vid akuta händelser,

se AR Del 1 Kapitel 6. Alarmering och utrymning.

4.12 Avgifter

Swedavia kan debitera ägaren för bortforsling av material placerat på otillåten plats.

4.13 Referenser

Swedavia Brandskyddspolicy

A
R

Länkarna nedan går till startsidan för AR och dokumenten återfinns under bilagor för del 1.

Anvisning-for-laddningsplats-av-el-och-hybridbilar

Checklista brandskydd event och andra arrangemang

TKA Brand och brandskydd under byggtid

Anvisning-skadeförebyggande-och-skadebegränsande-Brand

Kontaktuppgifter återfinns på Luleå Airport Extranät

5. Händelserapportering

5.1 Inledning

5.1.1 Syftet med händelserapportering

Syftet med händelserapportering är att se till att alla störningar, avsteg, avvikelser, risker inom flygplatsen etcetera, nedan kallat *händelser*, hanteras och inte uppstår igen. Händelserapportering hjälper även att identifiera och motverka oönskade trender.

När händelser utreds görs det först och främst i syfte att öka säkerheten - inte för att utreda någon skuldfråga.

5.1.2 Gällande krav

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018
- (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart
- (EU) nr 2016/679
- ISO 14001, 4.5.3
- AFS 2001:01

5.1.3 Just Culture

Swedavia tillämpar en rättvisekultur – just culture – där individer inte klandras för oavsiktliga fel. Personer hålls dock ansvariga för uppsåtliga brott, sabotage, grov oaktsamhet eller grov vårdslöshet. Personer ansvarar även för medvetna avsteg från förordningar, rutiner och procedurer.

5.1.4 Integritetsskydd

När en händelse rapporteras är kontaktuppgifterna integritetsskyddade - de behandlas i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR). I Swedavias händelsehanteringssystem går det att välja att vara anonym eller konfidentiell. Rapporteras en händelse anonymt kan dock Swedavia inte ge någon återkoppling och det kan även försvåra möjligheterna till att utreda en händelse.

A
R

5.2 Ansvar

Alla som arbetar inom flygplatsområdet och ser eller upptäcker en händelse är skyldiga att omedelbart och i skrift rapportera det. *Omedelbart* innebär att den enskilde medarbetaren, eller annan representant från dess organisation, under det aktuella arbetspasset ska säkerställa att händelsen rapporteras i Swedavias händelsehanteringssystem:

- För andra företag än Swedavia – via Rapportera händelse på extranät [swedavia.net].
- För Swedaviamedarbetare - via Swedavias intranät (välj rätt flygplats).

Medarbetarens eller arbetsledningens primära skyldighet är att vidta avhjälpande åtgärder. Att skriva en händelserapport fråntar ingen den skyldigheten.

5.3 Vad som ska rapporteras

En händelserapport ska skrivas när

- något kan ha påverkat, eller skulle kunna påverka säkerhet och/eller funktionsduglighet, eller vara ett avsteg från planlagd eller beordrad verksamhet
- det sker en miljöhändelse eller brott mot miljövillkor
- en person agerar bristfälligt eller felaktigt
- något i övrigt stör flygplatsens verksamhet.

5.3.1 Flygsäkerhet – exempel

Alla händelser som haft eller skulle kunna ha flygsäkerhetspåverkan ska rapporteras i Swedavias händelsehanteringssystem. Flygsäkerhetsrelaterade händelser som är **obligatoriska** att rapportera in i myndigheternas (EASA/Transportstyrelsen) system i enlighet med förordning (EU) 376/2014 står listade i sin helhet i förordning (EU) 2015/1018.

Det här är exempel på flygsäkerhetsrelaterade händelser som ska rapporteras:

- FOD (främmande föremål) på färdområdet, som till exempel plastemballage och annat skräp som kan leda till skador på luftfartyg, utrustning, eller människor.
- Flygplansskador, till exempel bagageband eller bryggor som skadat luftfartyg.
- Fordon som körs på eller korsar en väg där ett luftfartyg taxar, så att luftfartyget måste bromsa eller på annat sätt blir stört.
- Riskabel manöver med luftfartyg där person eller egendom har skadats eller befunnits i fara - till exempel risk för kollision mellan luftfartyg och fordon.
- Fågelflock, fågelkollisioner eller lösspringande djur på färdområdet.
- Avsteg från flygsäkerhetsrutiner och/eller instruktioner/manualer/regelverk i samband med hanteringen av luftfartygs markstopp (*turnaround*).

A
R

5.3.2 Luftfartsskydd - exempel

Det här är exempel på händelser inom luftfartsskydd som du ska rapportera:

- ogiltig/felande badge
- dörr mot airside som inte stängts
- besökare utan ledsagning
- tekniska fel som påverkar skalskyddet som passager, säkerhetsluckor och kortläsare

OBS!

Akuta händelser såsom olaga intrång, obehörigt tillträde, misstänkta föremål, övergivet verktyg eller bagage samt misstanke om brott ska **omedelbart** anmälas till flygplatsens ADO. För kontaktuppgifter, se avsnitt **5.5**

5.3.3 Miljö - exempel

Följande är exempel på händelser som ska rapporteras:

- övertankningar, spill eller utebliven uppsugning av glykol på uppställningsplats
- spill av desinfektionsmedel eller innehåll från flygplanstoaletter
- felsorterat avfall eller på annat sätt felaktig avfallshantering
- otillåten tomgångskörning eller APU-körning
- kemikalier som inte invallats eller någon annan typ av felaktig kemikaliehantering
- händelse som lett till, eller kan leda till, en miljöolycka eller brott mot miljövillkor

Rapportering av miljöavvikelser

Rapportera in händelseplats, tidpunkt, mängd, utbredning, vidtagna åtgärder och händelseförlopp. Bifoga om möjligt bild. Vid pågående händelse kontakta även ADO. För kontaktuppgifter, se avsnitt **5.5**

5.3.4 Arbetsmiljö

Om en händelse i en verksamhet orsakat ohälsa eller skada för en medarbetare, alternativt var nära att orsaka ohälsa eller skada, ska det rapporteras som en händelse. Potentiella och framtida risker som kan leda till ohälsa eller skada ska också rapporteras i händelserapporteringssystemet.

Rapportering ska göras i flygplatsens händelserapporteringssystem även om det också görs i aktörs interna system utifrån ett arbetsgivaransvar. Utöver varje enskild arbetsgivarens arbetsmiljöansvar så anges det i arbetsmiljölagstiftningen ansvar för samordningsansvarigt företag, byggherren samt lokalupplåtaren vilket innebär att information om händelser och risker behöver komma dessa tillkänna för att de ska kunna agera.

5.3.5 Vid funktionsfel – teknisk felanmälan

Vid funktionsfel ska det skrivas en teknisk felanmälan. Funktionsfel betyder att utrustning eller faciliteter inte fungerar som det ska.

Vid funktionsfel med flygsäkerhetpåverkan ska det både göras en händelserapportering och en teknisk felanmälan.

För övriga funktionsfel, och som inte medför de risker som beskrivs i ovanstående avsnitt, ska det bara göras en teknisk felanmälan. För en teknisk Felanmälan se Referenser nedan.

A
R

5.3.6 Vid akuta händelser – följ alarmrutin

Akuta händelser med överhängande risk för människors liv eller hälsa, miljö, egendom eller ekonomi ska hanteras i enlighet med särskilda alarmrutiner,

Läs mer i AR Del 1 kapitel 6. Alarmering och utrymning, samt flygplatsens extranät.

En händelserapportering ska göras efter att det akuta skedet hanterats.

5.4 Uppföljning

Vid revisioner följs rapporteringsfrekvensen och rapporteringsbenägenheten upp. Aktörer på flygplatsen förväntas vara aktiva och delaktiga i hanteringen av avvikelser och Swedavia kan även efterfråga orsaksanalyser och vidtagna åtgärder från aktörerna. Oönskade trender kan leda till riktade revisioner.

5.5 Referenser

5.5.1 Relaterad information

Kontakta ADO vid akuta händelser se Luleå Airport Extranät

Rapportera händelse

Felanmälan

6. Alarmering och utrymning

6.1 Inledning

6.1.1 Syfte

Syftet med det här AR-kapitlet är att bidra till att akuta händelser hanteras effektivt och därmed att förebygga risk för människors liv, hälsa eller verksamhetens egendom och ekonomi.

6.1.2 Gällande krav

Lag om skydd mot olyckor 2003:778, 2 kap

Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014, samt godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för myndigheter, organisationer och drift av flygplatser.

SFS 1998:808 2 kap 8 §

SFS 2003:778 2 kap 4 §

SFS 2004:168

SFS 2006:1570

SFS 2011:927

AFS 2023:12 om utformning av arbetsplatser/utrymning

A
R

6.2 Alarmering

6.2.1 Ansvar för alarmering

Alla anställda i företag, myndighet eller organisation med verksamhet på flygplatsen har en skyldighet att omedelbart alarmera vid händelser som utgör, eller kan utgöra, risk för människors liv, hälsa eller verksamhetens egendom och ekonomi, däribland;

- bombhot, annat hot eller misstanke om hot
- PDV Pågående dödligt våld eller misstanke om PDV
- brand, misstanke om brand eller annan akut fara
- utsläpp med risk för spridning till mark och vatten, spill av brandfarlig vara eller liknande miljöhändelse,

se även AR del 3 Klimat och Miljö, kapitel 2. Sanering

- smittsamma sjukdomar och smittämnen (se även Smittskyddshantering Regional Airports) Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor, del 1.

A R

Ebola, smittkoppor och svår akut respiratorisk sjukdom/SARS, samt polio, mänsklig influensa orsakad av ny subtyp, kolera, pest, gula febern, virala hemorragiska febrar (dock ej sorkfeber) och West Nile-feber. Även vid anhopning av fall som kan förorsaka sjukdomsspridning på luftfartyg och då man inte säkert vet orsak, till exempel matförgiftning, bör rapporteras. Annat som kan utgöra internationellt hot mot människors hälsa, såsom radioaktiva och kemiska ämnen ska också rapporteras.

- missbruk av behörighetshandling
- kvarglömt bagage, misstänkt farligt föremål
- akut risk för ohälsa eller olycka, akut personskada eller sjukdomsfall
- misstänkt brottsliga handlingar som sker på flygplatsens område.

Observera att du alltid ska skriva en händelserapport – även när du alarmerar vid akuta händelser. Rapportera händelse

Swedavia debiterar aktörer som av oaktsamhet eller försummelse orsakar brandlarm.

L L A

Alarmering på Luleå Airport som utgör eller kan utgöra risk för människors liv, hälsa och miljö görs alltid till SOS Alarm på telefon 112. Flygplatsens ADO ska sedan kontaktas på telefon 010-109 49 03

Övriga larmvägar och vägledning hittar du på flygplatsens extranät [swedavia.net].

6.3 Utrymning

6.3.1 Förebyggande ansvar

Varje arbetsgivare/chef ansvarar för att

- se till att den egna personalen har grundläggande kunskaper i brandskydd
- utarbeta instruktioner för utrymning och kommunicera dem internt
- planera och genomföra övningar med personalen i att utföra en nödutrymning av de egna lokalerna, och att dokumentera varje tillfälle.

A R

6.3.2 Beslut om utrymning

Vid brand, hot, explosion eller liknande, har följande befattningshavare rätt att omgående besluta om utrymning:

- ADO - Airport Duty Officer, ADM Airport Duty Manager
- Insatsledare - flygplatsens räddningstjänst
- Insatschef – polisen
- Räddningsledare - kommunala räddningstjänsten
- Flygplatschef
- Säkerhetsansvarig
- APOC Supervisor

6.3.3 Samordning vid utrymning

Vid utrymning av terminal ska varje medarbetare samverka med övrig personal för att snabbt och effektivt se till att allmänheten utrymmer och tar sig till terminalens återsamlingsplats. Det ska göras utan att utsätta sig själv för fara. Därefter ska medarbetaren ta sig till en säker plats.

Du är alltid skyldig att hjälpa andra vid utrymning.

6.4 Uppföljning

Om en utredning efter en händelse påvisar att alarmering inte gjorts, eller att det funnits brister i hur den gjorts, kan en aktör bli ersättningsskyldig.

Swedavia har rätt att vid revisioner följa upp hur personalen är tränad i utrymning och övningarna ska vara dokumenterade.

6.5 PDV-händelser

Händelser av karaktären pågående dödligt våld (PDV) särskiljer sig genom sitt snabba förlopp och kräver ett särskilt fokus.

Dokumentet **Guide PDV - pågående dödligt våld** under Relaterad information nedan ska stödja vekrsamheterna vid flygplatsen i förberedelser för en strukturerad, effektiv och samordnad insats vid PDV-händelser**.**

6.6 Referenser

A
R

6.6.1 Relaterad information

Smittskyddshantering Regional Airports

Checklista vid bombhot LLA

PDV guide RA

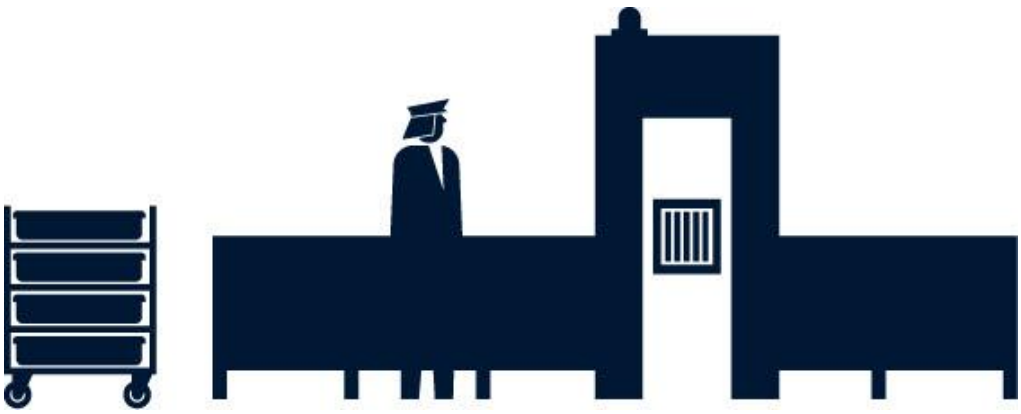
Ovanstående länkar går till startsidan för AR och dokumenten återfinns under bilagor för del 1.

Rapportera händelse

Kontaktuppgifter finns på Luleå Airport extranät

Airport Regulations

Del 2. Security (Luftfartsskydd)



Swedavia Airports

Version 2.0
Gäller från 2026-11-23

Innehåll

1. Inledning 1
1.1 Syftet med luftfartsskydd 1
1.2 Regelverk 1
1.3 Gällande krav 1
2. Flygplatsen som skyddsobjekt 1
2.1 Skyddsobjekt 1
2.2 Inhägnaden 1
2.3 Arbeten och förändringar inom områdesskyddet 2
2.4 Reglering av kamerabevakning 2
2.5 Personsäkerhetslarm 2
3. Tillträdeskontroll 3
3.1 Inledning 3
3.1.1 Behörighetsområde/CSRA 3
3.1.2 Tillträde för personer 3
3.1.3 Tillträde för fordon 3
3.2 Avtal för att bedriva verksamhet på flygplats 3
3.2.1 Avanmäla personal med särskilt ansvar 3
3.3 Regler för inpassering 4
3.3.1 Personer, föremål och varor 4
3.3.2 Fordon 4
3.4 Förbjudna föremål och verktyg 4
4. Behörighetsområden på flygplats 5
4.1 Grundläggande säkerhet 5
4.2 Färgkoder på behörighetshandlingar 5
4.3 Flygsidan 6
4.4 Avgränsat område/Demarcated area (DMA) 6
4.4.1 Passering in eller ut ur ett DMA-område 6
4.4.2 Avgränsat område/Demarcated area (DMA) 6
4.4.3 Regler för inpassering Flygsida /DMA-område 6
4.5 Indelning av behörighetsområden, Luleå Airport 7
4.5.1 Rött behörighetsområde 7
4.5.2 Röd/vit-randigt behörighetsområde 7
4.5.3 Gult behörighetsområde 7
4.5.4 Grönt behörighetsområde 7
4.5.5 Vitt område 7
5. Rekrytering och säkerhetsprövning 7
5.1 Säkerhetsprövning - Inledning 7
5.1.1 Syfte 7
5.1.2 Regelverk 7
5.2 Personalkategorier som omfattas av säkerhetsprövning 7
5.3 Säkerhetsprövning 8
5.3.1 Säkerhetsprövningsintervju - personlig kännedom 8
5.3.2 Kontroll av uppgifter som betyg, intyg, referenser 8

5.3.3 Checklistor som används vid säkerhetsprövning 9
5.3.4 Dokumentation/akter vid säkerhetsprövning 9
5.3.5 Säkerhetsprövning vid entreprenad och inhyrning av personal 10
5.3.6 Uppföljning av säkerhetskontrollerad personal 10
5.4 Registerkontroll 10
5.4.1 Ansökan om registerkontroll 10
5.4.2 Avanmäla registerkontroll 10
6. Behörighetskort, nycklar och passerkort för fordon 11
6.1 Definitioner och språkbruk 11
6.2 Badge/fotobadge 11
6.2.1 Tillfällig fotobadge 12
6.2.2 Byte av fotografi 12
6.2.3 Security- och Safety-utbildning 12
6.2.4 Grundläggande förutsättningar för behörighetshandling 12
6.2.5 Behovet av tillträde till behörighetsområden 12
6.2.6 Anställda eller anlitade av flera företag 13
6.3 Lånebadge (LB) ..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**
6.4 Visitorbadge 13
6.4.1 Information på visitorbadge 13
6.4.2 Regler kring visitorbadge 13
6.4.3 Ansökan om visitorbadge och ledsagning 14
6.4.4 Användning av visitorbadge 14
6.4.5 Ledsagning av besökare – visitorbadge 15
6.5 Crewlegitimation/Crewbadge 15
6.6 Nycklar 16
6.7 Fordonstillstånd 16
6.8 Avgifter för behörighetshandlingar 16
7. Tilldelning av behörighetshandling 16
7.1 Ansvar för den som bär behörighetshandlingar 16
7.2 Id-handling när behörighetshandlingar kvitteras ut 17
7.3 Bära en fotobadge 17
7.3.1 Regler – bära en fotobadge 17
7.3.2 Regler – inpassering 17
7.3.3 Grundprincip för vistelse på behörighetsområde 18
7.3.4 Transitområdet (gul) 18
7.3.5 Behörighetshandlingar vid resor 18
7.4 Övriga områden på flygplatsen 19
7.4.1 Dörrar vid utrymningsvägar 19
7.4.2 Bagagehantering 19
7.4.3 Incheckningsdiskar och gater 19
7.4.4 Schengen 19
7.4.5 Företag som vill använda sig av RFID 20
8. Uppföljning och efterlevnad 20
8.1 Egenkontroll 20
8.2 Avsaknad av behörighetshandling 20
8.3 Återlämnande av behörighetshandling 21

8.4 Förlust av behörighetshandling 21
8.5 Vid längre frånvaro från arbetet 21
8.6 Sanktioner 22
9. Hantering av icke säkerhetsgodkända flygningar 22
9.1 Gällande krav 22
9.2 Parkering och uppställning 22
10. Referenser 23

Del 2. Security (Luftfartsskydd)

1. Inledning

1.1 Syftet med luftfartsskydd

Syftet med det här kapitlet om Luftfartsskydd är att tydliggöra flygplatsens krav kring luftfartsskydd. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Med olagliga handlingar avses till exempel brottsliga angrepp såsom sabotage, kapningar och gisslantagningar.

1.2 Regelverk

Enligt Transportstyrelsens regelverk måste en flygplats ha ett säkerhetsgodkännande och ett Lokalt Säkerhetsprogram (LSP).

Flygplatsens LSP beskriver både de mål och den säkerhetsstandard som gäller för luftfartsskyddet, och utgår från föreskrifterna i Transportstyrelsens författningssamling. LSP omsätts vidare genom flygplatsens lokala regler, Airport Regulations (AR), som tydliggör företagens och anställdas ansvar inom luftfartsskydd.

1.3 Gällande krav

A
R

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd

Säkerhetsskyddslagen (2018:585)

Skyddslag (2010:305)

Lagen om belastningsregister (1998:620)

Lagen om misstankeregister (1998:621)

Polisdatalagen (1998:622)

2. Flygplatsen som skyddsobjekt

2.1 Skyddsobjekt

Flygplatserna är, enligt beslut av Länsstyrelsen, skyddsobjekt enligt skyddslagen (2010:305). Inom skyddsobjektet, vars gräns är markerad med särskilda skyltar och dess närhet, har polisen och bevakningsentreprenörens skyddsvakter särskilda befogenheter.

2.2 Inhägnaden

Inhägnaden mellan flyg- och landsidan ska bestå av ett staket som är minst 250 cm högt. Området som är 3 meter utanför och innanför ett staket som gränsar mot flygsidan, ska vara fritt från föremål som kan underlätta klättring och forcering. Det kan finnas lokala undantag från 3 metersregel innanför staket.

2.3 Arbeten och förändringar inom områdesskyddet

Flygplatsens säkerhetsenhet ska informeras om och godkänna alla arbeten som berör områdesskyddet **innan** arbetet påbörjas. Det berör arbeten med staket eller grindar, och i skalskyddsgränser mellan behörighetsområden, eller mellan land- och flygsidan, samt gentemot DMA-området.

Ansvarig funktion/projektansvarig ska i god tid samråda med säkerhetsansvarig kring övriga förändringar inom flygplatsområdet, såsom om- och nybyggnation, eller annan verksamhet eller händelse som kan ha påverkan på luftfartsskyddet.

Observera att taken på terminalbyggnader även betraktas som behörighetsområde och att de inte får beträdas utan giltigt tjänsteärende. Kontakta säkerhetspersonal för tillträde. Luleå Airport Extranät

Säkerhetsenheten på flygplatsen handlägger eventuella samrådsförfaranden med Transportstyrelsen.

2.4 Reglering av kamerabevakning

Det krävs tillstånd att använda eller sätta upp kamerabevakning inom skyddsobjektet eller i passagerarterminalerna. Flygplatsens säkerhetsansvarig är ytterst ansvarig för att ge den typen av tillstånd. Webbkameror och CCTV kameror får inte sättas upp på eller riktas mot skyddsobjektet utan särskilt tillstånd.

A R Ingen kamerabevakningsutrustning eller några bilder från befintliga kamerasystem får spridas utan att det godkänts av flygplatsens säkerhetsansvarige.

2.5 Personsäkerhetslarm

Personsäkerhetslarm är det formella namnet på bråklarm alternativt trygghetslarm.

Personsäkerhetslarm kan finnas utplacerade på ett flertal platser inom flygplatsen med koppling mot flygplatsens ledningscentral. Larmet tillkallar automatiskt en hjälpinsats från säkerhetspersonal eller polis.

Personsäkerhetslarm får användas vid fara eller otrygg situation, som exempel vid personangrepp eller om personalen upplever att situationen är ett akut hot mot den egna säkerheten.

Vid andra ärenden (som exempel en kvarglömd väska, ett akut sjukdomsfall som inte berör den egna personen) ska personal kontakta flygplatsens ledningscentral, se Luleå Airport Extranät

3. Tillträdeskontroll

3.1 Inledning

3.1.1 Behörighetsområde/CSRA

Flygplatsernas behörighetsområde CSRA (Critical Part of Security Restricted Areas) avser de områden inom flygplatserna till vilka allmänheten generellt inte har tillträde och där det finns krav på att flygplatsernas personal har särskild behörighet.

För att få tillträde till behörighetsområdet (CSRA) ska en person ha ett giltigt skäl att befinna sig där, inneha ett giltigt tillstånd och genomgå en godkänd säkerhetskontroll.

3.1.2 Tillträde för personer

För att få tillträde till behörighetsområden ska personer visa upp något av följande:

- ett giltigt boardingkort eller motsvarande
- ett giltigt besättningsidentitetskort/crewlegitimation
- ett giltigt behörighetskort/badge
- ett giltigt identitetskort från den nationella behöriga myndigheten
- ett giltigt identitetskort som erkänns av den behöriga nationella myndigheten.

A R

3.1.3 Tillträde för fordon

Fordon ska ha ett fordonstillstånd, det vill säga ett passerkort för fordon.

3.2 Avtal för att bedriva verksamhet på flygplats

Företag eller myndighet som behöver använda behörighetshandlingar ska i avtalet med flygplatsen ha en securityklausul, eller teckna ett separat security-avtal. Det gäller även för de med vita badgar för landsidan eller för tillträde till det avgränsade området/demarcated area (DMA). Syftet med ett securityavtal eller en security-klausul är att säkerställa att verksamheten följer gällande regelverk angående luftfartsskydd.

Företag som har verksamhet i byggnader på område med tillträde till behörighetsområdet (CSRA) är skyldiga att säkerställa att tillträde till behörighetsområdet görs i enlighet med gällande regelverk.

3.2.1 Avanmäla personal med särskilt ansvar

Företag eller myndighet ansvarar för att skriftligen avanmäla securityansvarig, securityhandläggare, visitorrätt och nyckelansvarig till Service Center/Service Center Regional servicecenter.regional@swedavia.se när personen inte längre ska ha den befattningen.

3.3 Regler för inpassering

3.3.1 Personer, föremål och varor

All inpassering till ett behörighetsområde av personer, föremål och varor ska göras genom bemannade säkerhetskontroller för passagerare eller bevakade personal- och varukontroller (PVK). All annan inpassering betraktas som ett olaga tillträde till flygplatsens behörighets- och säkerhetskontrollerade område.

Samtlig personal och medförda föremål måste genomgå en godkänd säkerhetskontroll innan de får tillträde till behörighetsområdet. Personer som passerar en säkerhetskontroll ska följa säkerhetspersonalens anvisningar.

3.3.2 Fordon

Fordon som ska passera in på behörighetsområdet ska ha ett giltigt fordonstillstånd som överensstämmer med fordonet och ska godkännas av säkerhetspersonal innan det får tillträde.

Alla personliga tillhörigheter ska tas in för säkerhetskontroll. Förare och passagerare får inte befinna sig i närheten av fordonet innan fordonskontrollen är klar och godkänts av säkerhetspersonal.

Fordonet kan nekas tillträde till flygplatsens behörighetsområde när en fullgod fordonsinspektion inte kan genomföras. Föraren måste då ställa i ordning fordonet och/eller lasta om fordonet så att det går att göra en fullgod fordonsinspektion.

A
R

Vid inpassering genom bevakade säkerhetskontroller för passagerare eller bevakade personal- och varukontroller ska behörighetshandling uppvisas för kontrollant. Behörighetshandlingen ska kontrolleras visuellt och elektroniskt i kortläsare (behörighetskontroll) för att säkerställa dess giltighet.

3.4 Förbjudna föremål och verktyg

Det är inte tillåtet att ta in föremål in till flygplatsens behörighetsområde som kan användas som vapen eller orsaka skada på person eller egendom. Införsel av verktyg in på behörighetsområdet är därför starkt reglerad.

Personal som ska passera in till behörighetsområdet och tar med sig verktyg de behöver för att lösa sina arbetsuppgifter, ska genomgå en behörighetskontroll och en säkerhetskontroll och där kunna motivera vad verktygen ska användas till. Säkerhetspersonal i säkerhetskontrollen/PVK ska göra en rimlighetsbedömning innan tillträde godkänns. De har rätt att neka till att förbjudna föremål och verktyg tas in i området.

Verktyg som tas med in på behörighetsområdet ska vara under uppsikt och förvaras oåtkomliga för obehöriga under hela vistelsen i behörighetsområdet. Fordon som innehåller föremål (verktyg) och som lämnas utan uppsikt, eller som parkeras, ska låsas. Alternativt ska föremål förvaras i låst utrymme i fordon, som till exempel i ett fastmonterat verktygsskåp. Vid upptäckt om att verktyg saknas ska säkerhetspersonal kontaktat omedelbart.

Förbjudna föremål på cafeterior och restauranger, verkstäder och hangarer samt andra lokaler inom behörighetsområdet, ska hållas under ständig uppsikt eller förvaras inlåsta.

Företag eller myndighet ska se till att personal som hanterar förbjudna föremål (exempelvis verktyg), håller föremålen under ständig uppsikt eller förvarar dem inlåsta.

Förbjudna föremål får inte säljas inom behörighetsområdet. Finns det en osäkerhet om vad som är förbjudna föremål ska säkerhetsenheten kontaktas. Se Luleå Airport Extranät.

På Transportstyrelsens webbsida finns en uppdaterad lista över de objekt som definieras som **förbjudna föremål** på en flygplats. Det är samma lista på vad som är förbjudet för passagerare att ta med sig på planet.

Verksamheten regleras även av Lag (1988:254) om förbud beträffande knivar och andra farliga föremål.

4. Behörighetsområden på flygplats

4.1 Grundläggande säkerhet

Flygplatsen ska vara och upplevas säker för allmänheten och personal. I första hand ska terrorism, kapning, sabotage och kriminalitet förhindras. Därför är det viktigt att obehöriga personer inte får eller ges tillträde till flygplatsens behörighetsområden.

A
R

Flygplatsen ska även ha en engagerad och säkerhetsmedveten personal, som känner ansvar för sin arbetsplats, för den civila luftfarten och deras egen säkerhet.

4.2 Färgkoder på behörighetshandlingar

Personal med en behörighetshandling ska ha kunskap om vilka färgkoder som utfärdas för respektive behörighetsområde samt känna till det regelverk som gäller för luftfartsskydd i Airport Regulations (AR).

Inom skyddsobjektet är flygplatsen indelat i behörighetsområden som identifieras med de här färgkoderna:

- **Rött**
- **Röd/vit-randigt**
- **Gult**
- **Grönt**
- **Vitt**

Färgmarkering på behörighetshandlingen visar vilka områden innehavaren har behörighet till.

Behörighetsområden för respektive flygplats finns under de platsspecifika delarna av Airport Regulations.

4.3 Flygsidan

Flygsidan på en flygplats är den delen där flygplan hanteras, startar och landar, och dit endast behöriga personer har tillträde. Flygsidan omfattar luftfartygens rörelseområden, angränsande mark och byggnader eller delar av dem där tillträdet är klassat som begränsat.

4.4 Avgränsat område/Demarcated area (DMA)

DMA-området är ett område på en flygplats som genom tillträdeskontroll är avskilt från behörighetsområdet. Det kan till exempel röra sig om områden för GA-flyg (general aviation) eller flygklubbar.

L
L
A

4.4.1 Passering in eller ut ur ett DMA-område

Alla som vill passera in till ett behörighetsområde från ett avgränsat område (DMA) ska alltid kontakta ledningscentralen för att få tillstånd till det, se (se Luleå Airport Extranät). Säkerhetskontroll och tillträdeskontroll ska genomföras på personer och fordon före inpassering till behörighetsområde CSRA.

4.4.2 Avgränsat område/Demarcated area (DMA)

Platta 10 och 11 klassas som DMA område. För att få tillträde till DMA området krävs det att verksamhetsutövarna eller flygplatsen släpper in en person. Innan en person blir insläppt ska det säkerställas att personen har ett legitimt ärende till DMA området.

På flygplatsen finns ett antal uppställningsplatser som är dedikerade som tillfälliga DMA områden. Fordon som ska tillträda DMA behöver fordonstillstånd, föraren behöver körtillstånd allt utfärdat av flygplatsen.

4.4.3 Regler för inpassering Flygsida /DMA-område

Säkerhetskontroll och tillträdeskontroll ska genomföras på personer och fordon före passage till behörighetsområde (CSRA) från flygsida och ett avgränsat område/DMA område.

Om inte hantering inom DMA område övervakats under hela hanteringen ska tillträdeskontroll, säkerhetskontroll samt fordonsinspektion utföras innan inpassering från DMA-område till CSRA.

L
L
A

Uppställningsplats på platta 10 och 11 som har använts som DMA område ska alltid kontrolleras av säkerhetspersonal innan en återgång till CSRA får ske.

DMA-område på platta 10 och 11 är alltid markerad med blå linje.

Besättning och passagerare med ankommande luftfartyg vars startmassa understiger 10 ton samt GA-flyg får inte på egen hand passera plattan och in i terminalen. Crew transport ska beställas

LLA

4.5 Indelning av behörighetsområden, Luleå Airport

4.5.1 Rött behörighetsområde

- Rampytor, driftområde och transportvägar mellan dessa

4.5.2 Röd/vit-randigt behörighetsområde

- Område där bagage hanteras och förvaras.

4.5.3 Gult behörighetsområde

- Område av terminalen där passagerarna befinner sig efter säkerhetskontroll och innan ombordstigning.

4.5.4 Grönt behörighetsområde

- Manöverområde; rullbanor, taxibanor och terrängen inom inhägnat område.

4.5.5 Vitt område

- Vitt område är ett tillträdesbegränsat område som kräver behörighetshandling.
- Avgränsad yta på flygsida samt kontorsområden med tillträdeskrav utan krav på säkerhetskontroll

AR

5. Rekrytering och säkerhetsprövning

5.1 Säkerhetsprövning - Inledning

För att få behörighetshandling och tillträde till flygplatsens CSRA-område krävs en godkänd säkerhetsprövning.

5.1.1 Syfte

Syftet med en säkerhetsprövning är att klarlägga om personen kan antas vara lojal med de intressen som ska skyddas och i övrigt är pålitlig ur säkerhetssynpunkt. Ett annat syfte är att utreda eventuella sårbarheter som skulle kunna göra att personen hamnar i en utsatt situation och blir sårbar för yttre påtryckningar.

5.1.2 Regelverk

De regelverk som styr säkerhetsprövning av personal vid flygplatsen är Skyddslagen (2010:305) Säkerhetsskyddslagen (2018:585) och Transportstyrelsens författningssamling Luftfart (TSFS 2020:80).

Alla aktörer som omfattas av TSFS ska följa ovan nämnda föreskrifter.

5.2 Personalkategorier som omfattas av säkerhetsprövning

Följande personalkategorier omfattas av säkerhetsprövning och placeras i säkerhetsklass 3 enligt 3 kap. 9 § säkerhetsskyddslagen (2018:585):

- personer med obeledsagat tillträde till behörighetsområden och säkerhetsområden.

- befattning som certifierad säkerhetspersonal.
- personer som i mer än ringa omfattning får tillgång till sekretesskyddad information som har betydelse för luftfartsskyddet.
- säkerhetsansvariga personer.
- instruktörer som genomför utbildning för säkerhetspersonal och EDD-team.
- befattning som innebär obeledsagat tillträde till förnödenheter på flygplatsen.
- befattning som innebär att en person får administratörsrättigheter eller oövervakad och obegränsad åtkomst till kritiska informationssystem, system för kommunikationsteknik och data som används inom luftfartsskyddet.

5.3 Säkerhetsprövning

En säkerhetsprövning består av flera delar:

- Säkerhetsprövningsintervju
- Kontroll av uppgifter - som betyg, intyg och referenser
- Registerkontroll - om anställning är placerad i säkerhetsklass
- Särskild personutredning - om anställning är placerad i säkerhetsklass 1 eller 2.

5.3.1 Säkerhetsprövningsintervju - personlig kännedom

A
R

- **Identifikation** - fastställs genom id-kort, körkort eller motsvarande id-handling.
- **Säkerhetsprövningsintervju** - ska genomföras av arbetsgivaren för att få en uppfattning om personen säkerhetsmässigt är lämplig för arbete vid flygplats och för att skapa en djupare kännedom om personen. Intervjun ska dokumenteras.

5.3.2 Kontroll av uppgifter som betyg, intyg, referenser

- **Arbetslivserfarenhet, betyg och intyg ska inte påvisa tidsluckor.**
  Det ska gå att följa en persons arbeten, betyg och andra intyg under minst fem år för att stärka bakgrundskontrollen. Erfarenheterna ska upprättas som tabell eller ett CV. Eventuella tidsluckor under de senaste fem åren som är längre än 28 dagar, mellan till exempel utbildningar och anställningar, ska kunna förklaras och vid behov verifieras. Beror luckan på en längre semesterledighet går det att bortse från luckan om det framgår av intervjun.

- **Minst två referenser från tidigare arbetsgivare.**
  Referenser, minst två, ska vara tidigare arbetsgivare. Referenstagning ska dokumenteras med information om datum för samtal, person, befattning och resultat/utlåtande. Utlåtandet ska göras utifrån ett säkerhetsperspektiv.

- **Om bosatt utanför Sverige de senaste fem åren**

Har personen haft sin hemvist utanför Sverige de senaste fem åren, ska personen visa upp ett utdrag från belastningsregister eller motsvarande från en myndighet i respektive hemvistland/hemvistländer som visar att personen inte utfört något brott. Utdraget ska vara på engelska eller svenska, alternativt översatt av en auktoriserad översättare till något av dessa språk.

Hemvistland betyder ett land där en person varit bosatt i utan avbrott i minst sex månader.

Utdraget från straffregistret ska vara bifogat i ansökan om registerkontroll. Säkerhetsprövningen kommer inte att godkännas utan bifogade utdrag.

Mer om bedömning av utdrag:

- Verksamhetsutövarna förväntas att göra en översiktlig bedömning av utdragens trovärdighet samt kontrollera att det tydligt står att inga brott har begåtts. En bedömning av trovärdigheten skulle till exempel kunna vara att kontrollera att dokumentet ser ut att komma från en myndighet eller en officiell källa.

- Transportstyrelsen gör en vidare kontroll av utdragen. Det är viktigt att utdraget håller en hög kvalitet och är läsbart. Om originalet av utdraget skannas är det viktigt att utdraget syns i sin helhet och att kopian är i färg. Fotografering av registerutdraget godtas inte som en godkänd kopia.

A
R

5.3.3 Checklistor som används vid säkerhetsprövning

Företag/myndigheter ska vid säkerhetsprövning använda Transportstyrelsens mallar för säkerhetsprövning eller motsvarande med samma innehåll.

- Checklista för genomförande av säkerhetsprövning
- Inledande säkerhetsprövningsintervju
- Referenstagning (Säkerhetsprövning)
- Uppföljande säkerhetsprövningsintervju
- Avslutande säkerhetsprövningsintervju

Vissa uppgifter ur belastnings- och misstankeregister är inte utlämningsbara och framgår inte vid registerkontroll. Det är därför av största vikt att företagen genomför en säkerhetsprövning enligt ovan för att bedöma om personen kan anses vara pålitlig ur ett säkerhetsperspektiv.

5.3.4 Dokumentation/akter vid säkerhetsprövning

Företag/myndighet ska föra akter över de personer som genomgått säkerhetsprövning och som är verksamma vid flygplatsen. Akterna ska innehålla samtliga handlingar som ligger till grund för säkerhetsprövningen, som till exempel en dokumenterad säkerhetsintervju, ID-kontrollen, betyg/intyg, referenser och bakgrundskontroll. Handlingarna ska bevaras minst så länge som personen är anställd och kan komma att granskas av Swedavia säkerhetsenhet i syfte att kontrollera att regelverket följts.

5.3.5 Säkerhetsprövning vid entreprenad och inhyrning av personal

Vid entreprenad kan uppdragsgivande företag/myndighet vid flygplatsen överlåta säkerhetsprövningen till den anlitade personalens arbetsgivare. Uppdragsgivaren ska säkerställa att entreprenören prövat respektive person enligt gällande regler och funnit denne pålitlig ur säkerhetssynpunkt före ansökan om registerkontroll och eventuellt beslut om att anlita personen. Detta gäller även vid inhyrning av personal från bemanningsföretag.

5.3.6 Uppföljning av säkerhetskontrollerad personal

Arbetsgivare eller uppdragsgivaren ska göra en uppföljning av sin personal, minst vartannat år, för att bedöma om personen fortfarande kan anses vara säkerhetsmässigt pålitlig för arbete vid flygplatsen.

Det innebär ett nytt säkerhetssamtal med fokus på om livssituation har förändrats sedan det senaste samtalet, som till exempel om något med ekonomin eller resvanorna ändrats.

Om det finns anledning till det, ska det göras en omprövning personens lämplighet att delta i säkerhetskänslig verksamheten.

Uppföljningen ska dokumenteras och kan förslagsvis göras i samband med medarbetarsamtal eller motsvarande. Registerkontroll pågår fortlöpande och behöver inte ansökas på nytt.

A
R

5.4 Registerkontroll

5.4.1 Ansökan om registerkontroll

Ansökan om registerkontroll görs digitalt via Transportstyrelsens system REKON vid en anställning. https://registerkontroll.transportstyrelsen.se/ Se även dokumentet Att få en behörighetshandling. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor, del 2.

Den som ska registerkontrolleras måste signera en samtyckesblankett - ett medgivande till att utföra en registerkontroll. Samtyckesblanketten ska förvaras hos verksamheten tillsammans med grundutredningen och finnas tillgänglig vid tillsyn.

5.4.2 Avanmäla registerkontroll

Arbetsgivaren eller uppdragsgivaren ska skyndsamt avanmäla registerkontroll i REKON när en anställning avslutas. Om registerkontrollen inte avanmäls fortsätter registerkontrollen, vilket är ett intrång i den personliga integriteten. Information om personen fortsätter då felaktigt att skickas till begärande myndighet.

6. Behörighetskort, nycklar och passerkort för fordon

6.1 Definitioner och språkbruk

Flygplatsen är en internationell miljö med ett eget språkbruk som skiljer sig från andra sammanhang. Vi väljer att använda de ord vi nyttjar i vårt dagliga arbete så att betydelsen är tydlig.

De viktigaste orden i det här avsnittet och några allmänna definitioner:

På flygplatsen säger vi	Definition eller synonym
Badge eller fotobadge	Passerkort för personal, behörighetskort
Fordonstillstånd	Passerkort för fordon
Körtillstånd	Körkort som gäller på trafikområden
Crewlegitimation	Passerkort för besättning
Visitorbadge	Passerkort för besökare
Airside	Airside är den del av flygplatsen ditt allmänheten inte äger tillträde. Området omfattar bland annat plattor, taxibanor, start- och landningsbanor samt terminalytor efter säkerhetskontrollen. Tillträde är begränsat till behöriga personer och fordon med särskilt tillstånd
Landside	Landside avser de områden på en flygplats som är öppna för allmänheten. Området omfattar bland annat entréhallar, incheckningsytor, parkeringar och andra publika delar av terminalen. Tillträde kräver normalt ingen särskild behörighet

A
R

6.2 Badge/fotobadge

Fotobadge ska ha följande information:

- innehavarens namn
- foto
- badgenummer
- giltighetstid
- arbetsgivare
- färgmarkering för behörighetsområde
- streckkod/eller QR Kod

Färgmarkering är röd, gul, grön, samt röd/vit-randig för respektive behörighetsområde. Ofta har en badge en kombination av ovanstående färger.

Vit färgmarkering innebär att personen **inte** har tillträde till den del av flygplatsens behörighetsområde som kräver säkerhetsprövning och registerkontroll.

Fotobadge utfärdas med högst 2 års giltighetstid.

6.2.1 Tillfällig fotobadge

Tillfällig fotobadge är till för den personal som bara ska arbeta på flygplatsen under en begränsad tid, som exempelvis säsongsarbetare.

Tillfällig fotobadge har en giltighetstid på 90 dagar.

6.2.2 Byte av fotografi

Flygplatsens Service Center/Service Center Regional har rätt att kräva att fotografiet byts ut när innehavaren av en badge på ett markant sätt förändrat sitt utseende. Om det befintliga fotografiet är äldre än 4 år ska det också bytas ut.

6.2.3 Security- och Safety-utbildning

All personal som ska bära en badge med tillträde till behörighetsområden ska gå Swedavias Security- och Safety-utbildning. Utbildningen kan genomföras när registerkontrollen har skickats in. Se även kap 10 Referenser.

Företaget eller myndigheten har ansvaret att se till att personalen har förstått innebörden av utbildningen, att de bibehåller sin kompetens och har en hög security- och safety-medvetenhet.

A
R

Utbildningen ska repeteras i samband med att en badge förnyas och minst vartannat år. All personal får automatiskt tillgång till Security- och Safety-utbildningen två (2) månader innan giltighetstiden på en badge går ut.

Ansökan om förnyelse av badge skickas till Service Center/Service Center Regional.

6.2.4 Grundläggande förutsättningar för behörighetshandling

Behörighetshandlingar tilldelas personer som är anställda vid en myndighet, ett företag eller annan organisation som bedriver verksamhet vid flygplatsen och som i sin tjänst frekvent behöver tillträde till flygplatsens behörighetsområden.

Verksamhetsutövaren ska först ha ett giltigt avtal med Swedavia. Antingen ett securityavtal eller verksamhetsavtal beroende på verksamhetens slag.

Behörighetshandlingen ska vara utställd på det företag där personen är anställd och får löneutbetalning ifrån. Undantag kan förekomma. Vid ansökan om badge intygar företaget/myndigheten att person har en godkänd säkerhetsprövning och har genomfört en godkänd Security- och Safety-utbildning.

6.2.5 Behovet av tillträde till behörighetsområden

Vid en ansökan om badge undersöker securityansvarig eller securityhandläggare personens behov att tillträda olika behörighetsområden. Färgkodningen på en badge anger inom vilket, eller vilka, behörighetsområden personen har sina huvudsakliga arbetsuppgifter. Säkerhetsenheten kan ompröva företagens ansökan om tillträde till behörighetsområden.

När en behörighetshandling kvitteras ut bekräftar den som skriver under kvittensen sin skyldighet att sätta sig in i och förstå de bestämmelser som gäller för bärare av relevanta handlingar, som en badge, nycklar, kör- och fordonstillstånd. Skyldigheten innefattar även vad som gäller vid in och utpassering till behörighetsområden och, om relevant, vid framförande av motordrivna fordon inom flygplatsen.

Behovet av behörigheten prövas i samband med företagets ansökan om behörighetshandling.

Behörighetshandling som inte kvitteras ut inom 3 månader kommer att makuleras. Företag får vid behov göra en ny ansökning och ta kostnaderna för en ny ansökan.

6.2.6 Anställda eller anlitade av flera företag

Personer som är anställda eller anlitade av flera företag inom flygplatsen ska vid tjänstgöringstillfället använda den badge som är kopplad till det aktuella företaget eller myndigheten.

6.3 Ersättnings-/Lånebadge

Vid förlust av ersättnings-/lånebadge, eller när den inte har tagits med till arbetsplatsen, ska en tillfällig badge lämnas ut. Dessa kan bara kvitteras ut på flygplatsen.

A
R

- Ersättnings-/lånebadge gäller, beroende på flygplats, som längst i 7-14 dagar. Längd på giltighet framgår när du kvitterar ut badgen.
- En ordinarie badge inaktiveras när en ersättnings-/lånebadge hämtas och återaktiveras när en den lämnas tillbaka.
- Observera att en visitorbadge aldrig får användas som ersättnings-/lånebadge.

6.4 Visitorbadge

I exceptionella fall kan en besökare få en visitorbadge för att kunna tillträda flygplatsens behörighetsområden.

Visitorbadge är giltig under högst en dag, 24 timmar.

6.4.1 Information på visitorbadge

Visitorbadge ska ha följande information:

- för- och efternamn på besökaren
- märkt med VISITOR
- besöksdatum
- namngiven ledsagare
- behörig beställare
- företagsnamn

6.4.2 Regler kring visitorbadge

- Visitorbadge bärs rättvänd med framsidan utåt och väl synlig i brösthöjd.

- Visitorbadge kvitteras samma dag som den ska användas, det vill säga att en ny badge kvitteras varje dag som den gäller.
- Visitorbadge får bara användas vid högst 12 tillfällen under en 12-månadersperiod.
- Visitorbadge får bara användas vid arbetsrelaterade besök som berör företagens verksamhet, som till exempel vid studiebesök, utbildning, anställningstester. Den kan även användas vid enstaka oplanerade entreprenörsuppdrag som vid lagning av en maskin.
- Registerkontroll behövs inte för en visitorbadge. Person med visitorbadge skall dock alltid ledsagas.
- Barn och ungdomar

  Av flygsäkerhetsskäl och för att undvika olyckstillbud ska inte barn under tretton års ålder beträda ramp, manöver- och färdområdesytor på behörighetsområde.

  Ungdomar 13–19 år får besöka föräldrars arbetsplats på ramp, manöver- och färdområdesytor på behörighetsområde. Securityansvarig (utsedd enligt flygplatsens behörighetssystem) för bolag eller Swedavia-enhet ska ge sitt samtycke. Visitorregler gäller.

  Skolbarn 6–12 år och ungdomar 13–19 år får besöka föräldrars arbetsplats i terminaler samt transitområdet. Securityansvarig (enligt ovan) för bolag eller Swedavia-enhet skall ge sitt samtycke. Visitorregler gäller.

A
R

6.4.3 Ansökan om visitorbadge och ledsagning

Bara den som har visitorrätt på flygplatsen kan ansöka om en visitorbadge och ledsagning. Att ha visitorrätt innebär att man för företagets räkning har rätt att besluta och ansöka om en eller flera personers besök på arbetsplatsen.

Visitorrättsinnehavaren och ledsagaren ska ha en giltig fotobadge som varit aktiv i minst de tre (3) senaste månaderna på aktuell flygplats. Ledsagaren ska arbeta på samma bolag som visitorrättsinnehavaren.

Vid entreprenörsuppdrag ska uppdragsgivaren vara den som ansöker om en visitorbadge och om ledsagning. Uppdragsgivaren ska stå i flygplatsens behörighetssystem. Ledsagaren ska arbeta för uppdragsgivaren eller för berörd entreprenör, och inneha en giltig fotobadge som varit aktiv i minst de tre (3) senaste månaderna.

6.4.4 Användning av visitorbadge

Visitorbadge får inte användas som ersättning för förlorad, glömd fotobadge eller i väntan på godkänd registerkontroll när företag har för avsikt att anställa personen.

Användningen av en visitorbadge får inte missbrukas eller sättas i system. Den får till exempel inte användas i stället för att ansöka om en fotobadge vid ett

entreprenörsuppdrag. Bolag som byter ut personer när besöksdagarna tar slut missbrukar syftet med en visitorbadge.

Behöver en person, tillträde till flygplatsen, för att utföra ett uppdrag, ska det göras en ansökan om en ordinarie fotobadge.

Vit fotobadge får aldrig användas som visitorbadge för att få tillträde till behörighetsområden.

6.4.5 Ledsagning av besökare – visitorbadge

A
R

- Besökare ska alltid ledsagas vid vistelse på flygplatsens behörighetsområde.
- Den som utför ledsagning ska ha en aktiv och giltig fotobadge på aktuell flygplats, och haft den i minst tre (3) månader innan ledsagningen.
- Ledsagningen får bara utföras på områden där ledsagaren själv har behörighet.
- Innan tillträde till flygsidan ska ledsagaren säkerställa att besökarens identitet stämmer överens med aktuell visitorbadge.
- Ledsagare får som mest ledsaga fem (5) personer. Vid ansökan om visitorbadge för större grupper än fem ska antalet ledsagare anpassas till antalet besökare.
- Säkerhetspersonal kan begära att få kontrollera id-handlingen på besökare med visitorbadge för att godkänna tillträde till behörighetsområden.
- Ledsagare ska se till att besökaren med visitorbadge förstår att besökaren alltid måste vara ledsagad av denne. Besökaren får i övrigt aldrig vistas i ett behörighetsområde utan uppsikt.
- Ledsagaren får aldrig lämna besökaren utan uppsikt och kan därför inte genomföra andra arbetsuppgifter under tiden.
- Ledsagaren ska se till att besökaren inte överträder några säkerhetskrav eller gör något olagligt under vistelsen inne på behörighetsområdet.
- Vid en akut händelse där den angivne ledsagaren måste lämna över besökaren till en annan ledsagare, ska den nya ledsagaren vara från samma företag/uppdrag. Den nya ledsagaren ska även ha en badge som varit aktiv i minst de tre (3) senaste månaderna.
- Ledsagaren ansvarar även för att visitorbadge återlämnas till flygplatsens anvisad funktion eller plats när besöket avslutas.

6.5 Crewlegitimation/Crewbadge

Besättning, tjänstgörande crew, har generell behörighet till rött och gult område i samband med ankommande eller avgående flight.

Besättningen ska bära crewlegitimation eller flygplatsens badge väl synlig.

6.6 Nycklar

Nycklar är en värdehandling och ska hanteras och förvaras korrekt.

Swedavias säkerhetsenhet administrerar nycklar till säkerhetskänsliga utrymmen och nycklar som ingår i flygplatsens skalskydd (gräns till och från CSRA), och ska ge sitt medgivande innan nycklar lämnas ut.

Övrig nyckelhantering hanteras av Swedavia AB.

Swedavias nyckelsystem bör användas inom flygplatsområdet så att det vid akuta händelser är möjligt att få tillträde till lokalerna.

Hantering av reservnycklar och dörrkoder regleras i hyresavtalet.

6.7 Fordonstillstånd

För att få vistas på behörighetsområden ska fordon:

- Ha ett fastställt operativt behov
- Ett fordonstillstånd - permanent, tillfälligt (TF) eller visitor för fordon

Föraren måste ha ett körtillstånd som gäller på den aktuella flygplatsen för att få framföra ett fordon på behörighetsområden.

Fordon utan giltigt tillstånd, som vid enskilt tillfälle ska vistas på ett behörighetsområde som besökare/visitor, ska ansöka om ett visitortillstånd för fordonet och eskorteras inne på behörighetsområdet.

A
R

Fordonstillstånd ska ha följande information:

- registreringsnummer
- färgmarkering för trafikområden
- fordonstillståndets sista giltighetsdag.

Fordonstillståndet ska fästas väl synligt.

6.8 Avgifter för behörighetshandlingar

Swedavia tar en avgift för att utfärda behörighetshandlingar och nycklar utifrån en fastställd taxa. Swedavia tar även en avgift när företag eller myndigheter inte återlämnar dem. Aktuella avgifter återfinns på flygplatsens extranät, Prislista för behörighetshandlingar. Länken leder till startsidan för AR, dokumentet finns under bilagor för del 2.

7. Tilldelning av behörighetshandling

7.1 Ansvar för den som bär behörighetshandlingar

Flygplatsen lämnar ut behörighetshandling och nycklar.

Behörighetshandling och nycklar får bara kvitteras ut direkt till den person som ska bära den.

Flygplatsen har rätt att neka till att kvittera ut en behörighetshandling om identiteten inte kan fastställas.

En behörighetshandling är en personlig värdehandling. Den får inte överlåtas till en annan person eller förvaras på ett sätt som gör det möjligt för någon annan att få tillgång till den.

Undantag från överlåtelse är vid en behörighetskontroll utförd av säkerhetspersonal, och genom att företag/myndighet som är ytterst ansvarig för personalens behörighetshandlingar kräver in dem för egenförvaring.

7.2 Id-handling när behörighetshandlingar kvitteras ut

En behörighetshandling får bara kvitteras ut direkt till den person som ska bära den. Personen ska kunna bekräfta sin identitet med en id-handling, som:

- ett giltigt id-kort utfärdat av Skatteverket
- ett giltigt svenskt pass med vinröd pärm
- ett giltigt svenskt nationellt id-kort
- ett giltigt svenskt körkort
- ett giltigt svenskt SIS-märkt id-kort utfärdat av till exempel en bank, ett företag eller en myndighet.

A
R

Medborgare från övriga EU/EES-länder ska som huvudregel bekräfta sin identitet med

- ett giltigt pass eller ett nationellt id-kort.

Medborgare från länder utanför EU/EES ska som huvudregel bekräfta sin identitet med

- ett giltigt pass.

En praktikant eller annan besökare som är 17 år eller yngre ska också uppvisa ID-handling, men behöver inte det om målsman eller person med visitorrätt vid företaget kan verifiera personens identitet.

7.3 Bära en fotobadge

7.3.1 Regler – bära en fotobadge

- Alla som arbetar på flygplatsen ska ha med sig sin fotobadge under varje arbetspass, eller bära en crewlegitimation.
- Fotobadge och crewlegitimation ska bäras fullt synlig i brösthöjd, rättvänd och med framsidan utåt.
- Fotobadge och crewlegitimation får inte på något sätt täckas över så att identiteten inte är tydlig.

7.3.2 Regler – inpassering

Personal som passerar genom en grind eller dörr till eller från ett behörighetsområde har ansvar för att grinden eller dörren stängs igen och att ingen obehörig person

passerar. Efterföljande person ska använda sin badge i kortläsare eller uppvisa giltig badge till behörighetsområdet.

7.3.3 Grundprincip för vistelse på behörighetsområde

Grundprincipen för all vistelse i ett behörighetsområde är att:

- personen har rätt att vara där
- personen är i tjänst
- personen har en uppgift att utföra som tillhör sin tjänst

Behörighetshandlingar får inte användas till något annat syfte än den är avsedd för.

Personen rättighet att vistas i behörighetsområden styrs av att personens fotobadge har rätt behörighetsfärg för området och att den anställdes företag eller myndighet bedriver verksamhet inom aktuellt område.

Vid ett tillfälligt tjänsteärende får en person vistas på andra behörighetsområden än vad en badge tillåter. Vid behov ska ett sådant ärende kunna styrkas av företagets arbetsledning.

Observera att det inte gäller i bagagesorteringsanläggningar (röd/vit randigt behörighetsområde) - där ska personen **alltid** ledsagas av personal med behörighet för bagageområdet.

A
R

7.3.4 Transitområdet (gul)

Transitområde (gul) är en del av flygplatsens känsliga delar i behörighetsområdet där passagerare uppehåller sig efter genomförd säkerhetskontroll och före ombordstigning.

Personal får inte använda sin badge för ärenden utanför tjänsten, som till exempel för att vinka av avresande eller möta upp ankommande vänner eller anhöriga som befinner sig inom behörighetsområdet eller i bagagehallarna innanför tullfiltret.

Inga föremål som finns med på lista över förbjudna föremål för passagerare får överlämnas mellan personal och passagerare inom behörighetsområdet.

Alla företag och myndigheter har ansvar för att deras personal följer alla regler kring vistelse i transitområdet.

7.3.5 Behörighetshandlingar vid resor

Personal som gör flygresor i tjänsten eller som privatperson ska följa den normala passagerarprocessen och inte använda någon form av behörighetshandling vid något tillfälle i processen. Det betyder att:

- Personal ska passera alla relevanta kontroller, som säkerhetskontrollen, gränskontrollen och tullkontrollen, på samma sätt som andra passagerare.
- Säkerhetskontrollen ska göras i säkerhetskontrollen för resenärer.
- Personal får vid resa inte bära sin badge i transitområdet.

- Tillträde till transitområdet får bara göras med det egna boardingkortet. Badge får inte användas.
- Personal får vid resa inte vistas på områden utanför passagerarflödet, som exempelvis personalutrymmen, operativa utrymmen eller i kontor som är placerade inne i transitområdet.

7.4 Övriga områden på flygplatsen

7.4.1 Dörrar vid utrymningsvägar

Dörrar i utrymningsvägar har nödutrymningsbeslag – Nödutrymningsbeslaget får inte missbrukas och får bara användas under utrymning. De flesta av de dörrarna har också en kortläsare som styr tillträdet till ett utrymme.

7.4.2 Bagagehantering

Tillträde till områden för bagagesortering och bagageförvaring är begränsad till personal som har arbetsuppgifter där.

De personer som har behörighet är de som arbetar med lastning, lossning, drift och service av utrustning samt skydd av lastrumsbagage, och personer som fått behörighet till områdena av Swedavias säkerhetsenhet.

A
R

Allt incheckat bagage ska skyddas från obehörig åtkomst inom det område inomhus eller utomhus där bagaget hanteras av flygplatsens personal efter att bagaget är säkerhetskontrollerat.

Personal som hanterar bagage vid ankomstband i bagagesorteringen är skyldiga att stanna kvar och se till att alla luckor eller grindar är stängda innan de lämnar området. De ska se till att inga obehöriga kan komma in på behörighetsområdet när sista bagage lagts på ankomstbanden.

Bagage som förs in i bagagesorteringsanläggningen från ankomsthall, obeledsagat lastrumsbagage, ska först säkerhetskontrolleras innan det lämnas för vidare hantering eller sortering.

7.4.3 Incheckningsdiskar och gater

Personal som tjänstgör med incheckning eller boarding av luftfartyg är skyldiga att stänga incheckningsdiskar och gater innan de lämnar dem. De ska även se till att säkerhetsluckor till bagagesorteringen är stängda, samt att boardingkort inte lämnats kvar. Det kan finnas andra lokala lösningar i stället för säkerhetsluckor.

7.4.4 Schengen

Personal ska vara uppmärksamma på regler som gäller för Schengen och icke-Schengen. Passagerare eller crew/besättning från länder utanför Schengen får inte komma i kontakt med passagerare som reser inom Schengen innan inresekontroll har genomförts.

7.4.5 Företag som vill använda sig av RFID

Avläsning av magnetremsa och chip kan bara göras i Swedavias egna kortläsare.

Företag som vill använda sig av Swedavias badge för att läsa av RFID i egna system, ska ansöka om tillstånd till säkerhetsenheten. Varje ärende beslutas enskilt.

8. Uppföljning och efterlevnad

8.1 Egenkontroll

Företag eller myndighet:

- ska ha system som säkerställer att deras securityåtaganden genomförs i enlighet med gällande regelverk, som TSFS, Airport Regulations, och i enlighet med deras avtal med Swedavia.
- ansvarar för att personalen och eventuell anlitad entreprenör, har den security-kunskap som krävs och att de efterlever gällande regelverk och avtal.
- ska kommunicera ut förändringar av regelverk samt ny information till personal och anlitad entreprenör. De ska även säkerställa att personal och anlitad entreprenör tagit del av och förstått innebörden av förändringar.
- ska ha ett system eller en rutin som hanterar behörighetshandlingar inom verksamheten: ansökan om behörighetshandling, förvaring, återlämning, och förlust av behörighetshandlingar.
- som upphör med sin verksamhet vid en flygplats ska meddela detta till Service Center Regional och återlämna de behörighetshandlingar och nycklar som utfärdats till företag/myndighet, samt se till att registerkontroll avslutas hos Transportstyrelsen.

A
R

Säkerhetsenheten har rätt att följa upp och kontrollera att hantering av behörighetshandlingar och nycklar följer de regelverk och föreskrifter som gäller för flygplatsen.

8.2 Avsaknad av behörighetshandling

- Om personal upptäcks inom behörighetsområdet utan synlig badge är denne skyldig att vid förfrågan uppvisa en giltig behörighetshandling. Saknar personen en sådan, ska flygplatsens ledningscentral (LC) eller polis kontaktas. Se Luleå Airport Extranät
- Om det råder tveksamhet om en persons behörighet eller vid misstanke om brott, ska det omedelbart anmälas till flygplatsens ledningscentral (LC).
- Personal vid flygplatsen är skyldig att omedelbart rapportera till ledningscentralen (LC) om de upptäcker en besökare/visitor utan ledsagare inom behörighetsområdet.

8.3 Återlämnande av behörighetshandling

Företag, myndighet, eller enskild person ska omedelbart återlämna behörighetshandling till flygplatsens Service Center/Service Center Regional

- på begäran av Swedavias säkerhetsenhet
- när anställningen upphör
- vid byte av arbetsgivare
- om behovet att ha tillträde till behörighetsområden ändras
- när giltigheten på en badge löper ut eller om en badge dras in
- när företaget upphör med sin verksamhet på flygplatsen.

Fordonstillstånd ska omedelbart återlämnas

- på Swedavias begäran
- när fordonet inte längre används för tillträde till behörighetsområden
- när fordonstillståndet löpt ut.

En enskild person eller företag ska återlämna behörighetshandling och nycklar inom fem (5) dagar till flygplatsen.

- när giltighetstiden gått ut
- när anställningen upphör
- på uppmaning av Swedavia eller arbetsgivare.

A
R

8.4 Förlust av behörighetshandling

- Förlust av behörighetshandling, fordonstillstånd och nycklar ska omedelbart anmälas till flygplatsen.
- Förlust av behörighetshandlingar och nycklar ska omedelbart en förlustanmälan hos polisen genomföras. Kopia på förlustanmälan ska skickas till Service Center/Service Center Regional
- Behörighetshandling som inte återlämnas debiteras enligt fastställd taxa.

8.5 Vid längre frånvaro från arbetet

Säsongsanställda, långtidssjukskrivna och tjänstlediga ska lämna in sin behörighetshandling och nycklar för förvaring på flygplatsen. Detsamma gäller vid annan längre frånvaro.

Det är även möjligt för företag/myndighet, som ytterst är ansvarig för personalens behörighetshandlingar, att kräva in handlingarna för att själva förvara dem. Handlingarna ska då förvaras i ett säkerhetsskåp eller motsvarande. Företag eller myndighet ska meddela Service Center/Service Center Regional och be om en PAUS-spärr för handlingen.

8.6 Sanktioner

Om en person bryter mot eller missbrukar ovanstående bestämmelser kan flygplatsens säkerhetsansvarig, eller någon som denne utser, besluta om att dra in personens tillstånd till behörighetshandling, visitorrätt, samt nycklar. Beslutet kan vara tillfälligt eller permanent, och kan göras med omedelbar verkan.

Sanktioner kan även göras genom en skriftlig varning som registreras i flygplatsens behörighetssystem (BKA). Aktuell arbetsgivare meddelas om att indragning ska göras, eller har gjorts.

Säkerhetsenheten kan även återkalla samtliga behörighetshandlingar, visitorrätt, samt nycklar som finns utfärdade på företaget om företaget bryter mot ett securityavtal eller en security-klausul. Säkerhetsenheten kan även besluta om att dra in behörighetshandlingar, visitorrätt, samt nycklar av andra säkerhetsmässiga skäl med påverkan på luftfartsskyddet.

Överklagan om indragen behörighetshandling, visitorrätt, eller nyckel ska komma in till säkerhetsenheten senast 14 dagar efter beslutet om indragning meddelats av Swedavias säkerhetsenhet.

9. Hantering av icke säkerhetsgodkända flygningar

A
R

9.1 Gällande krav

Enligt gällande EU-direktiv och Transportstyrelsens föreskrifter Serie Sec ska luftfartstyg som klassas som okontrollerade (uppfyller inte gällande krav) hållas åtskilda från luftfartyg som uppfyller kraven. Luftfartyg som uppfyller kraven definieras som säkerhetskontrollerat område.

9.2 Parkering och uppställning

Okontrollerade luftfartyg uppfyller inte gällande EU-direktiv och ska flödesmässigt separeras från övrig linje- och chartertrafik.

Säkerhetskontrollerat område innefattar luftfartyg, passagerare, bagage, frakt och post som definieras som kontrollerade enligt gällande EU-direktiv i området.

Företag eller myndighet som hanterar okontrollerade luftfartyg ska säkerställa att regelverket efterlevs.

Passagerare som ankommer till flygplatsen från land som inte genomför säkerhetskontroll i enlighet med gemensam EU-standard ska separeras från övriga passagerare.

10. Referenser

För ytterligare information, kontakta flygplatsens säkerhetsansvarig.

kontaktuppgifter på Luleå Airport Extranät

Checklista för genomförande av säkerhetsprövning

Inledande säkerhetsprövningsintervju

Referenstagning (Säkerhetsprövning)

Uppföljande säkerhetsprövningsintervju

Avslutande säkerhetsprövningsintervju

Nedanstående länkar går till startsidan för AR och dokumenten återfinns under bilagor för del 2.

Att få en behörighetshandling

Prislista för behörighetshandlingar RA

AR

Länkar till Swedavias security- och safetyutbildning:

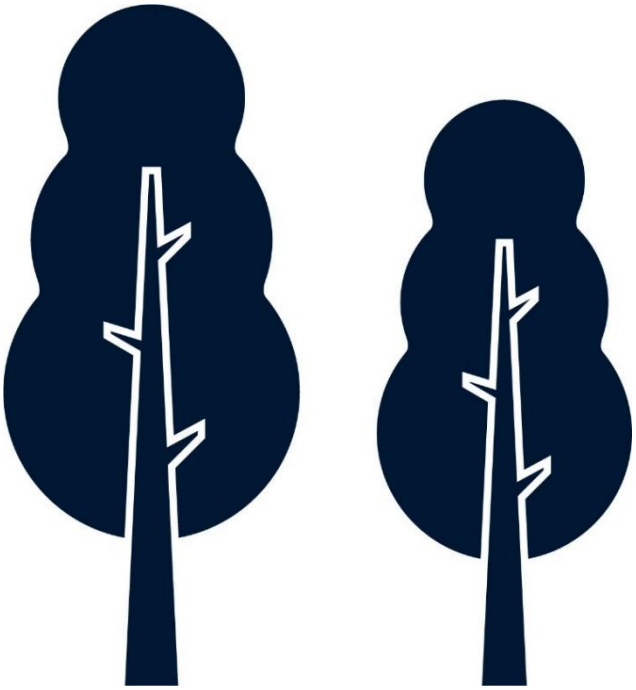
Swedavia-anställd (nytt fönster)

Ej Swedavia-anställd (nytt fönster)

Ansökan om registerkontroll se https://registerkontroll.transportstyrelsen.se/

Airport Regulations

Del 3. Klimat och Miljö



Swedavia Airports

Version 2.0
Gäller från 2026-11-23

Innehåll

1. Kemiska produkter 1
1.1. Inledning 1
1.1.1. Gällande krav 1
1.2. Aktörens ansvar 1
1.3. Dokumentation 1
1.3.1. Säkerhetsdatablad 1
1.3.2. Märkning 2
1.3.3. Riskbedömning 2
1.3.4. Kemikalieförteckning 2
1.3.5. Substitution 2
1.4. Förvaring och hantering 2
1.4.1. Cisterner 3
1.4.2. Tankbilar och tankvagnar 3
1.4.3. Köldmedia 3
1.4.4. Transport av farligt gods 4
1.5. Referenser 4
2. Sanering 4
2.1. Inledning 4
2.1.1. Gällande krav 4
2.2. Hantering av läckage och spill 4
2.2.1. Spill- och saneringsutrustning 4
2.2.2. Åtgärder vid läckage och spill 4
2.2.3. Avfall från spill och läckage vid sanering 5
2.2.4. Rapportering 5
2.3. Uppföljning efter utförd sanering 5
2.3.1. Reparation 5
2.3.2. Kostnad 5
2.4. Referenser 5
3. Utsläpp till vatten 6
3.1. Inledning 6
3.1.1. Syfte 6
3.1.2. Gällande krav 6
3.2. Otillåtet utsläpp till vatten 6
3.2.1. Dagvatten 6
3.2.2. Flygplansunderhåll och verkstäder 6
3.2.3. Användning av skurmaskiner 7
3.2.4. Flygplans- och fordonstvätt 7
3.2.5. Tungmetaller 7
3.2.6. Oljeavskiljare 7
3.2.7. Underhåll och skötsel 7
3.2.8. Funktion och utformning 8
3.3. Referenser 8

4. Avfall 8
4.1. Inledning 8
4.1.1. Gällande krav 8
4.2. Allmänt 8
4.3. Icke-farligt avfall 9
4.3.1. Matavfall 9
4.3.2. Matfett och frityrolja 9
4.4. Farligt avfall 10
4.4.1. Allmänt om farligt avfall 10
4.4.2. Bortskaffning av farligt avfall 10
4.5. Ytterligare krav 10
4.5.1. Byggavfall 10
4.5.2. Invasiva arter 10
4.5.3. Avfall från luftfartyg 11
4.5.4. Kategori 1 avfall 11
4.5.5. Slam från oljeavskiljare, slutna tankar och reningsverk 11
4.6. Referenser 11
5. Fossilfri flygplats 11
5.1. Inledning 11
5.1.1. Gällande krav 12
5.1.2. Definitioner 12
5.2. Fossilfri flygplats 13
5.2.1. Redovisning till Swedavia 13
5.2.2. Utsläppsdata som efterfrågas 13
5.2.3. Direkta utsläpp – Scope 1 13
5.2.4. Indirekta utsläpp – Scope 2 14
5.2.5. Andra utsläpp – Scope 3 14
5.3. Referenser 14
6. Miljökrav för fordon 14
6.1. Inledning 14
6.2. Miljökrav för fordonstillstånd 14
6.3. Undantag vid stora förändringar 15
6.4. Läckage/spill från fordon/arbetsredskap 15
6.5. Tomgångskörning 15
7. Användning av APU (Auxiliary Power Unit) 15
7.1. Inledning 15
7.2. APU-körning vid Luleå Airport 16

Del 3. Klimat och Miljö

1. Kemiska produkter

1.1. Inledning

Det här kapitlet omfattar hantering och förvaring av kemiska produkter som används och förvaras inom flygplatsområdet. Kemiska produkter finns i granulat-, pulver-, vätske- och gasform.

Syftet med det här kapitlet är att säkerställa att all hantering av kemiska produkter görs på ett säkert sätt för människor, miljö och anläggningar.

1.1.1. Gällande krav

EU-lagstiftning

- Reach (EG nr 1907/2006)
- CLP (EG nr 1271/2008)
- F-gas förordningen (EU 517/2014)

Svensk lagstiftning

A
R

- Miljöbalken
- Förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll
- Arbetsmiljöverkets föreskrifter om risker i arbetsmiljön (AFS 2023:10)
- Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE)
- MSBFS 2018:3 föreskrifter och allmänna råd om cisterner med anslutna rörledningar för brandfarliga vätskor
- Förordning om fluorerade växthusgaser (2016:1128)
- Lag (2006:263) om transport av farligt gods
- Villkor i flygplatsens miljötillstånd (se under 1.5 Referenser)

1.2. Aktörens ansvar

Aktören ansvarar för att all hantering, förvaring och transport av kemiska produkter följer gällande lagstiftning och att de kemiska produkter som hanteras i verksamheten är tillåtna enligt gällande regelverk inom Sverige och EU - med hänsyn till såväl yttre miljön som medarbetares arbetsmiljö.

Varje aktör ansvarar även för att ha tillräckliga kunskaper om hur de kemiska produkterna de använder påverkar både miljö och hälsa.

1.3. Dokumentation

1.3.1. Säkerhetsdatablad

Den senaste utgåvan av alla säkerhetsdatablad ska finnas tillgängliga i anslutning till den plats där produkten förvaras och hanteras. Säkerhetsdatabladen ska finnas i

A R pappersform eller kunna inhämtas digitalt. Säkerhetsdatablad bör inte vara äldre än tre år.

L L A Inför betydande förändringar i kemikaliehanteringen, införande av nya produkter mm, ska kontakt tas med flygplatsens miljöchef, se kontaktuppgifter på Luleå Airport extranät.

1.3.2. Märkning

Alla kemiska produkter, förpackningar, behållare, tankar och rörledningar ska i enligt med gällande lagstiftning vara korrekt märkta med vad de innehåller.

1.3.3. Riskbedömning

Aktörer ska utarbeta arbets- och skyddsinstruktioner som beskriver hur kemiska produkter, som kan ha negativ inverkan på hälsa eller miljö, ska hanteras.

1.3.4. Kemikalieförteckning

Varje verksamhet ska ha en uppdaterad lista över alla kemiska produkter; det vill säga en lista över produkternas handelsnamn, tillverkare, användningsområde, normal årlig förbrukning och klassificering med avseende på miljö- och hälsofarlighet.

Kemikalieförteckning kan göras i eget system eller i Mall Kemikalieförteckning. Länken går till startsidan för Airport Regulations och dokumentet finns under bilagor för del 3.

1.3.5. Substitution

A R Aktörer ska ha ett systematiskt arbetssätt för att arbeta med substitution. Kemiska produkter som kan medföra risker för människors hälsa eller miljö ska om möjligt ersättas med mindre skadliga produkter eller med alternativa arbetsmetoder.

1.4. Förvaring och hantering

- Kemiska produkter ska hanteras och förvaras så att läckage undviks och att spridning till mark, dag-, grund- och spillvatten förhindras. Läckage ska även undvikas vid lastning och lossning.
- Kemiska produkter som riskerar att påverka miljön negativt ska förvaras invallat, i spillbråg eller i invallade utrymmen som saknar golvavlopp.
- Invallning ska rymma minst den största behållarens volym plus 10% av summan av övriga behållare, om det finns flera behållare i samma invallning.
- Risken för brand, explosion och miljö ska beaktas. Särskilda skåp eller utrymmen för förvaring av miljö- och/eller brandfarliga varor ska användas och skyltas enligt gällande lagstiftning.
- Produkter som kan reagera med varandra, så som syror och baser eller oxiderande ämnen, ska förvaras separat från varandra.
- Spillskydd- och saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt vid förvaringsplatsen.

- All tankning/påfyllning ska ske med bemannad övervakning. Överfyllnadsskydd eller motsvarande tekniska system får inte användas som stopfunktion.
- Vid transport av kemiska produkter ska last alltid säkras för att förhindra oavsiktliga utsläpp
- Kemiska produkter som riskerar att påverka miljön negativt, får ej tömmas i avlopp, varken utom- eller inomhus.

1.4.1. Cisterner

För cisterner som används för lagring av miljöfarliga kemiska produkter gäller följande:

- Cisterner innehållande flytande produkter med tillhörande påfyllningsanordningar ska vara placerade inom täta invallningar.
- Invallningen ska rymma minst den största behållarens volym plus 10% av summan av övriga behållare – om det finns flera behållare i samma invallning.
- Aktören ansvarar för att cisterner uppfyller gällande lagstiftning.
- Cisterner ska vara försedda med nivåmätare och överfyllnadsskydd.
- Tankning via tankbil får inte göras på ett sätt som innebär att överfyllnadsskyddet på cisternen löser ut.

A
R

- Besiktning ska göras i enlighet med gällande regelverk.
- Förvaringsplats ska vara påkörningsskyddad.

1.4.2. Tankbilar och tankvagnar

- Tankbilar och tankvagnar med enkelmantlade tankar ska stå på uppställningsplatser (för längre oövervakad uppställning) anslutna till oljeavskiljare med larm.
- Tankbilar och tankvagnar med dubbelmantlad tank kan stå uppställda på vanliga parkeringsytor. De ska kontrolleras regelbundet för att säkerställa att inget läckage skett mellan mantlarna.

1.4.3. Köldmedia

Aktörer som har eller ska installera kylaggregat och utrustning som innehåller köldmedier ska informera sig om och efterleva gällande lagkrav. Lagstiftningen ställer krav på köldmedium med låg klimatpåverkan.

För de anläggningar med krav på rapportering till tillsynsmyndighet ska den årliga köldmedierapporten även skickas in tilll flygplatsens miljöchef (kontaktuppgifter Luleå Airport extranät) så snart rapporten finns tillgänglig, dock senast den 1 april.

För bakgrund till kravet se AR Del 3 kapitel 5. Fossilfri flygplats

1.4.4. Transport av farligt gods

Aktören ansvarar för att transport av farligt gods görs i enlighet med gällande lagstiftning.

1.5. Referenser

Kravdokument miljö Luleå Airport Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor, för del 3.

Kontaktuppgifter finns på Luleå Airport extranät

2. Sanering

2.1. Inledning

Det här kapitlet omfattar sanering av spill och läckage av miljöfarliga kemiska produkter

Spill kan bestå av hydrauloljor, andra oljor, bränslen, avisningsglykol och spill av toalettavfall eller desinfektionsvätska/toakem från luftfartyg.

Syftet med det här kapitlet är att begränsa skador på mark och vatten.

2.1.1. Gällande krav

A R

Svensk lagstiftning

- Miljöbalken
- Förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll
- Lag (2003:778) om skydd mot olyckor
- Villkor i flygplatsens miljötillstånd

2.2. Hantering av läckage och spill

2.2.1. Spill- och saneringsutrustning

Aktörer ansvarar för att spill- och saneringsutrustning finns i beredskap och tillgängligt nära där aktören förvarar och hanterar kemiska produkter eller avfall.

2.2.2. Åtgärder vid läckage och spill

Den som orsakat eller upptäcker ett utsläpp ska alltid följa nedanstående steg:

- Om möjligt stoppa eller begränsa pågående utsläpp
- Förhindra att utsläpp når brunnar, icke hårdgjord mark och/eller vattendrag.
- Sanera utsläppet själv om det är hanterbart och inte innebär risk för spridning till brunn, ränna eller icke hårdgjord yta och om utsläppet är mindre än 1m2
- Larma enligt platsspecifik information **nedan**

L
L
A

Vid uppställningsplatser på Airside aktivera nödstängning (avstängning oljeavskiljare) för brunnar på brygghuvudena.

- Airside - Larma räddningstjänst vid F21 genom att aktivera brandlarm
- Landside – Kontakta kommunal räddningstjänst på 112 om räddningstjänst F21 inte kan assistera

  Påbörja sanering

  Underrätta alltid flygplatsens miljöchef (se Luleå Airport extranät) som gör en bedömning av utsläppets miljöpåverkan.

Om spillets farlighet är okänd – Utsätt inte dig själv för fara utan larma och invänta räddningstjänstens ankomst

Vid utsläpp av brandfarliga ämnen, om möjligt:

- säkra området från fordon, heta källor eller annat som kan orsaka gnistbildning eller förvärra situationen.

A
R

2.2.3. Avfall från spill och läckage vid sanering

Uppsamlat spill och saneringsmedel ska hanteras som farligt avfall och ska hållas skilt från annat avfall.

För ytterligare krav kring hantering av farligt avfall se Del 3 kapitel 4.4 Farligt avfall.

2.2.4. Rapportering

Alla spill och läckage ska, oavsett storlek, rapporteras i Swedavias händelserepporteringssystem, Rapportera händelse.

2.3. Uppföljning efter utförd sanering

2.3.1. Reparation

Efter att sanering är slutfört kan Swedavia göra en bedömning om hur asfaltsytan påverkats och vid behov vidta åtgärder.

2.3.2. Kostnad

Vid spill debiterar Swedavia aktuell aktör för sanering, uppkomna skador och markarbeten. Kostnader för sanering och bortforsling av spill debiteras.

2.4. Referenser

Rapportera händelse

Kontaktuppgifter till flygplatsens Miljöchef och Airport Duty Officer finns på Luleå Airport extranät

3. Utsläpp till vatten

3.1. Inledning

3.1.1. Syfte

Syftet med det här kapitlet är att säkerställa att vattnet från flygplatsen håller en god kvalitet som inte riskerar att påverka människor eller miljö.

Samtliga aktörer ansvarar för att vatten som släpps ut från den egna verksamheten inte innehåller föroreningar som bryter mot kraven i miljötillstånd och ABVA.

3.1.2. Gällande krav

Svensk lagstiftning

- Miljöbalken
- Standarder för besiktning och kontroll
- Miljövillkor
- ABVA, Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen
- Kommunala bestämmelser och riktlinjer från VA-huvudmannen

3.2. Otillåtet utsläpp till vatten

A
R

3.2.1. Dagvatten

Alla verksamheter ska vidta åtgärder för att förhindra att föroreningar så som olja eller kemikalier hamnar i dagvattnet. Vid aktiviteter där det finns risk för föroreningar ska det vidtas åtgärder för att minimera risken för att dagvatten förorenas.

Spillskyddsutrustning ska finnas tillgänglig vid de platser där det finns risk för föroreningar. Aktören ska ha kunskap om hur skyddsutrustningen används för rätt hantering av spill och läckage.

Fordon och utrustning ska hanteras, repareras eller ställas upp så att olja eller andra föroreningar inte kan nå dagvattnet.

Vid händelse av läckage och spill. Följ instruktion i kapitel 2 om sanering.

3.2.2. Flygplansunderhåll och verkstäder

Service och underhåll får bara utföras på en plats som är avsedd för det och aldrig i närheten av dagvattenbrunn.

Vid användning av skurmaskiner ska vattnet från verkstadsytor och hangarer hanteras som farligt avfall. Golv får inte spolas av med utsläpp till brunn som saknar oljeavskiljare.

Golvbrunnar bör inte finnas i verkstäder och produktionslokaler, eller i lokaler där kemikalier hanteras och förvaras. Finns det golvbrunnar bör dessa i normalfallet

vara täckta med tättingar eller liknande och endast friläggas vid behov. Det ska även finnas saneringsutrustning tillgängligt i nära anslutning.

Förbrukade skärvätskor, avfettnings- och sköljbad från detaljtvätt och musslor får inte släppas till avloppsnätet utan ska hanteras som farligt avfall.

3.2.3. Användning av skurmaskiner

Vattnet från skurmaskiner som vid analys har eller där det kan antas vara för höga halter av tungmetaller eller oljeindex ska hanteras som farligt avfall. Provtagningsparametrar angivna i ABVA får inte överstiga högsta tillåtna halter utan Spillvattenmottagarens godkännande (kommunen).

3.2.4. Flygplans- och fordonstvätt

Flygplanstvätt är inte tillåtet på flygplatsen.

Det är förbjudet att tvätta fordon på en annan plats än i en tvätthall ansluten till en reningsanläggning som är avsedd för ändamålet.

3.2.5. Tungmetaller

Utsläpp av tungmetaller till avloppsnätet (både dag- och spillvatten) ska begränsas så långt som möjligt. Tungmetaller, exempelvis kadmium och zink, sprids främst genom tvätt och underhåll av luftfartyg och från verkstäder, men även vid tvätt av de verktyg, händer och kläder som används i de verksamheterna.

A
R

Kontakta flygplatsens miljöchef inför spolning av ledningar, se Luleå Airport extranät

3.2.6. 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.
- Om respektive oljeavskiljare är ansluten till spill- eller dagvattennätet.
- Vilken klassning oljeavskiljaren har (typ 1 eller typ 2) samt hur den är dimensionerad.
- Vilken typ av larmenheter som sitter i oljeavskiljarna (lampa och/eller ljudsignal).

3.2.7. Underhåll och skötsel

- Tömning av oljeavskiljare ska göras med det tidsintervall som beskrivs i kommunala föreskrifter. Aktören ansvarar för att beställa tömning.
- Besiktning av oljeavskiljare ska göras minst vart 5:e år. Aktören ansvarar att besiktningen genomförs och dokumenteras.

- Underhåll och tillsyn av oljeavskiljare ska göras i enlighet med kommunala föreskrifter. Aktören ansvarar för att underhållet och tillsynen genomförs och dokumenteras.

3.2.8. Funktion och utformning

Varje verksamhet ska ha rutiner för

- återfyllning med vatten efter tömning
- regelbunden kontroll av slam- och oljevolymerna
- regelbunden kontroll av larm och automatisk avstängningsventil
- regelbunden besiktning av avskiljarens skick samt journalföring av utförda kontroller.

3.3. Referenser

Naturvårdsverkets Tillsynsvägledning oljeavskiljare

Kontaktuppgifter finner du på Luleå Airport extranät

4. Avfall

4.1. Inledning

A
R

Syftet med det här kapitlet är att tydliggöra regler kring hantering av avfall och farligt avfall, och se till att så mycket material som möjligt på flygplatsen kan återvinnas.

4.1.1. Gällande krav

EU-lagstiftning

Avfallsdirektivet (2008/98/EG)

ABP-lagstiftningen (EG) 1069/2009 samt EU(142/2011)

Svensk lagstiftning

Avfallsförordningen (2020:614)

Jordbruksverket SJVFS 2006:84

Miljövillkor

EASA

Standard för oljeavskiljarsystem SS EN 858

ABVA, Allmänna bestämmelser om vatten och avlopp

4.2. Allmänt

Swedavia tillhandahåller ett avfallshanteringssystem för insamling av icke-farligt avfall. Swedavias avfallshanteringssystem får endast användas av de verksamhetsutövare som har kommit överens med Swedavia om detta.

AR

Aktörer med en annan hyresvärd eller som valt att anlita en egen entreprenör för avfall ska säkerställa att entreprenören har tillstånd och att avfallshanteringen uppfyller lagkrav samt gällande krav i AR.

Allmänt för avfallshantering på flygplatsen gäller:

- Nedskräpning är förbjudet inom flygplatsen område.
- Allt avfall ska sorteras för att så långt som möjligt återanvändas eller återvinnas.

LLA

- Se källsorteringsguide Luleå Airport Guide källsortering LLA. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 3.

AR

- Avfallhantering ska göras på ett sätt som inte skapar besvär eller risker ur ett flygsäkerhets-, hälsoskydds- eller miljöskyddsperspektiv.
- Alla aktörer ansvarar för att allt avfall inom flygplatsområdet sorteras och slängs i ändamålsenliga och uppmärkta behållare, som containrar och kärl.
- Felaktigt placerat avfall kan utgöra en brand- eller säkerhetsrisk genom att blockera utrymningsvägar eller innehålla material som kan förorsaka brand och rökspridning.
- Matavfall/kompost ska hanteras i enlighet med kommunens avfallsföreskrifter och läggas i avsedd behållare.
- Genomskinliga plastsäckar ska använda för avfall när det är nödvändigt att använda plastsäck, för att kunna identifiera avfallstyp.
- Vid borttransport av avfall, från flygplatsområdet, ska aktören se till att transportören har tillstånd för transport och att avfallet skickas till godkänd mottagare.

4.3. Icke-farligt avfall

4.3.1. Matavfall

Avfall som innehåller matrester kan locka till sig skadedjur, som i sin tur kan vara smittskydds- eller säkerhetsrisker. Avfall ska därför hanteras för att undvika detta.

Allt matavfall ska sorteras ut och hanteras separat från övrigt avfall.

4.3.2. Matfett och frityrolja

Matfett och frityrolja ska utan undantag hanteras och transporteras i förslutna och uppmärkta kärl. Det görs för att undvika skada eller olycka på grund av spill.

4.4. Farligt avfall

Swedavia tar inte emot farligt avfall från andra verksamhetsutövare.

Aktörer som producerar farligt avfall ska ta hand om det på ett lagligt, säkert och miljöriktigt sätt. Aktören ska dokumentera hanteringen och se till att avfallet rapporteras till Naturvårdsverket, i enlighet med lagkrav.

4.4.1. Allmänt om farligt avfall

A
R

- Farligt avfall får inte blandas med annat avfall.
- Olika typer av farligt avfall får inte blandas med varandra.
- Farligt avfall ska förvaras på sådant sätt att det inte kan förorena mark eller vatten, exempelvis på en väderskyddad och hårdgjord yta.
- Där behållarna riskerar att skadas av fordon eller liknande ska det finnas påkörningsskydd.
- Flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största behållarens volym plus 10% av summan av alla övriga behållare, om det finns flera behållare i samma invallning.
- Farligt avfall ska förvaras på sådant sätt att det inte kan utgöra en brand- eller hälsorisk.
- Alla avfallskärl som innehåller farligt avfall ska vara tydligt uppmärkta med kärlets innehåll.
- Kemikalierester och kemiska produkter som avvecklas ska hanteras som farligt avfall och hållas skilt från annat avfall.
- Aktörer med farligt avfall ska säkerställa att avfallet transporteras i enlighet med gällande lagstiftning.

4.4.2. Bortskaffning av farligt avfall

Det är förbjudet att lämna farligt avfall i källsorteringsrum/miljörum. Varje enskild aktör ansvarar för att bortskaffning av farligt avfall sker enligt lagkrav om anteckningsskyldighet samt rapportering till Naturvårdsverket.

4.5. Ytterligare krav

4.5.1. Byggavfall

Avfall från till exempel rivningar, ombyggnationer, flytt etcetera ska transporteras bort av den entreprenör som anlitats för det aktuella arbetet. Avfallet får bara lämnas till Swedavias avfallsmottagning om parterna kommit överens om det.

Bygg- och rivningsavfall ska sorteras i enlighet med gällande lagkrav.

4.5.2. Invasiva arter

Invasiva arter så som parkslide, jättebalsamin, lupin med flera, får inte spridas och ska hanteras i enlighet med kommunala avfallsföreskrifter. Alla observationer av

invasiva arter ska rapporteras i händelserapporteringssystemet på Swedavias extranät. Rapportera händelse

4.5.3. Avfall från luftfartyg

Flygbolagen ska tillse att avfall överlämnas och omhändertas av Swedavia Groundhandling eller anlitat städbolag.

Städbolag, som hanterar avfall från luftfartyg, ska se till att avfall från luftfartyg som redan sorterats inte blandas med osorterat avfall, i enlighet med Swedavias avfallshanteringssystem.

4.5.4. Kategori 1 avfall

Avfall från tredjeland. som innehåller biologiskt material (matavfall), definieras som Kategori 1 avfall. Det här avfallet ska hanteras separat från annat avfall, i enlighet med gällande lagstiftning.

4.5.5. Slam från oljeavskiljare, slutna tankar och reningsverk

- Slam från oljeavskiljare hanteras som farligt avfall.
- Slam från andra typer av avskiljare/tankar behöver klassificeras och hanteras utifrån föroreningsinnehåll. Det kan behöva verifieras genom provtagning.

AR

Ytterligare krav finns i AR Del 3 kapitel 3. Utsläpp till vatten.

4.6. Referenser

Guide källsortering LLA. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 3.
Kontaktuppgifter se Luleå Airport extranät

5. Fossilfri flygplats

5.1. Inledning

Swedavia har under 2020 uppnått fossilfrihet i den egna flygplatsverksamheten (el, värme och bränslen). Även alla aktörer på flygplatsen har ställt om till fossilfri energi i sin verksamhet på flygplatsen fr.o.m. den 1 dec 2025. Utsläppet från flygplansmotorer omfattas inte av kravet.

Swedavia verkar även för att alla transporter till och från flygplatserna ska vara fossilfria och att avisningskemikalier bara ska framställas av förnybara råvaror.

Flygplatserna inom Swedavia driver ett proaktivt klimatarbete och är certifierade enligt det internationella flygplatsklimatprogrammet Airport Carbon Accreditation. För att uppnå och upprätthålla certifieringarna krävs det att aktörerna bidrar med ett aktivt arbete för att minska utsläppen av växthusgaser i alla de aktiviteter som pågår vid flygplatsen.

Syftet med detta kapitel är att tydliggöra de krav som aktörer behöver följa.

5.1.1. Gällande krav

Internationella överenskommelser och lagkrav

- FN:s klimatkonvention
- Parisavtalet 1,5 graders målet
- Europeiska klimatlagen. Förordning (EU) 2021/1119
- EU:s klimatmål till 2030 och 2050

Nationella lagkrav

- Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande
- Sveriges 16 Miljökvalitetsmål, Begränsad klimatpåverkan
- Miljöbalken
- Miljötillstånd och miljövillkor med krav på minskade fossila utsläpp

Övrigt

- Swedavias miljö- och energipolicy och miljömål om en fossilfri flygplats
- Flygplatsernas miljötprogram Airport Carbon Accreditation
- Marktjänstverksamhetsavtal och verksamhetsavtal med krav på fossilfri energi
- Sercurityavtal med krav på fossilfri energi
- Swedavias upphandlade avtal med krav på fossilfri energi

5.1.2. Definitioner

A
R

Greenhouse Gas Protocol – GHG-protokollet	GHG-protokollet är en internationell standard för beräkning och redovisning av utsläpp av växthusgaser. (https://ghgprotocol.org/)
Fossilfri energi	Drivmedel och annan energi som produceras utan fossila råvaror. Exempel på fossilfria energikällor är HVO100 och biogas, samt el från sol, vind och vatten och biomassa. Ursprungsmärkt el har certifikat på sitt ursprung. All el som tillhandahålls av Swedavia är ursprungsmärkt förnybar el. Se www.swedavia.net för verifikat. All värme som tillhandahålls av Swedavia är förnybar.
Fossila bränslen	Bränsle från fossila råvaror, exempelvis diesel, bensin och naturgas, med helt eller delvis ursprung från fossila råvaror. Annan HVO än HVO100 innehåller fossila råvaror.
HVO 100	Hydrerad vegetabilisk olja dvs ett drivmedel producerat från 100 % förnybara råvaror.

5.2. Fossilfri flygplats

All yrkesmässig, stadigvarande och återkommande verksamhet på flygplatsen ska drivas med fossilfri energi.

Det betyder att:

- Verksamheten endast använder sig av energi (el och värme) från fossilfria källor för uppvärmning och drift.
- Fordon drivs helt av fossilfria bränslen eller fossilfri el.

Se ytterligare krav på fordon i AR Del 3 kapitel 6. Miljökrav för fordon.

- Annan utrustning och handverktyg drivs helt av fossilfria bränslen eller fossilfri el.
- Enbart biogasol används när driften kräver gasol.

Om en aktör väljer att köpa el, värme eller kyla från en annan leverantör än Swedavia ska aktören säkerställa att energin är producerad med fossilfria energikällor. Aktören ska på förfrågan av Swedavia visa upp verifikat, som till exempel ursprungsgarantier.

Utsläppet av fossil koldioxid ska vara noll.

5.2.1. Redovisning till Swedavia

AR

Alla aktörer ska redovisa uppgifter avseende källor till utsläpp av fossil koldioxid och övriga klimatpåverkande växthusgaser från verksamheten på flygplatsen, i enlighet med Swedavias aktuella anvisningar. Utsläppet från flygplansmotorer omfattas inte av kravet.

Anvisningarna för redovisning publiceras på miljösidan på extranätet [swedavia.net] i god tid innan respektive rapporteringstillfälle. Redovisning sker minst årligen efter respektive kalenderår från och med år 2025.

5.2.2. Utsläppsdata som efterfrågas

Årligen ska aktören redovisa uppgifter om utsläpp som aktören dels har direkt rådighet över och som sker i aktörens egen verksamhet, dels sker vid produktion av den energi som aktören köper och använder i den egna verksamheten på flygplatsen. De utsläppen benämns Scope 1 och Scope 2 utsläpp i den globala standarden The Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet).

5.2.3. Direkta utsläpp – Scope 1

Direkta utsläpp på flygplatsen kan exempelvis komma från förbrukning av bränslen till fordon och verktyg samt viss kemikalieanvändning.

Redovisning av kemikalier kan bland annat omfatta:

- Utsläpp av köldmedia – årliga köldmedierapporter.

5.2.4. Indirekta utsläpp – Scope 2

Indirekta utsläpp i aktörens verksamhet kan komma från produktion av köpt elektricitet och värme.

5.2.5. Andra utsläpp – Scope 3

Utsläpp som sker utanför Scope 1 och Scope 2, det vill säga i övriga delar i aktörens värdekedja, benämns Scope 3-utsläpp. Denna AR innehåller inte krav på redovisning av Scope 3.

Tillhandahållande och granskning av miljödata

Swedavia kan komma att begära in underlag kopplat till aktörers beräkningar och redovisningar av utsläpp av växthusgaser. Aktören ansvarar för att bistå Swedavia med redovisning av underliggande data, beräkningar och övrig relevant information.

5.3. Referenser

AR

Swedavias miljö- och energipolicy

Miljömål om en fossilfri flygplats

Flygplatsens miljöprogram (Airport Carbon Accreditation) – länken går till startsidan för AR, dokumentet återfinns under bilagor för del 3.

Intyg på förnybar el och värme från Swedavia (swedavia.net)

Anvisningar för redovisning av fossilfri flygplats

Kontaktuppgifter återfinns på Luleå Airport extranät

6. Miljökrav för fordon

6.1. Inledning

I detta kapitel regleras krav på miljöprestanda för de fordon som används på Airside.

6.2. Miljökrav för fordonstillstånd

För att erhålla fordonstillstånd i enlighet med AR Del 5 kapitel 16.1.8

Vid Swedavias samtliga flygplatser gäller att samtliga fordon som används inom verksamheten ska drivas med fossilfria drivmedel. Biodiesel innefattar godkända produkttyper såsom HVO100 och RME.

LLA

Som fossilfria drivmedel räknas el, vätgas, ED95 (etanol), biogas, FAME (rapsolja), HVO (biodiesel), grön bensin och grön gasol.

Utsläppsklass, Luleå Airport

Intag av nya fordon ska uppfylla minst utsläppsklass Euro 5 för lätta fordon (3,5 ton). Fordon med befintligt fordonstillstånd i en sämre utsläppsklass än Euro 5/Euro V/ kan förnya sitt fordonstillstånd, förutsatt att drivmedlet är fossilfritt enligt 5.2.1. Arbetsmaskiner får inte vara äldre än 12 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt. Arbetsmaskiner som för sin

LLA

uppgift drivs med el, och använder förbränningsmotor för sin förflyttning/framdrift får inte vara äldre än 16 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskinens förbränningsmotor får i sådant fall ej användas under arbete eller för att framställa el. Arbetsmaskiner där motorbyte eller uppgradering skett till steg IIIA eller IIIB kan användas till om med vissa årtal. Kontakta flygplatsens miljöchef.

I följande fall tillämpas inte miljökraven:

- Fordon från offentlig verksamhet under utryckning
- Fordon tillhörande det militära fordonsregistret (MIFOR)
- Visitor fordonstillstånd

För Polisen och Tullverket kan särskild hantering förekomma.

6.3. Undantag vid stora förändringar

Vid stora förändringar som kan påverka flygplatsens verksamhet kan flygplatschef i samråd med miljöchef godkänna ytterligare undantag för att säkerställa fortsatt verksamhet.

6.4. Läckage/spill från fordon/arbetsredskap

Det åligger fordonsägaren att säkerställa att fordon och arbetsredskap på Airside underhålls löpande för att undvika/motverka läckage eller spill.

AR

Läckande fordon eller arbetsredskap som står uppställda i avvaktan på åtgärd ska förses med lämpliga uppsamlingskärl. Om förare upptäcker eller misstänker att läckage/spill har kunnat ske under färden ska detta meddelas enligt saneringsrutin.

Saneringsrutin För åtgärder och larmning se AR Del 3 kapitel 2. Sanering

6.5. Tomgångskörning

Tomgångskörning får ske under högst en (1) minut. Undantag gäller fordon som för sin verksamhet på flygplatsen måste ha motorn i gång (såsom snöröjningsfordon och tankfordon).

7. Användning av APU (Auxiliary Power Unit)

7.1. Inledning

Kapitlet reglerar APU-körning vid flygplatsen.

LLA

7.2. APU-körning vid Luleå Airport

APU ska inte användas vid parkering vid andra tillfällen än då det krävs för motorstart eller för reglering av kabintemperatur. Därvid får APU startas tidigast 5 min före beräknad tid för push-back eller taxning. Då utomhustemperaturen överstiger 25° C, och då cirkulationen av kabinluften inte är möjlig på annat sätt medges dock start av APU i max 20 minuter före beräknad tid för push- back eller taxning.*

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

Airport Regulations

Del 4. Resenär



Swedavia Airports

Utgåva 2.0
Gäller från 2026-11-23

Innehåll

1. Högtalarutrop i passagerarterminaler 1
1.1 Allmänt 1
1.2 Olika utrop 1
1.2.1 Centrala trafikala utrop 1
1.2.2 Centrala allmänna utrop 2
1.2.3 Centrala utrop efter sjukvårdspersonal 2
1.2.4 Lokala trafikala utrop 2
1.3 Referenser 2
2. Ombordstigning och avstigning 3
2.1 Inledning 3
2.1.1 Ansvaret att skapa korrekta flöden 3
2.1.2 Tekniska hjälpmedel ur funktion 3
2.2 Ledsagning av passagerare 3
2.3 Utförande vid ledsagning av passagerare 4
2.3.1 Visuell övervakning 4
2.3.2 Fysisk närvaro 4
2.4 Tillträde gate 4
2.5 Bussning 4
2.6 Referenser 4
3. PRM-PWD – Allmän assistansservice 5
3.1 Inledning 5
3.1.1 Gällande krav 5
3.2 Vidarebefordran av information 5
3.3 Uppföljning 5
3.4 Referenser 5
4. Tilldelning av resurser, incheckning och bagage 6
4.1 Inledning 6
4.2 Tilldelning av resurser i incheckning 6
4.3 Maxvikt för incheckat bagage 6
4.4 Inplastat bagage 6
4.5 Skyltning 6
4.6 Flygplatsens ansvar för flöden i resenärsprocessen 6
4.7 Flygplatshållarens befogenheter 7
4.8 Referenser 7

A
R

Del 4. Resenär

1. Högtalarutrop i passagerarterminaler

1.1 Allmänt

Alla utrop används restriktivt. Syftet med högtalarutrop är att skapa optimala flöden och ge information till passagerare, allmänhet och personal.

- Utrop i samband med ombordstigning görs lokalt från respektive gate.
- Utrop och information på publika monitorer ska alltid överensstämma.

Centrala utrop kan höras i samtliga terminaler.

Lokala utrop hörs enbart i området där utropet görs.

1.2 Olika utrop

1.2.1 Centrala trafikala utrop

Tillåtna utrop som vid behov får utföras i högtalarsystem som når publika områden:

- **Gå till gate**: För flyg med passkontroll. Högst två utrop per avgång.
- **Ombordstigning**: För flyg med passkontroll och vid speciella fall som till exempel när teknik är ur funktion.
- **Sista startutrop**: Görs en gång. Fler utrop kan göras när flera passagerare saknas och att det finns risk till försenad avgång.
- **Personliga meddelanden**: Görs restriktivt för att efterlysa enstaka passagerare. När flera passagerare saknas görs ytterligare ett sista startutrop.
- **Försenad avgång**: Görs om den nya avgångstiden avviker minst 15 minuter från ordinarie avgångstid. Kan göras när det finns kompletterande information till passagerare, exempelvis för måltidskuponger.
- **Inställd avgång och divertering**: Kan göras med kompletterande information till passagerare.

AR

1.2.2 Centrala allmänna utrop

- **Personliga meddelanden**: Görs restriktivt för att efterlysa enstaka besökare eller passagerare. Högst 4 namn per utrop.
- **Driftstörningar**: För att passagerare ska vara informerade och för att underlätta för personal görs utrop vid driftstörningar som påverkar passagerarflödet. Det kan till exempel handla om problem med bagageanläggning, incheckningssystem, väder med mera.
- **Utrymning**: De här utropen kan göras vid utrymning och återgång efter utrymning.
- **Security-meddelanden**: De här utropen kan till exempel handla om att resenärer ska hålla uppsikt över sitt bagage.

1.2.3 Centrala utrop efter sjukvårdspersonal

Sjukvårdspersonal: Utrop efter till exempel läkare görs av flygplatspersonal eller på begäran.

Kontakta alltid 112 vid en nödsituation.

Kontakta alltid
112
vid en nödsituation.

1.2.4 Lokala trafikala utrop

Utrop i gate ska innehålla information om den aktuella avgången och utförs av flygplatspersonal, marktjänst- eller flygbolagsrepresentant.

På vissa flygplatser görs centrala trafikala utrop lokalt i stället. Se typer av utrop under 1.2.1.

1.3 Referenser

Kontaktuppgifter till flygplatsen återfinns på Luleå Airport Extranät

2. Ombordstigning och avstigning

2.1 Inledning

Swedavias alla flygplatser utgör en yttre gräns mellan Schengenländerna, non Schengenländer och det som kallas för tredjeland (länder utanför EU). EG-förordningen säger att ankommande resenärer från tredjeland som inte har kontrollerats enligt EU:s säkerhetsnormer inte får blandas med avgående kontrollerade resenärer. Ankommande resenärer från tredjeland måste därför ledas andra vägar.

2.1.1 Ansvaret att skapa korrekta flöden

Flygbolag eller flygplatspersonal ansvarar för att utföra de åtgärder som krävs för att säkerställa ett korrekt flöde, det vill säga att se till att passagerare och besättning från Schengenländer inte möter de som inte är från Schengenländer.

Flygplatserna organiserar flödena efter egna förutsättningar.

2.1.2 Tekniska hjälpmedel ur funktion

Om inte tekniska hjälpmedel fungerar ansvarar flygbolaget eller marktjänstbolaget som flygbolaget anlitat för att säkerställa att resenärerna går i rätt flöde genom att manuellt övervaka det.

A
R

De har även ansvaret för att göra en felanmälning om utrustning eller system är ur funktion.

2.2 Ledsagning av passagerare

Ledsagning av passagerare ska alltid göras till och från luftfartyg som är parkerad enligt

- AFT/FWD boarding/deboarding vid gate
- vid remote parkering.

Flygbolag eller flygplatsens personal ansvarar för att utifrån egna rutiner utse en ansvarig ledsagare och se till att passagerare på ett säkert sätt kan förflytta sig mellan luftfartyg och terminal/buss. Terminal betyder fram till huskroppen genom det sista dörrpartiet.

Ledsagningsansvaret gäller också i bryggor, brygghus och tillhörande anslutningsgångar.

För de flygningar som saknar marktjänstavtal ansvarar befälhavaren för att ledsagningen utförs enligt gällande bestämmelser.

Ledsagningen får inte utformas på ett sätt som begränsar uppställningen av luftfartyg på intilliggande plats.

2.3 Utförande vid ledsagning av passagerare

Ledsagning ska göras på ett sätt som ser till passagerare inte avviker från planerad väg. Rep, band eller koner bör med fördel användas för att förtydliga passagerarens gångväg. Rep, band eller koner kan dock inte ersätta kravet på visuell övervakning.

2.3.1 Visuell övervakning

Ledsagning ska göras genom visuell övervakning för att säkerställa att passagerarna:

- inte går under flygplansvingar, in i fuel safety zone eller i närheten av propellrar och intilliggande uppställningsplatser
- är skyddade mot fordonstrafik, utrustning och annan verksamhet
- endast förflyttas via förbestämda rutter till, från och över ramper
- är skyddade mot jetblast eller andra luftströmmar som skapas av luftfartyg

2.3.2 Fysisk närvaro

Ansvarig ledsagare ska vara fysiskt närvarande och placerad så att ledsagaren ser hela flödet av passagerarnas gångväg. Syftet är att snabbt kunna vidta åtgärder för att ingripa och stoppa passagerarflödet om något oförutsett skulle inträffa.

Avviker passagerare utan att ansvarig ledsagare har möjlighet att stoppa/ingripa ska säkerhetsvakt eller liknande funktion omedelbart tillkallas.

A
R

2.4 Tillträde gate

Under aktiverat flöde ankommande/avgående äger endast personal med tjänsteärende för aktuell flygning tillträde till gate, brygghuset och bryggan. Den person som öppnar upp en dörr (ankommande/avgående flöde) är ansvarig för att bevaka denna dörr tills den har stängts så att ingen obehörig person passerar.

För att inte riskera att resenärerna vid ankomst, hamnar i fel flöde och passerar ut till fel luftfartyg, är det inte tillåtet för personal som inte har direkt ärende till/från flygplanet att bryta flödet genom att passera dörr/passage med kortläsare och gå genom gate.

2.5 Bussning

Vid bussning ansvarar Swedavia (bussföraren) för ledsagning av passagerarna mellan buss och terminalbyggnad, brygga eller brygghuvud (eller vice versa).

Vid PRM/PWD, VIP- och CIP-hantering ansvarar utföraren för ledsagning.

2.6 Referenser

Kontaktuppgifter till flygplatsen finns på Luleå Airport Extranät

3. PRM-PWD – Allmän assistansservice

3.1 Inledning

Allmän assistansservice (PRM – Persons with reduced mobility, PWD – Persons with disabilities) är en rättighet förankrad i EU lagstiftning (1107/2006) och ECAC riktlinjer som innebär att resenärer med olika former av funktionsnedsättning ska ha samma möjligheter att resa kollektivt via tåg, buss och flyg som resenärer utan funktionsnedsättningar.

3.1.1 Gällande krav

A R

(EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ECAC riktlinjer, Doc. 30, Part 1, Section 5 och tillhörande kvalitetsstandard angivna i Annex 5-C.

3.2 Vidarebefordran av information

Resenären ska förboka assistanshjälp från flygbolaget eller via sin researrangör.

Flygbolaget, marktjänstbolag eller researrangör ska meddela Swedavia information om bokade PRM senast 36 timmar före avgång/ankomst, och ska innehålla

- resenärens namn
- kategori av funktionsnedsättning
- flygnummer

L L A

- Avgångs- eller ankomsttid ska också anges. Denna information ska skickas till flygplatsens sita-adress via telex.

  Luleå Airport SITA adress: **LLAAPXH**

Alla flygbolag som flyger till och från flygplatsen ska vidarebefordra information om bokade PRM/PWD till flygplatsen senast 36 timmar innan avresa via Passengers Assistance List (PAL).

Eventuella avbokningar, ombokningar etcetera skickas via Change Assistance List (CAL).

Passengers Services Message (PSM) ska skickas vid varje avgång. PSM ska skickas när resenär är bekräftad ombord.

A R

Om resenären inte förbokat assistans tillhandahåller flygplatsen assistans. Resenärens väntetid ska dock inte vara längre än vad som anges i kvalitetsstandarden ECAC Doc 30, Part 1, Section 5, Annex 5-C.

3.3 Uppföljning

Interna och externa revisioner kan förekomma.

3.4 Referenser

N/A

4. Tilldelning av resurser, incheckning och bagage

4.1 Inledning

Flygplatsen ansvarar för att öppna och bemanna incheckningsdiskar och bagageincheckning.

4.2 Tilldelning av resurser i incheckning

Flygplatsen kan tilldela incheckningsdiskar efter önskemål från operatörer eller researrangörer som önskar specifika diskar. Detta sker efter överenskommelse med flygplatsen.

4.3 Maxvikt för incheckat bagage

Regler för vikt på bagage bestäms av flygplatsen utifrån bagageanläggningens kapacitet, arbetsmiljöregler och flygbolagens regler.

4.4 Inplastat bagage

Endast inplastat normalbagage av godkänd leverantör får checkas in i våra bagagesystem. Övrigt inplastat bagage ska lämnas in vid specialbagagepositionerna. Detta för att hindra att bagage fastnar i flygplatsens bagagesystem.

A
R

4.5 Skyltning

Flygbolagen via flygplatsen ansvarar för och tillhandahåller den bild i korrekt format med logotyp som ska visas i flygplatsens displaysystem FIDS. Enbart opererande flygbolags logotyper visas i flygplatsens displaysystem FIDS.

4.6 Flygplatsens ansvar för flöden i resenärsprocessen

Flygplatsen ansvarar för:

- Att öppna upp och bemanna incheckningsdiskar.
- Planering av flöden, köer och användande av avspärrningsband.
- Att öppna SBD-diskar och ansvarar för bagaget som lämnas in i dessa.
- Att nycklar från bagdrop tas bort från incheckningsdisken efter avgång.

Flygbolagen/marktjänstbolagen får inte skylta, installera utrustning eller profilera sig med eget material/utrustning på flygplatsens publika ytor utan att tillstånd har inhämtats från Swedavia.

För organisationer utöver flygbolag som vill synas eller skylta på flygplatsen krävs ett reklamavtal.

För dygnsplanering ska flygbolagen tillse att flygplatsen fått erforderlig information för att ange bokningssiffror och flygplanstyp via Chroma/AODB.

Regler om bagagetaggar och boardingkort:

- Flightnummer på boardingkort och bagagetaggar ska överensstämma med flightnummer i Chroma.
- Bagaget ska vara försett med unik streckkodstagg avsedd för läsning i automatisk skanner
- BSM ska vara genererat och aktiverat
- Bagagetagg ska vara aktiv i DCS vid inlämning
- Pectab ska följa IATA-standard och godkännas av Swedavia
- Vid avsteg från ovan måste flygplatsen meddelas i förväg och godkänna detta.

Förprintade bagagetaggar, boardingkort, biljetter, resebevis och motsvarande dokument ska förvaras i låst utrymme när behörig personal inte har direkt uppsikt över dem.

För hantering, förvaring och lagring av obeledsagat bagage och s.k. Masslostbagage gäller följande:

A
R

- Ankomstband och dess väntyta ska vara tömda på obeledsagat bagage och fritt innan nästa planerade ankomst.
- Detta bagage får endast förvaras på de av flygplatshållaren anvisade ytor/utrymmen
- Överenskomna rutiner för tömning av dessa ytor/utrymmen ska följas
- Ansvarig för hantering, förvaring och lagring av detta bagage är alltid berört flygplatsen/marktjänstbolag.

4.7 Flygplatshållarens befogenheter

Flygplatshållaren förbehåller sig rätten att besluta om andra prioriteringsgrunder än de som angivits ovan om särskilda skäl föreligger.

4.8 Referenser

Kontaktuppgifter till flygplatsen finns på Luleå Airport Extranät

a

Airport Regulations

Del 5. Aerodrome Manual för aktörer



Swedavia Airports

Luleå Airport
Utgåva 2.0
Gäller från 2026-11-23

Innehåll

Del 5. Aerodrome Manual för aktörer 1
1. Aerodrome Manual för flygplatsdrift 1
1.1. Flygplatsens drifttillstånd 1
1.2. EASA-krav för certifikat 1
1.3. Omfattning och syfte för Aerodrome Manual 1
1.4. Platsspecifik information 1
2. Swedavias säkerhetsledningssystem 2
2.1. Safety Management System 2
2.1.1. Omfattning av Safety Management System 2
2.1.2. Flygsäkerhetspolicy 4
2.1.3. Flygsäkerhetsansvar för nyckelpersoner 5
2.1.4. Dokumentstyrning 7
2.1.5. Process för riskidentifiering och riskutvärdering 8
2.1.6. Övervakning och uppföljning av riskreducerande åtgärders implementering och effekt 12
2.1.7. Övervakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda 13
2.1.8. Händelserapportering 21
2.1.9. Nödlägesplanering 22
2.1.10. Management of change 23
2.1.11. Främjande av flygsäkerhet 29
2.1.12. Utfall från SMS 31
2.2. Rapportering av olycka (haveri) och allvarliga tillbud till myndigheter 33
2.3. Användning av alkohol, psykoaktiva substanser och läkemedel 35
3. Kvalifikation och utbildning för flygplatspersonal 36
4. Beskrivning av flygplatsen 36
5. Tillgängliga flygbriefingtjänster och utfärdande av information 36
6. Flygplatsdimensioner och relaterad information 36
7. Flygplatsrapportering 37
8. Tillträde till flygplatsens färdområde 38
8.1. Samordning med Security 39
8.1.1. Förhindrande av otillåtet tillträde till färdområdet 39
9. Inspektion och rapportering av färdområdets operativa tillstånd 40
10. Inspektion och underhåll av visuella och icke-visuella hjälpmedel inklusive elsystem 40
11. Drift och underhåll av flygplatsutrustning inklusive fordon 41
11.1. Allmänt om underhåll 41
11.2. Förebyggande underhåll 41
11.3. Avhjälpande underhåll 41
11.4. Drift och underhåll av flygplansutrustning 42
11.5. Preventiva fordonsinspektioner 42
11.6. Fordonsdrift och underhåll 42
11.7. Underhållsplan 42
11.8. Externa aktörer 43

12. Underhåll av färdområdet 44
13. Arbeten på flygplats 45
14. Apron Management 46
14.1. Överlämning av luftfartyg mellan ATS och enhet för Apron management 46
14.2. Planering och allokering av uppställningsplatser 46
14.3. Motorstart och push-back 46
14.4. Marshalling och FOLLOW-ME 46
14.5. Taxiprocedurer på apronytor 47
14.6. Kommunikation på apronytor 47
14.7. Motorkörning på apronytor 47
14.8. Avgående trafik 47
14.9. Regler vid push-back 48
14.10. Platsspecifik information Luleå Airport 48
14.10.1. Push-back procedurer 48
14.10.2. Power-out 48
14.10.3. Marshalling 48
14.10.4. Motorkörning 48
15. Apron safety management 49
15.1. Skydd mot jetstråle och nedåtgående luftströmmar 49
15.2. Flygsäkerhetsåtgärder vid tankning av luftfartyg 49
15.3. Förebyggande av FOD och rengöring av apronytor 50
15.4. Kontroll av aktörers efterlevnad av flygsäkerhet på apronytor 50
15.5. Kontroll, styrning och ledsagning av passagerare på apron 50
15.6. Snöröjning/halkbekämpning på uppställningsplats 50
15.7. Procedurer för ankomst av luftfartyg på uppställningsytor 50
15.8. Riskzoner kring luftfartyg 52
15.9. Uppställningsområden för rampmateriel 52
15.10. Hantering av dockningssystem och passagerarbryggor 53
15.11. Utplacering av koner och klossar 53
15.12. Uppställningsplats efter avgång 53
15.13. Avisningsplatser 54
15.14. Kommunikation om driftstörningar på apronytor 54
15.15. Platsspecifik information Luleå Airport 54
15.15.1. Ankomster LLA 54
15.15.2. Dockningssystem 54
15.15.3. Godkända platser för avisning Vid Luleå Airport 54
16. Trafikövervakning av fordon 55
16.1. Allmänt 55
16.1.1. Definitioner 55
16.1.2. Airside 55
16.1.3. Trafikområden 56
16.1.4. Behörighet till trafikområden 56
16.1.5. Fordonsförsäkring 56
16.1.6. Godkänt fordon 56
16.1.7. Synlighetskrav för fordon och arbetsredskap 58
16.1.8. Fordonstillstånd 60

16.1.9. Körtillstånd 62
16.1.10. Kontrollanter på Airside 64
16.2. Trafikalt 67
16.2.1. Gång- och cykeltrafik på Airside 67
16.2.2. Väg- och andra säkerhetsmarkeringar 67
16.2.3. Trafik och ordningsregler 68
16.2.4. Ostörd förarmiljö ”Steril förarmiljö” 69
16.2.5. Företräde/Väjningsplikt ”*Fri väg*” 70
16.2.6. Generella regler gällande körning på övriga operativa ytor 71
16.2.7. Generella regler gällande körning på platta 71
16.2.8. Generella regler gällande körning på manöverområdet 71
16.2.9. Anropsidentifikation för fordon ”*Radionummer*” 73
16.2.10. Bortfall av radiokommunikation 73
16.2.11. Framförande av fordon till, från och inom arbetsområden på färdområdet 73
16.2.12. Vinterdäck och vinterförhållanden 73
16.2.13. Fordonskörning vid nedsatta siktförhållanden (LVP) 73
16.2.14. Eskortering av fordon 73
16.2.15. Lastsäkring 73
16.2.16. Krav på anläggningsyta för stödben 74
16.2.17. Parkering 74
16.2.18. Fordonsrelaterade olyckor/tillbud 74
16.3. Safety 76
16.3.1. Skyddsutrustning vid framförandet av fordon 76
16.3.2. Hänsyn gällande jet blast och riskområden kring uppstartad motor 76
16.3.3. Hot Spot för fordonstrafik 76
16.4. Referenser 76
16.4.1. För ytterligare information kontakta 76
16.4.2. Referensdokumentation 76
17. Viltkontroll 77
18. Övervakning av flygplatsen och dess omgivning 78
18.1. Inledning 78
18.2. Inledning om radiosändare och EMC 78
18.3. Radiosändare 79
18.3.1. Tillstånd och anmälan 79
18.3.2. Förutsättningar för tillstånd 79
18.3.3. Ansvar 79
18.3.4. Tillfällig radiokommunikation 79
18.4. EMC – Elektromagnetisk kompabilitet 80
18.4.1. Grundläggande krav 80
18.4.2. Fördjupad information om EMC 80
18.4.3. Gränsvärden och tillstånd 80
18.5. Uppföljning 81
19. Plan för räddningsinsats vid nödläge inom och runt flygplatsen 82
19.1. Platsspecifik information Luleå Airport 82
20. Brand- och räddningstjänst 83
21. Bortforsling av obrukbart luftfartyg 83

22. Hantering och lagring av flygbränsle och farligt gods 83

22.1. Säker hantering och lagring flygbränsle, utrustning, lagerutrymmen, leverans, dispensering etc 84

22.2. Revisions- och kontrollintervaller av flygbränsle 84

23. Låga siktvärden – LVP 85

24. Vinterfälthållning 86

25. Ogynnsamma väderförhållanden 87

26. Mörkeroperationer 89

26.1. Luftfartygs framförande 89

27. Skydd och kontroll av radar och andra navigationshjälpmedel 90

27.1. Inledning 90

27.1.1. Syfte 90

27.1.2. Gällande krav 90

27.2. Safety 90

27.2.1. Access till CNS-lokaler och anläggningar 90

27.2.2. Systemlista 91

27.2.3. Definition av kritiska och känsliga områden 91

27.3. Skyddsområden NAV 92

27.3.1. Skydd av LOC 92

27.3.2. Skydd av GP 92

27.3.3. Skydd av DME 92

27.3.4. Skydd av VOR 93

27.4. Skyddsområden MET 94

27.4.1. Skydd av RVR 94

27.4.2. Skydd av vindmätare 94

27.4.3. Skydd av molnhöjdmätare 94

27.5. Skyddsområden SUR 95

27.6. Skyddsområde COM 95

27.7. Förändringar och kontakt 95

27.7.1. Kontakt CNS/MET 95

28. Användning av flygplatsen med luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod 96

29. Brandförebyggande åtgärder 97

30. Kommunikation på flygplats 98

30.1. Generella regler 98

30.2. Kommunikation med flygtrafikledning 98

30.3. Kommunikation på manöverområdet 98

30.3.1. Språktest 98

30.4. Kommunikation på apronytor 99

30.4.1. Start-up/push-back/bogsering/fel vid framförande på apronytor 99

30.4.2. Terrängbenämningar 99

30.4.3. Radiotrafik vid nöd och ilsituationer 99

30.5. Bortfall av radiokommunikation 99

30.6. Spridning av information 100

30.6.1. Manöverområde 100

30.6.2. Platta 100

31. Bogsering av luftfartyg 101
31.1. Ansvar för procedurer vid bogsering 101
31.2. Kommunikation vid bogsering 101
31.3. Synlighet vid bogsering 101
31.4. Standardväg för bogsering 101
31.5. Bogsering vid ogynnsamma väderförhållanden 101
32. Överlämning av Aktiviteter 102
33. FOD Kontrollprogram 103
33.1. Gällande krav 103
33.2. Foreign Object Debris (FOD) 103
33.2.1. Vad är FOD? 103
33.2.2. Syftet med FOD Kontrollprogram 103
33.2.3. Vårt uppdrag 103
33.2.4. Omhänderta FOD 103
33.2.5. Risker med FOD och särskilda riskområden 104
33.2.6. Riskhantering 104
33.2.7. Human factors 104
33.3. Skyldighet och ansvar 104
33.4. Förebyggande åtgärder 104
33.4.1. Ökad medvetenhet hos samtliga medarbetare 104
33.4.2. Planering av verksamhet och upprättande av rutiner och instruktioner 105
33.4.3. Förebyggande av FOD och rengöring av apronytor 105
33.4.4. Kraftiga vindförhållanden 105
33.5. Inspektionsprogram 105
33.5.1. Inspektion av färdområdet 105
33.5.2. Viltkontroll 105
33.5.3. Ankomst- och avgångsinspektioner 106
33.5.4. Inspektion under och efter kraftiga vindförhållanden 106
33.6. Händelserapportering och ständiga förbättringar 106
33.6.1. FOD i händelserapportering 106
33.6.2. Vilka FOD som ska rapporteras alternativt städas bort 106
33.6.3. Ingående komponenter i en FOD-utredning 107
33.6.4. Händelserapportering = proaktivt arbete 107
33.6.5. Trender 107
33.7. Uppföljning och kommunikation 107
33.7.1. Regelbunden utvärdering av FOD Kontrollprogram 107
33.8. Fordon och fordonskörning 107
33.8.1. Minskad körning med fordon 107
33.8.2. Egenkontroll av fordon 108
33.8.3. Kontroll av arbetsredskap och utrustning 108
33.8.4. Fordonskörning i särskilda områden samt efterföljande underhållsåtgärder 108
33.8.5. Service och underhåll av fordon och arbetsredskap 108
33.9. Akut hantering vid upptäckt av vissa typer av FOD 108
33.10. FOD från service av luftfartyg 109
33.10.1. Hantering av FOD 109
33.10.2. FOD och dess utgörande av risk 109

33.11. Avfall från luftfartyg 109
33.12. FOD i samband med bygg- och markprojekt 109
33.13. FOD orsakad av bristande infrastruktur 110
33.14. FOD i samband med speciella händelser och förhållanden 110
33.14.1. Uppkomna skador på luftfartyg 110
33.14.2. Uppkomna viltkollisioner 110
33.14.3. Kraftig nederbörd (regn/hagel) 110
33.14.4. Snöröjning 110
33.15. Utbildningar 111

Del 5. Aerodrome Manual för aktörer

1. Aerodrome Manual för flygplatsdrift

1.1. Flygplatsens drifttillstånd

Certifikatet för flygplatsdrift är flygplatsernas drifttillstånd. Certifikatet utfärdas bland annat utifrån innehållet i en Aerodrome Manual. Som certifikatshållare är det inte tillåtet att handla mot, orsaka eller tillåta handling mot något av villkoren för certifikatet, vilket innebär att alla som verkar på flygplatsen är skyldiga att rätta sig efter innehållet i Aerodrome Manual.

1.2. EASA-krav för certifikat

AM

(EU) 2018/1139 är en förordning som bygger på ICAO:s bestämmelser och rekommendationer och fastställer för europeiska medlemsstater de gemensamma bestämmelserna på det civila luftfartsområdet i syfte att ha en hög och enhetlig säkerhetsnivå för Europas medborgare. Förordningen ger EASA, den oberoende europeiska byrån för luftfartssäkerhet, befogenheter att reglera luftfartssäkerheten i Europa till EASA.

Förordning (EU) 139/2014 innehåller *implementing rules* för flygplatser enligt kraven i (EU) 2018/1139. Implementing rule ADR.OR.E.005 förelägger varje flygplatsoperatör att upprätta och vidmakthålla en Aerodrome Manual.

1.3. Omfattning och syfte för Aerodrome Manual

En Aerodrome Manual ska innehålla eller hänvisa till all nödvändig information för säker användning, drift och underhåll av flygplatsen, dess utrustning samt hinderytor och andra områden som associeras med flygplatsen.

Aerodrome Manual är flygplatsens främsta flygsäkerhetsdokumentet och syftar därmed till att säkerställa att all personal på flygplatserna, Swedavia såväl som alla aktörer och samarbetspartners, görs medvetna om flygsäkerhetspolicy, flygsäkerhetsmål och egna ansvarsområden vad gäller flygsäkerhet.

Flygbolag, marktjänstbolag och andra operatörer och aktörer är skyldiga att, som en del i villkoren i tillträdesavtal, följa de förpliktelser som beskrivs i Aerodrome Manual och i associerade hänvisningar.

1.4. Platsspecifik information

LLA

Vid akuta händelser som kan påverka flygsäkerheten eller generera trafikala störningar på Airside ska ADO kontaktas på 010 109 49 03.

AM

2. Swedavias säkerhetsledningssystem

2.1. Safety Management System

2.1.1. Omfattning av Safety Management System

2.1.1.1. Syfte

Syftet med SMS är framför allt att beskriva hur vi systematiskt och gemensamt arbetar för att säkerställa regelefterlevnad samt att flygsäkerhetsriskerna blir så låga som det är rimligt/möjligt utifrån en förebyggande riskhantering och kontinuerlig kommunikation mellan flygplatsens aktörer. Styrningen i SMS omhändertas inom alla berörda verksamheter och processer som en självklar del att alltid följa.

För att lyckas har alla på flygplatsen, chefer såväl som medarbetare, interna och externa, ett tydligt förebyggande förhållningssätt till flygsäkerhetsrisker vilket kännetecknas av en hög säkerhetsmedvetenhet och förståelse av innebörden i Swedavias flygsäkerhetspolicy. Det förebyggande flygsäkerhetsarbetet kan enkelt uttryckas på följande sätt:

1. Säg vad du gör! - Innebär att arbetsuppgifter definieras och beskrivs.
2. Gör vad du säger! - Innebär att alltid arbeta som det är beskrivet, dvs följa rutiner etc.
3. Bevisa det! - Innebär att uppgiften utförs på ett korrekt sätt och att uppföljning av arbetet sker. Dels för att kunna korrigera arbetsuppgiften, dels för att arbetsledningen ska kunna följa resultatet (dokumenterat).

2.1.1.2. Innehåll

SMS är en integrerad delmängd i det övergripande ledningssystemet. Swedavia använder metoden PDCA för att upprätthålla ett kvalitetssäkrat och systematiskt arbetssätt och ständigt driva förbättringsarbete. Det planeras och sätts upp mål (P), det praktiska arbetet utförs (D), det utförda arbetet kontrolleras genom bland annat revisioner och egenkontroll (C) och vi agerar efter förbättringsförslag som framkommit (A).

Innehållet i SMS styr och beskriver den del av kvalitetsarbetet som fokuserar på flygsäkerheten och utförs utifrån den systematik som beskrivs nedan. SMS:et innehåller därmed flygplatsens:

- beskrivningar över hur vi förhåller oss till flygsäkerhet
- policy och övergripande målsättningar med flygsäkerhetsarbetet
- beskrivningar av organisation, ansvarsförhållanden och beroenden
- beskrivning av hur dokumentation av arbete genomförs
- metoder för uppföljning och mätning av flygsäkerhetsarbetet
- metoder för kommunikation och förebyggande arbetsinsatser
- krishanteringsorganisation och planering

A M

2.1.1.3. Grundläggande styrningsprinciper

Swedavias sätt att uppnå den fastställda flygsäkerhetsstandarden, är genom följande grundprinciper:

- Policy

  Swedavia har beslutat och infört en, för flygplatsens aktörer, gemensam policy för att beskriva och understödja att den satta flygsäkerhetsstandarden förvaltas och utvecklas löpande. Policyn återfinns på Extranätet under Om flygplatsen -> Safety -> Flygsäkerhetspolicy.

- Organisation

  En organisation med tydlig ansvarsfördelning för att säkerställa att Swedavia uppfyller policyn samt regelverkskrav är införd. Samarbete och Kommunikation mellan flygplatsens samtliga aktörer utgör vidare en grundförutsättning för att uppnå de gemensamma målsättningarna med flygsäkerhetsarbetet.

- Planering

  Genom systematiskt flygsäkerhetsarbete uppfylls policyn och arbetet utförs alltid i enlighet med vad som beskrivs i SMS och Aerodrome Manual. Planering av aktiviteter och åtgärder prioriteras utifrån det som bedöms ge bästa effekt utifrån utredningar och värdering av identifierade risker. I detta vägs säkerställande av utbildning/kompetens och tillräckliga resurser i alla moment in. Flygplatserna förutsätter vidare att alla aktörer, interna som externa, följer regler och bransch standarder/best practise samt har dokumenterade rutiner för genomförande av flygsäkerhetspåverkande arbetsuppgifter. Externa aktörer vid flygplatserna har förbundit sig att redovisa hur man avser att bedriva verksamheten för att tillgodose tillämpliga regelverk. Detta sker genom att följa de krav som ställs i tecknade avtal och genom AR.

- Mätning och uppföljning av utfall från SMS

  Utfall mäts och följs löpande upp mot beslutade flygsäkerhetsmål och nyckeltal för att identifiera var förbättrande åtgärder behöver införas. De olika möteskonstellationer som är etablerade, hanterar frågor relaterade till flygsäkerhet så att flygsäkerheten alltid ges högsta prioritet samt att avvikelser mot standarder och mål omhändertas och att förbättringar införs löpande.

- Revisioner och kontroll av efterlevnad

  Flygsäkerhetsrevisioner och kontroller görs för att följa upp att verksamheten uppfyller ställda krav samt arbetar i enlighet med Aerodrome Manual och styrning i SMS/AR. Beroende på omfattning av verksamhetens värderade flygsäkerhetspåverkan, utförs revisioner riskbaserat av HSSE.

AM

2.1.2. Flygsäkerhetspolicy

2.1.2.1. Syfte och mål

För att Swedavias flygplatser ska vara en trygg och säker plats för våra resenärer, besökare, partners och medarbetare har flygsäkerheten alltid högsta prioritet inom alla nivåer, delar och processer, oavsett kommersiella, operativa, miljömässiga eller andra interna och externa krav.

Denna prioritering återspeglas i ordningen av Swedavias ledord:

Safety –Punktlighet – Service

Flygsäkerhet är ett måste. Genom att främja en positiv säkerhetskultur, karaktäriserad av systematiskt flygsäkerhetsarbete och hög säkerhetsmedvetenhet, säkerställer Swedavia att alla medarbetare och partners har flygsäkerheten som högsta prioritet.

Genom ett proaktivt systematiskt flygsäkerhetsarbete förebygger och hanterar Swedavia risker samt bidrar till att de uppsatta affärsmålen uppnås på ett säkert och effektivt sätt.

2.1.2.2. Grundregler

- Swedavias ledning och samtliga medarbetare ska alltid ta ansvar för och förstå sin egen roll i flygsäkerhetsarbetet och utgöra ett föredöme för kunder och andra aktörer.
- Swedavias ledning ska kontinuerligt lyfta fram och visa sitt engagemang för flygsäkerhetspolicyn.
- Inom Swedavia är det en självklarhet att följa gällande lagstiftning, samt uppfylla tillämpliga internationella, nationella och interna regler, krav och bestämmelser.
- Swedavia ska etablera flygsäkerhetsmål som följs upp genom både reaktiva och proaktiva säkerhetsindikatorer i syfte att minimera risker för olyckor så långt det är praktiskt rimligt (ALARP-principen).
- Swedavias ledning ska skapa rätt förutsättningar för att arbeta säkert samt säkerhetsställa att det finns tillräckligt med resurser och kvalificerad personal för att utföra arbetsuppgifter och uppdrag i enlighet med tillämpliga krav.
- Utredningar av händelser ska utföras i syfte att öka flygsäkerheten genom lärande och inte utreda skuldfrågan. För att uppnå detta tillämpar Swedavia principerna om en ”just culture” som betonar balansen mellan ansvar och lärande. Misstag accepteras som en naturlig del av mänsklig aktivitet. Även egna misstag kan rapporteras utan rädsla för repressalier. Individer ska inte klandras för oavsiktliga fel, men uppsåtliga brott, sabotage, grov oaktsamhet eller grov vårdslöshet är inte acceptabelt.

- Swedavia ska aktivt delta i det lokala, regionala, nationella och internationella flygsäkerhetsarbetet, i syfte att förbättra flygsäkerheten för hela flygbranschen, samt där det är lämpligt använda inhämtad ”best practise”.
- Swedavias ledning ska säkerställa att flygsäkerhetspolicyn kommuniceras till alla medarbetare och partners samt följa upp att de tagit till sig innebörden.
- I alla beslut som fattas, på alla nivåer och delar samt i alla processer ska flygsäkerhet vara högsta prioritet.

2.1.2.3. Implementering och uppföljning

Swedavia ska arbeta med ständiga förbättringar genom fortlöpande analyser, utredningar och revisioner. Alla avvikelser, incidenter och riskkällor ska utan dröjsmål rapporteras. Vid behov av fördjupad utredning ska orsaksanalys och framtagning av korrigerande samt förebyggande åtgärder framgå av utredningen. Vidare ska uppföljning av åtgärdernas genomförande och effekt genomföras.

2.1.3. Flygsäkerhetsansvar för nyckelpersoner

Swedavias befattningsmodell visar hur en befattning i vår organisation är uppbyggd:

Det innebär att Swedavias medarbetare kan ha en befattning som består av en eller flera roller.

A M

Följande roller har en direkt koppling till certifikatet och ansvarar för att Swedavia uppfyller kraven i EU-regelverk (EU) nr 139/2014:

Roll	Ansvar
Accountable Manager	Säkerställa att flygplatsen drivs inom ramen för flygplatsernas certifikat, enligt EU nr 139/2014. Säkerställa att personalen har tillräcklig kompetens och att det finns tillräckliga resurser för att utföra flygsäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Uppfylla AMC1 ADR.OR.D.015(a).
Safety Manager	Säkerställa utveckling, underhåll, granskning och kontinuerlig förbättring av det systematiska flygsäkerhetsarbetet som dokumenteras i flygplatsens system för säkerhetsledning (SMS). Undersökning av olyckor, incidenter och händelser Utgöra kontaktyta gentemot Transportstyrelsen i certifikatsfrågor kopplat mot förordning (EU) 139/2014. Uppfylla AMC1 ADR.OR.D.015(c).

Maintenance Manager	Säkerställa tillgänglighet och kravuppfyllnad av de flygplatsspecifika tekniska systemen i enlighet med EU nr 139/2014 och flygplatsernas certifikat. Säkerställa att flygplatsdata och flygplatsinformation hanteras enligt kapitel 2.4. Säkerställa funktionalitet för de flygplatsspecifika tekniska systemen Flygplatsens certifikat enligt AMC1 ADR.OR.D.015(b).
Manager of Operational Services	Säkerställa att flygplatsens operativa processer uppfyller regelkraven enligt EU nr 139/2014 och följer flygplatsernas certifikat. Säkerställa att flygplatsdata och flygplatsinformation hanteras enligt kapitel 2.4. Flygplatsens certifikat enligt AMC1 ADR.OR.D.015(b).

Utöver ovanstående roller finns även följande roller:

A M

Roll	Ansvar
Training Manager	Ta fram och utveckla en utbildnings- och kompetenssäkringsprocess Ta fram och utveckla ett utbildningsprogram som säkerställer att utbildningarnas innehåll och frekvens uppfyller regelkraven i EU nr 139/2014 samt omhändertar regelförändringar Säkerställa att det finns tillräckligt med instruktörer och bedömare Säkerställa att det finns en process och ett system för dokumentering av utbildningsaktiviteter och kompetensuppföljning.
Local Training Manager	Ansvarar för genomförande av lokala, lärarledda kurstillfällen. Ansvara för koordinering och uppföljning av kompetenskontroller. Koordinerar flygplatsens utbildningsbehov med lokala ledare och utbildningsledare.

AM

Compliance Monitoring Manager	Övervaka efterlevnaden av flygplatsens certifikat och tillstånd Styrande och redovisande dokumentation. utbildningsstandarder, tillräckliga resurser och kompetenser ledningssystemets procedurer och rutiner.
Revisionsledare/Revisor	Granskar att verksamheten lever upp till flygsäkerhetskrav i gällande regelverk och utifrån iakttagelser ge verksamheten råd gällande förbättrade rutiner.
Safety Officer	Kravställa och kontinuerligt följa upp flygsäkerhetskrav och risker i verksamheten. Bistå SM med underlag för normering och samordning. Bistå SM med förvaltning, utveckling och implementering av SMS Stödja verksamheten med regeltolkning
Local Safety Officer	Se Safety Officer Agera representant för flygplatsen och fatta platsspecifika beslut inom normerat område med mandat från SM
Maintenance Officer	Påtala brister när verksamheten inte lever upp till ställda flygsäkerhetskrav. Säkerställa att riskreducerande åtgärder vidtas, när så är nödvändigt, samt initiera aktiviteter för att bibehålla och utveckla acceptabel flygsäkerhetsnivå. Säkerställa platsspecifika rutiner. Agera representant för flygplatsen och fatta platsspecifika beslut inom normerat område med mandat från MM.

2.1.4. Dokumentstyrning

Swedavia har en informationsförvaltningsplan som styr lagringstider för olika typer av dokumentation samt en process för förvaltning av styrande information som beskriver hur dokumenthantering ska genomföras.

Flygsäkerhetsrelaterad dokumentation ska vara tillgänglig och aktuell samt sparas i enlighet med informationsförvaltningsplanen, dock minst fem år.

All dokumentation publiceras elektroniskt via Aerodrome manual som är strukturerad enligt kraven i (EU) nr 139/2014 ADR.OR.E.005. Relevanta delar finns även tillgängliga på Swedavias extranätet [swedavia.net] för externa verksamhetsutövare, så som till exempel Airport Regulations (AR).

Alla utskrivna dokument är giltiga endast vid tillfället då de skrivs ut.

2.1.5. Process för riskidentifiering och riskutvärdering

Syftet med riskhanteringen är att identifiera och värdera risker, identifiera orsaker till dessa samt ta fram åtgärder som eliminerar eller minskar riskerna genom att sänka sannolikheten för att riskerna inträffar eller att mildra konsekvenserna av dessa risker.

2.1.5.1. Beskrivning av hantering av flygsäkerhetsrisker

Enligt Swedavias Riskpolicy, är riskhantering en del av verksamhetsansvaret och alla ska delta i företagets riskarbete. Som en del i detta ligger hantering av flygsäkerhetsrisker inom alla berörda verksamheter. Riskarbetet består av en kombination av reaktiva, proaktiva och prediktiva åtgärder. Flygplatserna genomför löpande analyser av händelser, trendanalyser, planerade förändringar, revisioner och värderar samt dokumenterar därigenom olika risker som kan finnas i samband med flygplatsernas verksamhet. Verksamhetsriskerna dokumenteras i en riskbank.

2.1.5.2. Hazard Log

I tillägg till verksamheternas riskbanker har flygplatserna en upprättad Hazard Log, där de flygsäkerhetsrelaterade toppriskerna finns beskrivna. Följande topprisker ska alltid vara dokumenterade och värderade i Hazard Log:

A M

- Runway incursion
- Runway excursion
- Taxiway incursion
- FOD
- Ground collision vid turnaround

Ground collision med flygplan i rörelse

- Hinder

Otillåtna drönare

Vilt/fågel

Brand vid uppställningsplats

Dessutom kan Hazard Log innehålla specifika riskkällor/risker relaterade till flygsäkerhetskrav där vi ej är kravuppfyllande (noncompliant) och som omfattar följande situationer:

Där vi ska vidta åtgärder för att bli kravuppfyllande

Där vi inte avser bli kravuppfyllande men genom införande av kompensatoriska åtgärder ändå har visat att acceptabel risknivå uppnås, efter godkännande från TS

Enskilda problemområden, normalt fångade genom händelserapporter, som ger upphov till risker vars troliga konsekvenser har minst allvarlighetsgrad ”Allvarlig händelse” och vars nuvarande risknivå är röd eller gul enligt flygplatsens riskvärderingsmatris. Se vidare nedan.

AM

2.1.5.3. Identifiering av risker

Verksamheternas risker rapporteras varje kvartal som en del i kvartalsrapporteringen. Inför rapportering ska riskbanker uppdateras och värdering samt aktiviteter vid behov justeras av riskägare. Uppföljning av Hazard Log genomförs regelbundet med respektive ansvarig riskägare och förändringar förankras därefter i SAG samt föredras i SRB.

Verksamhetens risker identifieras till stor del reaktivt genom de händelser och trender som registreras (se AR Del 5 avsnitt 2.1.8), men också genom revisioner och verksamhetskontroller samt externt identifierade risker som kommer till flygplatserna genom internationell erfarenhetsåterkoppling och safety promotion (se AR Del 5 avsnitt 2.1.1). Dock ska en proaktiv och prediktiv riskhantering eftersträvas, för att risker ska kunna hanteras innan de inträffar. Detta innebär att en stor del av riskarbetet är att få in riskobservationer i händelserapporteringssystemet, för att kunna agera förebyggande i ännu större utsträckning och att omhänderta latenta risker innan de fallit ut. Att uppmuntra till frivillig rapportering och en god rapporteringskultur är därför väsentligt för riskarbetets proaktiva förhållningssätt.

2.1.5.4. Identifiera riskkällor och analysera riskerna

En riskkälla är ett tillstånd, ett objekt eller en aktivitet, relaterat till aktuellt system eller omgivande miljö i vilket systemet verkar, som kan medföra en flygsäkerhetsrisk för flygplatsen, och därmed möjlighet till en negativ konsekvens i form av skada på personer, skada på utrustning och infrastruktur eller reduktion av flygsäkerhetsmarginaler eller av förmågan att utföra en viss funktion.

När riskkällor har identifierats, analyseras möjliga risker samt potentiella konsekvenser givet att ett definierat händelseförlopp eskalerar. Analysen innefattar också att bedöma allvarlighetsgrad för respektive konsekvens, samt sannolikhet för utfall, enligt gällande definitioner i riskvärderingsmatrisen nedan "Riskvärderingsmatris för värdering av flygsäkerhetsrisker".

Identifiering av riskkällor och analys av risker kan genomföras på olika sätt och med olika metoder:

- ”Brainstorming” med sakkunniga intressenter från olika områden. Endast vid enkla säkerhetsbevisningar kan det vara lämpligt att enskild handläggare genomför riskkälleidentifiering och riskanalys ensam.
- Stöd för att identifiera riskkällor kan erhållas från tidigare säkerhetsbevisningar, checklistor med typriskkällor (Preliminary Hazard Lists) / Hazard log samt utredningar av händelserapporter. Dessa ska dock användas med försiktighet och inte bli begränsande. Det är viktigt att kunna tänka bortom redan kända riskkällor.
- För tekniska system kan det vara lämpligt att göra mer formella riskanalyser, även kvantitativa sådana (felträds-, felmods-/feleffekts- och kritikalitetsanalyser (FMECA) etc.).

AM

2.1.5.5. Värdering av risker

Alla identifierade risker värderas utifrån sannolikhet för att risken faller ut och konsekvens om den gör det. Behovet av åtgärder styrs av riskens bedömda risknivå. Rent praktiskt sker bedömningen av risknivå direkt i samband med händelseutredning (se AR del 5 avsnitt 2.1.8), i samband med uppdatering av riskbank/Hazard Log eller i riskvärderingsmöte i projekt- och förändringsinitiativ (se AR del 5 avsnitt 2.1.10).

När riskernas allvarlighetsgrad och sannolikhet bedömts värderas riskerna i enlighet med riskvärderingsmatrisen nedan.

Metoder/verktyg/tekniker för att värdera riskerna kan beskrivas som tre huvudsakliga:

- Kvalitativa

  Uppskattningar/bedömningar av sannolikhet för en viss händelse är det lämpligt att använda tillgänglig statistisk om sådan finns, i första hand från den egna flygplatsens system för händelserapportering. Alternativt görs kvalificerade bedömningar av erfarna sakkunniga intressenter.

- Halv-kvantitativa

  Uppskattning/bedömning som använder den kvalitativa/kvantitativa beskrivningen av riskvärderingsmatrisen, som även har ett kvantitativt riskindex.

- Kvantitativa

  Uppskattning/bedömning/beräkning av sannolikheter som använder den kvantitativa beskrivningen av riskvärderingsmatrisen, beräkning av sannolikheter med hjälp av felträdsanalys-FTA, tillförlitlighetsblockdiagram-RBD, händelseträdanalys-ETA, osv.

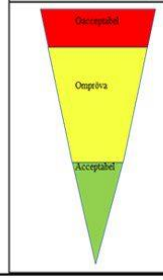
För risker som definieras som Acceptabla (gröna) behöver inga ytterligare åtgärder vidtas än de som redan definierats i utformningen av systemet/arbetet, såsom kravuppfyllande åtgärder.

För risker med Oacceptabel risknivå (röda), ska riskreducerande åtgärder (även kallade kompensatoriska eller mitigerande åtgärder) vidtas för att sänka risknivå till acceptabel nivå enligt nedanstående punkt.

Risker vars risknivå hamnar inom gult område ska omprövas, vilket betyder att man ska överväga olika riskreducerande åtgärder, för att eftersträva att sänka risknivån till acceptabel. Här görs ett övervägande mellan en viss åtgärds faktiska nytta (dvs. hur mycket risken sänks) relativt kostnaden eller de praktiska svårigheter det medför att implementera åtgärden. Denna analys ska vara dokumenterad.

AM

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 säkerhetslednings-/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) / $<10^{-6}$ per enhet	Kommer sannolikt inte att inträffa men kan anses som möjligt (en gång per 25 år) / 10^{-6} till 10^{-5} per enhet	Kommer sannolikt inte att inträffa men det kan hända ett antal gånger under en tioårsperiod / 10^{-5} till 10^{-4} per enhet	Kan inträffa en eller två gånger per år / 10^{-4} till 10^{-3} per enhet	Kan inträffa ett par gånger per år (en gång per månad) / $>10^{-3}$ per enhet

2.1.5.6. Riskreducerande åtgärder

Där riskvärdering enligt ovan kommer fram till att ytterligare åtgärder krävs (gult eller rött område i matrisen) ska aktiviteter initieras för att minska sannolikheten att risken faller ut och/eller konsekvensen, om den ändå gör det. För respektive åtgärd görs en ny värdering av risknivån när åtgärden har genomförts.

En ansvarig för respektive aktivitet utses och efter aktivitetens utförande signeras den i riskdokumentationen.

Olika typer av riskreducerande åtgärder vidtas för att sänka risknivån, till exempel:

- Eliminera riskkällan.

  Detta är att föredra, men är sällan möjligt.

- Minska sannolikheten för utfall.

  Detta är det man oftast åstadkommer genom att införa olika säkerhetsbarriärer. Om händelsen väl inträffar är allvarlighetsgraden av konsekvensen då fortfarande densamma.

- Minska allvarlighetsgraden vid utfall.

  Det är relativt ovanligt att allvarlighetsgraden reduceras vid införandet av riskreducerande åtgärder. (Ett exempel kan vara att säkerhetsavståndet

runt en mobilkran utökas så att kranen, om den välter, inte kan träffa ett flygplan. Sannolikheten att kranen välter är fortfarande densamma men konsekvensen blir inte densamma).

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

Efter riskreducerande åtgärder ska riskvärderingen omprövas.

Risken kan accepteras om - efter att ha definierat och implementerat/övervägt riskreducerande åtgärder – den fortfarande bedöms hamna inom gult risknivåområde, men det av praktiska/ekonomiska skäl (efter en analys av kostnad-nytta) inte är möjligt att sänka risknivån ytterligare. Risken betraktas då som As Low As Reasonably Practicable (ALARP).

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

2.1.6. Övervakning och uppföljning av riskreducerande åtgärders implementering och effekt

A
M

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
- Flygsäkerhetsplaner framtagna i samband med förändringar
- Analyser som initieras som följd av övervakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda
- Analyser som följer på säkerhetsdirektiv och rekommendationer från myndigheten

För att säkerställa att beslutade åtgärder implementeras och ger önskad flygsäkerhetshöjande effekt ska följande dokumenteras i samband med beslut om åtgärdens implementering:

- Vem är ansvarig för implementering av åtgärden?
- När ska åtgärden vara implementerad?
- Vilken metod ska användas för att följa upp om åtgärden har fått önskad effekt, dvs hur ska bedömningen göras?
- När och av vem ska uppföljningen göras?

Grundprincipen är att ovanstående information dokumenteras i de system och/eller möten där åtgärderna definieras.

Övervakning av implementering av riskreducerande åtgärder sker inom ramen för Safety Action Group (SAG) eller i andra möten där åtgärden har definierats och dokumenterats enligt ovanstående beskrivning.

Metodik för att följa upp effekten av en implementerad åtgärd måste situationsanpassas. Såväl kvalitativa som kvantitativa bedömningskriterier kan användas, beroende på typ av åtgärd och typ av risk som adresseras.

Efter att åtgärder har implementerats och följts upp för att säkerställa att erforderlig effekt uppnåtts initialt, sker vid behov fortsatt uppföljning inom ramen för kontinuerlig uppföljning av Hazard Log. Där är enskilda riskreducerande åtgärder som kopplar mot flygplatsernas topprisker eller specifika risker dokumenterade, tillsammans med uppgift om relaterade Safety Performance Indicators (SPI). Utvärdering av riskreducerande åtgärders effekt sker således också i samband med analyser som initieras av övervakningen av utfall mot SPI:er.

2.1.6.1. Åtgärder från utredningar av händelserapporter

I utredning av händelser uppkommer ofta behov av åtgärder för att:

- Direkt hantera konsekvenserna av händelsen
- Kortsiktigt förhindra att samma händelse sker igen
- Långsiktigt åtgärda grundorsaken, dvs förhindra att samma och liknande händelser upprepas
- Ta fram kompensatoriska åtgärder, dvs åtgärder som kan minska konsekvenserna om händelsen ändå inträffar igen.

A M

Utredningen resulterar i rekommendationer, som av ansvariga med rätt mandat omsätts i beslutade åtgärder, som helt eller delvis följer rekommendationerna. Beslutade åtgärder, tillsammans med övriga uppgifter om måldatum, ansvarig, metod för uppföljning m.m. enligt ovanstående beskrivning, dokumenteras därefter i händelserapporteringssystemet (så långt det är möjligt).

2.1.7. Övervakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda

För att övervaka och följa upp flygsäkerhetsprestanda kan säkerhetsindikatorer användas. Ibland används även termerna flygsäkerhetsindikatorer eller endast indikatorer som i detta sammanhang kan anses liktydiga. En säkerhetsindikator är en mätbar parameter eller händelse som används för att bedöma säkerhetsstatusen eller risknivån inom ett visst område eller en specifik verksamhet. Säkerhetsindikatorer ger kvantitativ eller kvalitativ information som hjälper till att övervaka, utvärdera och förbättra säkerheten.

En säkerhetsindikator kan vara baserad på olika typer av data och mätningar, beroende på det specifika området. Det kan vara kvantitativa mätvärden, såsom antal incidenter, förlust av arbetstid på grund av skador, frekvensen av olika typer av kontroller eller andel utförda åtgärder inom utsatt tid. Det kan också vara kvalitativa indikatorer, såsom medarbetares medvetenhet om säkerhetsrutiner, kulturen kring rapportering av avvikelser eller effekten av utbildningsinsatser.

Säkerhetsindikatorer fungerar som verktyg för att övervaka, mäta och utvärdera säkerhetsnivån, identifiera risker och brister samt fatta informerade beslut för att

förbättra säkerheten. Genom att regelbundet följa och analysera säkerhetsindikatorer kan organisationer eller individer få insikt i säkerhetsstatusen och vid behov vidta åtgärder för att minimera risker och främja en trygg och säker arbetsmiljö eller verksamhet.

Många olika begrepp finns för olika typer av indikatorer men ett sätt att beskriva innebörden är följande:

Reaktiva indikatorer – Något som innebär eller uppträder som en reaktion på något. Ett mätetal som mäter redan inträffade händelser och som har en påverkan på säkerheten. Eftersom reaktiva indikatorer endast återspeglar fel och brister kan deras användning endast resultera i en reaktiv åtgärd. Reaktiva indikatorer visar på ett misslyckande med att kontrollera faror, men visar normalt inte varför systemet misslyckades eller om det finns några latenta faror.

Proaktiva indikatorer – Något som på förhand förhindrar en förutsebar (oönskad) framtida situation och är aktivt förebyggande. Proaktiva indikatorer ger användbar information när olycks- och tillbudsfrekvensen är låg för att identifiera latenta faror och potentiella hot och därmed möjligheter till förbättringar. Det bör alltid finnas en koppling mellan en proaktiv indikator och de oönskade resultat (eller reaktiva indikatorer) som övervakningen är avsedd att varna för.

A M

Prediktiva indikatorer – Något som har förmågan att ”förutsäga” vad som kan hända. Dessa indikatorer visar sig inte i form av olyckor eller incidenter och används för att förstå framtiden och för att ge en uppskattningar om sannolikheten för ett framtida utfall. De indikerar mindre allvarliga systemfel eller "tillbud" som i kombination med andra händelser kan leda till en olycka eller ett allvarligt tillbud.

2.1.7.1. Utvärdering av flygsäkerhetsarbetets effekt

Genom övervakning och mätning av flygsäkerhetsprestanda följs Swedavias definierade flygsäkerhetsindikatorer och -mål upp, och på så sätt värderas och analyseras effekten av flygsäkerhetsarbetet löpande. Detta tillvägagångssätt inkluderar:

- Flygsäkerhetsmål och -indikatorer (SPI) (fastställs årligen).
- Insamling av data (löpande)
- Utvärdering av insamlade data (löpande)
- Analys av data (löpande).
- Flygsäkerhetsutredningar och -studier (löpande)

Flygsäkerhetsprestandan utvärderas i olika flygsäkerhetsmöten på regelbunden basis där det ingår kvantitativa SPIer, kvalitativa SPIer samt bedömningar och analyser av Safety Manager och Local Safety Officer.

- De primära mötena är SRB och SAG, men det följs också på LRST och ASG.

- Flygsäkerhetsprestandan bevakas också veckovis genom enhets-/tavelmöten i de olika processerna.
- Flygsäkerhetsprestanda i den minutoperativa verksamheten följs upp genom dagliga ronderingar, kontroller och avstämningar som genomförs av ADO, ATOS, ASDO och APOC. Dessa sammanställs av APOC i en daglig rapport till flygplatsledningen med flera.

2.1.7.2. Flygsäkerhetsmål och flygsäkerhetsindikatorer (SPI)

AM

Ansvarig för mål och nyckeltal (övergripande) är Accountable Manager, men på respektive flygplats är MOS delegerat ansvarig för den platsspecifika prestandan, risker och SPI:er.

MOS rapporterar utfall till AM och även signifikanta problemområden och utmaningar samt tillhörande aktiviteter och åtgärder vidare från SAG till SRB.

SRB är det forum där Swedavia årligen fastställer flygsäkerhetsmål och SPI:er, som ska vara gemensamma för flygplatserna. Platsspecifika nyckeltal för respektive flygplats tas fram och fastställs därefter i SAG och redovisas till SRB. Nyckeltal kan behöva tillföras och/eller justeras under innevarande år, men grunden är att de arbetas igenom och fastställs i samband med årlig affärs- och verksamhetsplanering.

SPI:er kan vara kvantitativa och kvalitativa. När det gäller kvantitativa SPI:er utgår Swedavia från ett genomsnittligt utfall för de föregående fem (5) åren, där utfallet/år omräknas och justeras relativt antalet luftfartygsrörelser, för att stora fluktueringar i trafikmängd inte ska riskera att förvanska bedömningen av säkerhetsprestandan under innevarande årsuppföljning.

Indikatorn som fastställs är normalt närmaste lägre heltal än genomsnittet för de föregående fem åren. I de fall det bedöms att omfattande förändringar temporärt eller permanent kan påverka en indikator påtagligt, och det därmed inte är möjligt att sätta det lägre, finns möjligheten att göra platsspecifika avsteg till högre tal. Detta dokumenteras då med motivering och fastställas av ansvarig. Det är också möjligt att justera en indikator nedåt, då exempelvis nyligen införda åtgärder bedöms få positivt genomslag i större omfattning än vad genomsnittet för fem år visar. Även denna typ av avsteg från grundmodellen dokumenteras i samband med fastställande. SPI:erna tas fram i samband med den årliga affärsplaneringen och fastställs sedan i samband med kalenderårets första SAG-möte.

Vissa SPI:er lämpar sig inte för att viktas mot rörelsemängd, t ex Brister efter verksamhetskontroller samt Implementering av SMS och ledningens engagemang etc. Nyckeltal som inte är beroende av/påverkas av rörelsemängd och verksamhetsomfattning viktas således inte.

När nyckeltal uppnår 75% av fastställd årsindikator, (gult), eller uppnår 100% av årsindikator eller högre, (rött), ska SAG låta analysera orsaker samt överväga och/eller besluta om åtgärder och aktiviteter. Även indikatorer som under en kortare tidsperiod har fått påtagliga negativa utfall kan erfordra aktiviteter och åtgärder även om

AM

årsindikatorn fortfarande visar grönt. Beslutade aktiviteter och åtgärder dokumenteras i protokoll och/eller aktivitetslista och följs därefter upp på efterföljande möten.

En utmaning med att mäta kvantitativt, med huvudsakligen indata från händelserapportering, är att händelserapporter kan inkomma i ”skov”. Detta kan exempelvis orsakas av riktade kontroller/fokusområden, eller ”kampanjer” hos enskilda aktörer för att rikta uppmärksamheten mot andra verksamhetsutövares brister etc. Detta behöver beaktas i de analyser av trender och åtgärdsplaner som tas fram, som en reaktion på när nyckeltal börjar eskalera, så att åtgärder sätts in mot ”rätt” problem samt i rätt omfattning.

Ett sätt att minimera risken för feltolkning av kvantitativa nyckeltal, är att parallellt arbeta fram mer kvalitativa och proaktiva/prediktiva nyckeltal, vilket kommer medföra en ännu mer precis bild av bedömningen av flygsäkerhetsprestandan framöver.

Beskrivning av flygsäkerhetsmål och indikatorer

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.

- Kontinuerligt arbete i enlighet med SMS.

Inga allvarliga brister (nivå 1) i Transportstyrelsens verksamhetskontroller.

- Swedavias verksamhet ska vara regeluppfyllande.
- Swedavia följer upp kravuppfyllnad genom kontinuerlig övervakning och styrning av verksamheten. Revisionsplaner (interna och externa) ska följas, och avvikelser ska utredas och åtgärdas enligt åtgärdsplaner.
- Swedavia mäter och följer upp:
- Ej genomförda revisioner i tid enligt fastställd revisionsplan.
- Ej åtgärdade avvikelse i tid.

Resultat flygsäkerhetsprestanda

- Inga Runway Incursion (RWYI) kategori A/B ska ske.
- Swedavia arbetar kontinuerligt, i enlighet med Transportstyrelsens rapport "Intrång på bana - Rekommendationer för att förhindra intrång på bana", för att minska antalet händelser. De händelser som trots allt inträffar ska vara av den lägre allvarlighetsgraden, kategori C/D.

A M

- För att avgöra om en inträffad händelse ska kategoriseras som en RWYI, tillämpas den vägledning som erhålls i European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI) version 3.0, bilaga N. Händelser som inte kategoriseras som RWYI omnämns i EAPPRI:n i stället som ”Safety events”. Safety events följs idag inte upp med ett eget SPI.
- Det statistiska underlaget struktureras genom att händelserapporter klassificeras. Genom klassificeringen får flygplatsen en snabb analys som kan peka på problemområden till exempel "Hot Spots". Statistiken utvärderas och analyseras av flygplatsens flygsäkerhetsmöten och presenteras på flygsäkerhetsgruppens möten.

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.			

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

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.

A M

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

Foreign Object Debris (FOD) ska ständigt minska

- Ett aktivt arbete för att minska FOD på flygplatserna är viktigt för att undvika skador på flygplan och incidenter som en följd av detta. Därför är det ett krav att alla verksamma på flygplatsen ska medverka i att avlägsna skadliga föremål, men också att rapportera detta i flygplatsens händelserapporteringssystem. Flygplatsen omhändertar upphittat FOD och analyserar de avvikelser som kommer in, i syfte att finna åtgärder för att förhindra uppkomst av FOD.
- Swedavia engagerar också aktörer vid flygplatsen i kontinuerligt återkommande FOD-inspektioner. Resultatet sammanställs, presenteras och diskuteras på flygplatsens flygsäkerhetsmöten.
- Swedavia mäter antal FOD som upptäckts utanför ordinarie bankontroller eller av ATS.

Antalet viltkollisioner ska ständigt minska

- Viltkontrollfunktionen på flygplatserna har i uppdrag att säkerställa det preventiva och akuta arbetet med att förhindra haveri eller allvarliga tillbud orsakat av fågel och vilt på och i närheten av flygplatsen.
- Swedavia följer upp antal fågel- och viltkollisioner som kan bekräftas antingen via döda djur på manöverområdet, alternativt rapport från befälhavare eller ATS. Även förmodade viltkollisioner följs upp. Detta

AM

kan t ex vara efter att en pilotrapport inkommer, men att inga verifikat hittas i form av rester av fågel eller vilt på plats eller på luftfartyget. Sådana händelser redovisas som förmodade, då det ändå ger en indikation om fysisk förekomst. Den upplevt ökade förekomsten av fågel och vilt kan medföra behov av åtgärder även om kollisioner ej kunnat styrkas.

Flygplansskador ska ständigt minska

- Flygplansskador uppkommer normalt främst i samband med flygplans uppställning, orsakat antingen av flygplatsens infrastruktur, ex bryggor och liknande anslutningar, eller genom sammanstötning med annat flygplan alternativt fordon, materiel eller utrustning inom ramen för en turnaround.
- Skador kan även uppstå exempelvis orsakat av FOD på rampytor, som kan medföra att främmande föremål sugs in i motorer, eller att däck punkteras.
- Flygplansskador kan också uppstå i samband med exempelvis viltkollision, avåkning eller kollisioner på manöverområdet. Dessa är dock snarare en effekt av en annan inträffad topphändelse (incursion, excursion, fågelkollision etc) och redovisas normalt inte i indikatorn för just flygplansskada.
- Flygplansskador som inträffar på flygplatsen mäts i detta nyckeltal oavsett om de är orsakade av Swedavia eller av extern aktör.

Främja händelserapportering

- Swedavia jobbar aktivt för att höja rapporteringsviljan både internt och externt. Även händelser och incidenter av mindre allvarlighetsgrad är en mycket viktigt bidragande faktor till förbättring av flygsäkerhet. För att höja rapporteringsviljan tillämpar Swedavia en rättvisekultur där misstag accepteras som naturlig del av mänsklig aktivitet. Även egna misstag kan rapporteras utan rädsla för repressalier.
- Rapporterade händelser används som underlag för uppföljning av andra SPI:er som till exempel RWYI, FOD, m.m.
- Uppföljning av händelserapporteringskultur sker via andra indikatorer som:
  - Antal inkomna rapporter
  - Hantering i tid av inrapporterade händelser.

Säkerställa implementering av SMS och engagemang av Swedavias högsta ledning.

- Swedavias högsta ledning ska främja flygsäkerhetspolicyn och visa på att flygsäkerhet är viktigt genom sitt agerande och engagemang.
- Flygsäkerhet ska vara fast punkt på agendan på samtliga möten.
- Uppföljningen sker genom deltagande av HSSE Safety (Safety Office) i Swedavias ledningsgrupper samt genom revisioner och säkerhetsklimatmätningar.

Utöver övergripande mål kan flygplatserna definiera egna platsspecifika flygsäkerhetsmål inom egna fokusområden till exempel apron conflicts, framförande av fordon på plattor, felplacering av utrustning/fordon, m.m.

2.1.7.3. Insamling av data

Insamling av data för uppföljning av flygsäkerhetsprestanda sker genom:

- Händelserapporteringssystem.
- Safety Office sammanställer och rapporterar data för respektive flygplats, såsom status och utfall mot SPI:er, signifikativa händelser samt övergripande bedömning av flygsäkerhetsläget. Detta tas fram för aktuell månad och jämförs trendmässigt mot rullande 12 månader för att på så sätt löpande kunna se status för motsvarande ett helt år bakåt.
- Compliance Monitoring Manager rapporterar månadsvis status för utfall mot revisionsplaner och tillhörande åtgärdsplaner på både SAG och SRB.
- Egenkontroll och minutoperativ rapportering. Negativa utfall rapporteras och hanteras löpande i möten på respektive flygplats (exempelvis APT, lednings- och arbetsmöten) samt eskaleras vid behov till SAG för en enhetlig hantering av problemområden. Detta gäller även om de inte har fångats upp genom händelsehanteringen och trendbevakning av prestanda enligt ovan.
- Swedavia genomför återkommande säkerhetsmätningar för att mäta medvetenheten kring flygsäkerhet vid flygplatsarbete i syfte att följa upp attityder och uppfattningar gällande flygsäkerheten inom organisationen.
- Enskilda riktade flygsäkerhetsundersökningar, exempelvis kompetenskartläggningar, kan användas för att identifiera problem eller hazards som komplement till flygsäkerhetsutredningarna.

A
M

2.1.7.4. Utvärdering av insamlade data

Flygsäkerhetsprestandan utvärderas i olika flygsäkerhetsmöten på regelbunden basis. I utvärderingen ingår kvantitativa SPI:er, kvalitativa SPI:er samt bedömningar och analyser från Safety Office vilka rapporteras av utsedd representant.

- De primära mötena är SRB och SAG, men prestanda och utfall redovisas också på exempelvis LRST och ASG i möten med externa aktörer.

- Flygsäkerhetsprestandan bevakas också veckovis främst genom tavelmöten i de olika verksamhetsprocesserna.
- Flygsäkerhetsprestanda i den minutoperativa verksamheten följs upp genom dagliga ronderingar, egenkontroller och avstämningar som bl.a. genomföras av ADO, ASDO och ATOS eller motsvarande. Dessa sammanställs till en daglig rapport till flygplatsledningen och övriga intressenter och utgör också ett underlag för den löpande utvärderingen av status och prestanda.

2.1.7.5. Analys av data

Flygsäkerhetsdata analyseras av Safety Office som bl.a. genomför trendbevakning av flygsäkerhetsindikatorerna. Analysen genomförs i två perspektiv:

- Kvantitativa bedömningar, där statistiska analyser av data genomförs.
- Kvalitativa utvärderingar baserade på insamlade data samt bedömningar av Local Safety Officer

Dessa analyser sammanställs i rapporter och diagram som presenteras i olika flygsäkerhetsmöten för uppföljning av flygsäkerhetsprestanda.

2.1.7.6. Flygsäkerhetsutredningar och -studier

A M

Händelser med flygsäkerhetspåverkan utreds i syfte att identifiera grundorsak och ta fram riskmitigerande åtgärder. Flygsäkerhetsutredningar genomförs också när ett flygsäkerhetsproblem eller en brist gällande regeluppfyllnad identifierats. Omfattningen på utredningar varierar med allvarlighetsgrad och komplexitet på det som identifierats eller rapporterats.

2.1.8. Händelserapportering

Syftet med att rapportera händelser är att förebygga tillbud och olyckor genom erfarenhetsåterföring. Händelserapportering är en del i arbetet med ständiga förbättringar. Det är av yttersta vikt att framhålla att syftet inte är att utreda skuldfrågan. För att främja en lärande kultur tillämpar Swedavia principen om en “just culture” där individer inte klandras för oavsiktliga fel, men kan hållas ansvariga för uppsåtliga brott, sabotage, grov oaktsamhet eller grov vårdslöshet i enlighet med Swedavias flygsäkerhetspolicy. Varje individ har ett ansvar att rapportera händelser som på något sätt avviker från interna rutiner, normer, myndighetskrav eller som innebär en risk. Alla flygsäkerhetsrelaterade händelser rapporteras så snart som möjligt, dock senast innan arbetspassets slut enligt Airport Regulation.

Förordning (EU) 376/2014 skiljer på obligatorisk och frivillig rapportering. Obligatorisk rapportering gäller för händelser som kan utgöra en betydande risk för flygsäkerheten. En fullständig lista med exempel på händelser som föranleder obligatorisk rapportering inom luftfart återfinns i förordningen, artikel 4 där händelser som rör flygplatser och marktjänster exemplifieras enligt nedan:

- Händelser med anknytning till verksamhet eller anläggningar vid flygplatsen.

- Händelser med anknytning till hanteringen av passagerare, bagage, post och gods.
- Händelser med anknytning till hanteringen av luftfartyget på marken och därmed sammanhängande tjänster.

Syftet med frivillig rapportering är att underlätta insamling av händelseinformation som eventuellt inte fångas upp av systemet för obligatorisk rapportering samt annan säkerhetsrelaterad information som av uppgiftslämnaren uppfattas som en faktisk eller potentiell fara för flygsäkerheten.

Såväl frivillig som obligatorisk rapportering sker direkt i flygplatsens händelsehanteringssystem via rapporteringsformulär som nås både via intranät och extranät [swedavia.net].

Swedavia hanterar alla inkomna rapporter enligt dataskyddsförordningen (GDPR) och rapportörer kan välja att vara anonyma.

Alla händelser undersöks minst att alltid innehålla fakta, analys, slutsats och rekommendationer. Utredningen syftar till att hitta grundorsaken till den inträffade händelsen, så att relevanta åtgärder kan vidtas.

Samtliga utredningar med flygsäkerhetspåverkan utreds av godkända, certifierade utredare. Innan en flygsäkerhetsrelaterad händelse avslutas, granskas och godkänns den enligt händelsehanteringsprocessen.

A
M

Swedavia och samtliga av flygplatsernas aktörer ska säkerställa att utredningarna följer fastställda krav. Dessa inkluderar att involvera berörda organisationer där så krävs i samband med faktainsamling, grundorsaksanalys och förslag till riskreducerande åtgärder.

Händelserapporter med samtliga uppgifter tillhörande utredningen såsom klassificering, grundorsaksanalys, riskbedömning, rekommendationer/riskreducerande åtgärder, granskning, godkännande etc. lagras i händelserapporteringsverktyget.

Analys och utredning av händelserapporterna följs kontinuerligt upp vid flygplatsernas mötesforum. Resultat från trenduppföljning rapporteras regelbundet till flygplatsledning. Uppföljning och beslut om åtgärd sker inom respektive process.

2.1.9. Nödlägesplanering

Nödlägesplanering ingår på Swedavia i det mer omfattande begreppet krishantering som är en del av Swedavias ledning och styrning. Med kris avses på Swedavia en händelse som kraftigt avviker från det normala, beräknas få mycket stora konsekvenser för flygplatsdriften (flöden, verksamhet, miljö eller egendom), utgör en mycket allvarlig risk för eller hot mot människors liv och fysiska och/eller psykiska hälsa och där redan inkallade resurser inte räcker till. Först bland de händelser som avses är luftfarts- och flygsäkerhetshändelser, men händelser som också inkluderas är bland annat securityrelaterade händelser som flygkapning, våld och sabotage, trafik- och driftstörningar och nationella händelser där en eller flera flygplatser omfattas, till

exempel kriser som drabbar många svenskar utomlands och som transporteras hem med flyg.

Krisberedskap bedrivs proaktivt och integrerat i den normala verksamheten. Effekterna av en hög krisberedskap blir en ökad robusthet i Swedavias processer vilket stödjer uppfyllandet av våra affärsmål och strategier samt stärker varumärket.

Det övergripande målet med krishantering på Swedavia är att skydda liv, hälsa, egendom och vårt varumärke samt i samverkan med andra minimera de samhälleliga konsekvenserna. Det övergripande syftet är att så snart som möjligt återföra verksamheten till ordinarie drift. Om ett haveri eller andra allvarliga händelser inträffar ska Swedavia och flygplatserna ha en god förmåga till krisledning och krishantering.

En god krishanteringsförmåga förutsätter en hög krisberedskapsförmåga och etablerade former för samverkan. I detta ingår även ett systematiskt arbete med risk- och kontinuitetshantering. Förmågor grundläggs främst i vardagen och systematiken bygger på policys, ramverk, riktlinjer rutiner och annan dokumentation. I praktisk handling innebär detta övningar, träning och erfarenhetsåterföring efter inträffade händelser.

Swedavia planerar för en att ha beredskap att hantera olika typer av uppkomna händelser såsom störningar i den egna verksamheten, samhällsstörningar som påverkar vår verksamhet, allvarliga händelser och kriser. När en sådan allvarlig händelse inträffar har Swedavia ett ansvar att snabbt agera och vara professionella och uthålliga i åtgärdsarbetet.

A
M

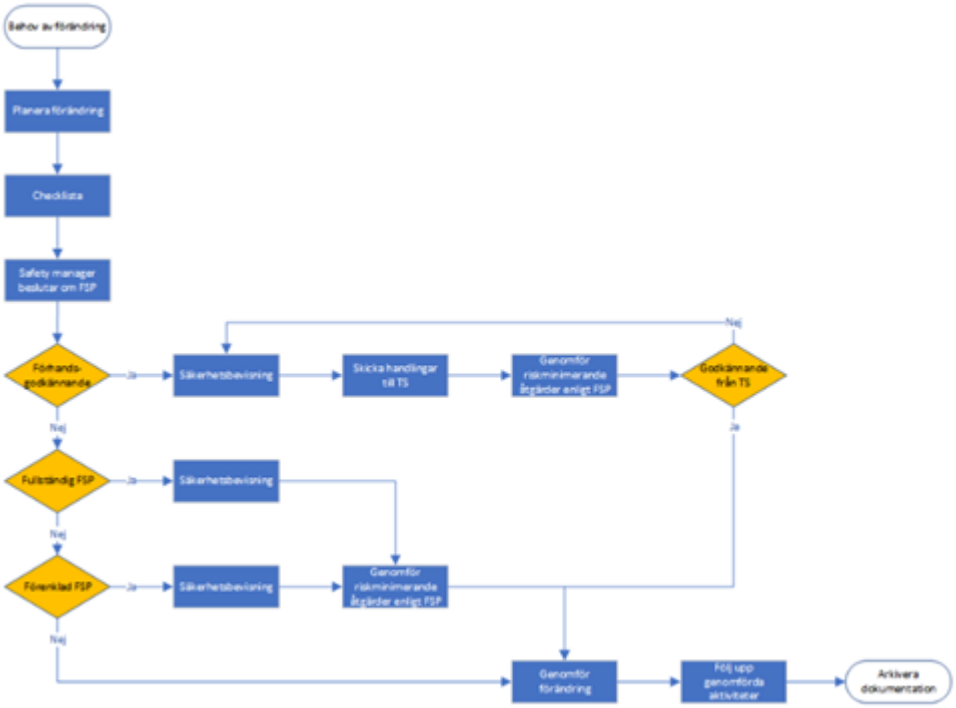
Flygplatserna ha en utbildad och övad krisledningsorganisation för att kunna hantera kriser och allvarliga händelser oavsett ursprung och omfattning. Krisledningsorganisationerna är utformade efter en generisk funktionsmodell med etablerade rutiner för krisledning inklusive samverkan med externa aktörer, lägesbild, rapportering, information och kommunikation. Detta beskrivs närmare i AR Del 5 kapitel 19 Plan för räddningsinsats vid nödläge inom och runt flygplatsen.

Efter en genomförd krisledningsövning eller verklig insats som omfattat krisledningsorganisationen, kallas berörda aktörer till ett utvärderingsmöte där bl.a. vad som inträffade, vad som gick bra och vad som kan förbättras gås igenom. Efter fullskaleövningar arbetar en särskild utvärderingsgrupp med utvärdering och lärande. Utvärderingsgruppen tar fram en rapport som omhändertar brister och ger förslag på förändringar i metoder och/eller organisation.

2.1.10. Management of change

En av riskerna i en organisation är när något förändras, vare sig det är en organisation, ett tekniskt system, en process eller en rutin, vilket leder till en förändring av säkerhetsansvaret, utförande, utformning mm. Nedan beskrivs hur Swedavia omhändertar detta för att säkerställa att eventuella risker bedöms och hanteras till en nivå som är så låg som det rimligen är möjligt och att flygsäkerheten bibehålls på acceptabel nivå.

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



Hantering av förändringar

A
M

2.1.10.1. Checklista - bedömning av påverkan luftfartsskydd, flygsäkerhet och informationssäkerhet

Checklistan ska användas i samband med förändringar både inom projekt, investeringar eller inom ordinarie verksamhet i syfte att göra en bedömning av påverkan på luftfartsskydd, flygsäkerhet och informationssäkerhet samt för att klargöra om säkerhetsbevisning eller fördjupad riskanalys behöver göras. Safety Manager (eller av denne utsedd person) granskar och godkänner underlaget som ligger till grund för beslutet för vilken typ av flygsäkerhetsplan som krävs:

- Ingen flygsäkerhetsplan
- Förenklad flygsäkerhetsplan
- Fullständig flygsäkerhetsplan

2.1.10.2. Förhandsgodkännande

Vid förändringar som påverkar flygplatsernas certifikat, dess certifieringsgrund och/eller kritisk flygplatsutrustning eller om det väsentligt påverkar Swedavias ledningssystem ska en ansökan om förhandsgodkännande tillsändas Transportstyrelsen. Ansökan ska tillsändas Transportstyrelsen innan förändringen träder i kraft. Förändringen får inte implementeras innan Transportstyrelsen gett ett formellt godkännande.

Om ett behov av att göra avsteg från gällande regelverk identifieras, ska en ansökan om medgivande om undantag tillställas Transportstyrelsen tillsammans med en flygsäkerhetsplan. Ansvarig chef/projektledare/förvaltare ansvarar för att ansökan tas fram och att alla eventuella risker blir omhändertagna. Accountable Manager undertecknar och Safety Manager skickar ansökan till Transportstyrelsen.

Säkerhetsbevisning ska vid dessa förändringar tillställas Transportstyrelsen för godkännande samt (eventuell) begäran om tillträdeskontroll. På Transportstyrelsens webbsida finns länkar med mer information om olika typer av ärenden rörande flygplatser samt handläggningstider för dessa. Här finns även beskrivet hur ansökan ska gå till samt mallar för ansökan.

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

A
M



Ansök i flygplatsärenden - Transportstyrelsen

www.transportstyrelsen.se

2.1.10.3. Undantag från regelverket

Om ett behov av att göra avsteg från gällande regelverk identifieras, ska en ansökan om medgivande om undantag tillställas Transportstyrelsen tillsammans med en flygsäkerhetsplan.

Ansökandeprocessen sker enligt två olika principer beroende på den EU-regel som undantaget avser:

- För flygplatsens infrastruktur eller hinderytor ansöker Swedavia om en så kallad Equivalent Level Of Safety (ELOS).
- För flygplatsens drift eller organisation gör Swedavia en ansökan om Alternative Means of Compliance (AltMoC).

Ansökningsblanketter för respektive typ av ansökan finns att hitta under ovan länk till

Transportstyrelsens hemsida. Ansvarig chef/projektledare/förvaltare ansvarar för att ansökan tas fram och att alla eventuella risker blir omhändertagna. Accountable Manager undertecknar och Safety Manager skickar ansökan till Transportstyrelsen.

När en ansökan om ELOS utförts och godkänts ska berörda delar i AIP uppdateras innan undantaget effektueras.

2.1.10.4. Organisationsförändringar

Alla förändringar i organisationen eller tillsättningar av flygsäkerhetsrelaterade roller som beskrivs i Aerodrome Manual eller förändringar av dess innehåll ska dokumenteras i en flygsäkerhetsplan.

Om förändringen avser tillsättning av en roll med flygsäkerhetsansvar ska inventering av vederbörandes kompetens genomföras. Vid behov ska utbildningsplan göras för att säkerställa att rätt kompetensnivå nås.

2.1.10.5. Förändringar av system/utrustning/rutiner

Med system menas personer, teknik och procedurer som är organiserade i en helhet eller flera delar och på ett sådant sätt att en eller flera specificerade uppgifter kan bli utförda. (*Källa TSFS 2019:20*)

Alla system med flygsäkerhetspåverkan som läggs till, tas bort eller förändras ska dokumenteras i en flygsäkerhetsplan.

A M

Innan nya rutiner tas i drift ska dessa riskanalyseras och riskerna dokumenteras i en flygsäkerhetsplan.

Ansvarig chef/projektledare/förvaltare ansvarar för att flygsäkerhetsplanen tas fram och att alla eventuella risker blir omhändertagna.

2.1.10.6. Säkerhetsbedömning/Flygsäkerhetsplan

Säkerhetsbedömning ska utföras:

- innan nya system/utrustning/rutiner sätts i drift,
- innan förändringar i existerande system/utrustning/rutiner införs,
- innan system/utrustning/rutiner ersätts eller avvecklas,
- när specifikationer i flygplatsens certifikat påverkas.

Safety Manager (eller av denne utsedd person) beslutar, baserat på upprättad "*Checklista - bedömning av påverkan luftfartsskydd, flygsäkerhet & informationssäkerhet*" om en flygsäkerhetsplan ska upprättas och i så fall vilken typ.

A M

INGEN FLYGSÄKERHETSPLAN	Exempel
Underhållsåtgärder som täcks av ordinarie rutiner eller tillämpliga delar av AR och genomförs av utbildad personal som är medvetna om riskerna med deras arbete. Denna bedömning genomförs av ansvarig arbetsledare eller motsvarande, men kan delegeras till ansvarig drifttekniker om denne har tillräckliga kunskaper i riskhantering. Utförs på utrustning, som har ingen eller endast ringa sekundär flygsäkerhetspåverkan. Arbetsmomentet ska hanteras i enlighet med fastställd rutin/AR.	*Utbyte av enstaka komponenter i ett system mot identisk enhet (felavhjälpning).* *Utbyte av enstaka banljusarmaturer.* *Löpande underhållsarbete.*

FÖRENKLAD FLYGSÄKERHETSPLAN	Exempel
Genomförs av handläggare/enhet eller motsvarande och godkänns av Enhetschef/ägare. Förenklad flygsäkerhetsplan/säkerhetsbevisning handläggs normalt endast internt, men kan komma att presenteras för Transportstyrelsen efter särskild begäran. Utförs på ett system för att utreda förändringens flygsäkerhetspåverkan. Kan även leda till att en fullständig flygsäkerhetsplan måste genomföras.	*Utbyte av utrustning mot likvärdig, eller mer omfattande felavhjälpande åtgärder utan systemförändringar.* *Utbyte banljusarmaturer med tillhörande kablage och ny kanalisation.* *Arbete som utförs 1–2 gånger per år och som det inte finns ordinarie rutinbeskrivning för.*

FULLSTÄNDIG FLYGSÄKERHETSPLAN	Exempel
Genomförs av säkerhetsbevisningsspecialist i samarbete med SM eller av denne utsedd person. Godkänns av SM eller av denne utsedd person. Säkerhetsbevisning presenteras vid behov för Transport-styrelsen av SM, eller av denne utsedd person.	*Utbyte av utrustning, felavhjälpande åtgärder som innebär förändringar i befintliga system, eller drifttagande av system som innebär helt nya funktioner.*

Utförs på ett system eller verksamhet som har tydligt påvisbar flygsäkerhetspåverkan. **Om projektet/förändringen påverkar flygplatsens certifikat ska säkerhetsbevisningen tillställas Transportstyrelsen för godkännande samt begäran om tillträdeskontroll.**	*Installation av centrumlinjeljus som tidigare saknats.* *Förändring i beläggning på bana/taxibana.*

2.1.10.7. Övergripande metodik

Flygsäkerhetsplanen ska påvisa kravuppfyllnad mot tillämpliga regelverk avseende flygsäkerhet samt redovisa flygsäkerhetsrisker och eventuellt tillhörande riskreducerande åtgärder. (Övriga risker hanteras enligt Swedavias riktlinjer för Risk management.)

Förutsättningarna för att genomföra en säkerhetsbedömning enligt fastlagd metodik är olika beroende på typ av förändring, se detaljerad ”Rutin för säkerhetsbevisning”. Nedanstående steg är dock grundläggande i processen. Beroende på typ av förändring kan dock djup och omfattning av arbetet variera.

A M

1. **Beskriv förändringen (systemet/arbetet)**
   Förändringen ska beskrivas kortfattat men tillräckligt tydligt för att man ska få en förståelse för hela förändringen.
2. **Identifiera gränssnitt**
   Identifiera intressenter som påverkas av förändringen. Det kan till exempel vara externa organisationer eller interna enheter.
3. **Identifiera tillämpliga flygsäkerhetskrav och verifiera kravuppfyllnad**
   Samtliga flygsäkerhetskrav som påverkar förändringen ska identifieras. Kravet och hur man omhändertar kravet ska dokumenteras.
4. **Identifiera riskkällor och analysera riskerna**
   Dokumentera vilka risker finns som förändringen medför.
5. **Värdera riskerna**
   Riskerna ska värderas och dokumenteras med hjälp av fastställd riskvärderingsmatris.
6. **(Vid behov) Definiera riskreducerande åtgärder**
   Om risken inte är acceptabel ska reducerande/mitigerande åtgärder och ansvariga för åtgärden dokumenteras.
7. **Definiera metod för att utvärdera effekten av införda riskreducerande åtgärder.**
   Beskriv den förväntade effekten av riskreducerande åtgärder, samt definiera vilken metod som ska användas för att kunna utvärdera den faktiska effekten efter att åtgärden har genomförts/implementerats.

8. **Acceptera kvarstående risk**

   Analysera och värdera riskerna på nytt. Säkerställ att risken är acceptabel efter vidtagna åtgärder

9. **Dokumentera ovanstående för spårbarhet och uppföljning.**

   All analys och värdering dokumenteras och sparas enligt ”Rutin för säkerhetsbevisning”

10. **Uppföljning och utvärdering**

    Beroende på typ av förändring kan uppföljning och utvärdering behöva ske löpande, för att tillse att effekten av riskreducerande åtgärder är tillfyllest. Som minst ska dock uppföljning och utvärdering göras en gång vid avslut av projekt/förändring. Utvärderingen görs i enlighet med rutin för ”Upprättande av flygsäkerhetsplan” och dokumenteras i Bilaga 3 i ”Mall för flygsäkerhetsplan”. Vid behov överförs enskilda riskkällor/risker till flygplatsens Hazard Log och/eller berörd verksamhets riskbank.

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.

2.1.11. Främjande av flygsäkerhet

AM

Flygsäkerhetsfrämjande arbete är en viktig del av det systematiska och förebyggande flygsäkerhetsarbetet för att säkerställa förståelse och tillämpning av SMS inom hela verksamheten genom att öka flygsäkerhetsmedvetenhet och engagemang av både ledning och övrig personal.

2.1.11.1. Flygsäkerhetsprocedurer

Säkerhetsledningssystemet är en del av Aerodrome manual som är en del av Swedavias ledningssystem och finns tillgängligt för samtliga medarbetare. SMS publiceras på extranätet [swedavia.net] för övriga aktörer verksamma på flygplatserna. Medarbetare ska känna till de publicerade flygsäkerhetsrutiner som finns publicerade i Aerodrome Manual samt Airport Regulations (AR) i den mån de är tillämpliga på deras arbetsuppgifter. Externa aktörer ska tillse att deras personal som har behörighet på airside har läst och följer alla de relevanta AR som påverkar utförandet av deras uppgifter.

2.1.11.2. Senior Management

För att kunna bedriva ett gott flygsäkerhetsarbete krävs att högsta ledningen engagerar sig och genom sitt beteende visar att flygsäkerhet alltid har högsta prioritet. Ledningen ska ständigt främja flygsäkerhetspolicyn och genom sitt agerande och engagemang bidra till att kontinuerligt förbättra flygsäkerhetskulturen.

Flygsäkerheten ska vara en stående punkt på agendan i de olika möten och informationsträffar som genomförs med medarbetarna. Ledarna ansvarar för att ge sina medarbetare flygsäkerhetsrelaterad information, ge möjlighet för diskussion av

flygsäkerhetsrelaterade frågor och utredningar, samt lyfta goda exempel för Safety Awareness (till exempel uppmärksamma personal som vidtagit åtgärder eller rapporterat för att förhindra att en incident inträffar).

Ledningens synlighet och närvaro i verksamheten är också viktig, och detta kan förstärkas genom periodiska aktiviteter såsom Safety walks och Clean Airside.

2.1.11.3. Flygsäkerhetsmöten

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

Swedavia deltar också aktivt i det lokala, regionala, nationella och internationella flygsäkerhetsarbetet i syfte att förbättra flygsäkerheten för hela flygbranschen. Det ger också möjlighet att få tillgång till "best practise" där så är lämpligt. Arbetet omfattar bl.a. utveckling av tekniska lösningar, bulletiner, audiovisuellt material, manualer, konferenser, forum, flygsäkerhetshändelser och kampanjer. Det handlar också om att dela med sig av flygsäkerhetsdata/information till interna och externa aktörer samt myndigheter.

2.1.11.4. Flygsäkerhetsutbildning

A
M

Förfarande för flygsäkerhetsrelaterade utbildningar för att öka medvetenheten finns beskrivna i AR Del 5 kapitel 3. Utbildningsplanen omfattar allt från grundutbildning i flygsäkerhetsrelaterad kunskap (badgeutbildning) till fördjupade utbildningar om SMS och regelverk.

2.1.11.5. Safety-kommunikation

Swedavia-medarbetare samt aktörer och leverantörer med flygsäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska ta del av flygsäkerhetsrelaterad information. Vidare ska flygsäkerhetsrelaterade erfarenheter som har kommit fram genom utvärderingar, uppföljningar, revisioner och utredningar spridas inom Swedavia samt till flygplatsernas externa aktörer och leverantörer.

Swedavia sprider flygsäkerhetsrelaterad information via olika etablerade möten samt främst genom följande kanaler:

- Inside

Swedavias intranät riktar sig till Swedavias organisation.

- Swedavias extranät [swedavia.net]

Vänder sig till alla verksamma aktörer på respektive flygplats.

- Airport Information (AI)

AI är flygplatsernas nyhetsbrev för tillfälliga säkerhets- eller flygsäkerhetsrelaterade förändringar, trafikal påverkan, byggprojekt, reparationer eller andra händelser som kan påverka alla som är verksamma på flygplatsen.

- Safety Alert

Safety Alert är ett kort och illustrativt nyhetsbrev med olika lokala safety-relaterade fokusområden. Aktuella ämnen för Safety Alert tas fram i nära samarbete med flygplatsernas aktörer.

- Safety Bulletin

Swedavia Safety Bulletin är ett nyhetsbrev som belyser för flygsäkerheten viktiga aspekter som är aktuella för samtliga Swedavia-flygplatser. Aktuella ämnen för Safety Bulletin tas fram på Safety Service Office i nära samarbete med flygplatserna och deras aktörer.

Alla prenumeranter på AR informeras vid publicering av AI, Safety Alert samt Safety Bulletin.

2.1.12. Utfall från SMS

Uppföljning av utfallet från SMS är en mycket viktig del för att kunna bedriva ständigt förbättringsarbete av SMS och öka flygsäkerhetsprestandan.

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

A
M

- Mätning och uppföljning av flygsäkerhetsåtgärder.
- Trendbevakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda.
- Utvärdering av flygsäkerhetspolicyn.
- Verksamhetskontroller och revisioner.
- Delning av flygsäkerhetsdata/information och erfarenheter med både interna och externa aktörer samt myndigheter.
- Flygsäkerhetsutredningar av allvarliga händelser.
- Återkommande undersökningar, till exempel säkerhetsklimatmätning.
- Kontinuerlig utvärdering av SMS:et.

2.1.12.1. Kontinuerlig utvärdering

Ett SMS-utvärderingsprogram är helt avgörande för att garantera att alla flygsäkerhetsåtgärder och processer fungerar som de ska och att risker reduceras och bibehålls på en acceptabel nivå. Genom att kontinuerligt övervaka, utvärdera och förbättra SMS:et kan Swedavia förutse och förebygga incidenter. Detta bidrar inte bara till att skydda resenärer, personal och flygplan, utan också till att upprätthålla förtroendet hos allmänheten och myndigheter.

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.

Mer information finns att läsa under respektive delkapitels rutinbeskrivning.

Safety Management System Assessment (SMSAT)

AM

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
- Hantering av flygsäkerhetsrisker
- Främjande av flygsäkerhet
- Flygsäkerhetsgarantering

Dessa komponenter bedöms utifrån olika mognadsgrader, med syfte att svara på följande frågor:

- Närvarande – är SMS:et korrekt dokumenterat?
- Passande – är SMS:ets utformning passande för verksamhetens storlek och komplexitet?
- Operativt – är SMS:et implementerat i verksamheten, d.v.s. gör vi det vi säger att vi ska göra?
- Effektivt – levererar SMS:et önskad flygsäkerhetsnivå? Sker det ett kontinuerligt förbättringsarbete med resultat?
- Resilient (infört av Swedavia) – uppvisar SMS:et resilienta egenskaper, d.v.s. har det förmåga till flexibilitet, uthållighet och styrka vid motgångar?

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

Utfallet från SMS kommuniceras inom Swedavia på olika sätt:

- Utfall från SMS i sin helhet sammanställs och presenteras på SRB och på koncernnivå.
- Utfall från SMS diskuteras och analyseras på Safety Service Office:s interna möten.
- Utfall från delar av SMS sammanställs och presenteras löpande på Swedavias olika flygsäkerhetsmöten samt i kvartalsrapporter.
- Utfall från delar av SMS presenteras och analyseras på processmötena, både på aggregerad och flygplatsnivå.
- Utfall från delar av SMS kommuniceras även i andra lämpliga kanaler som intranät, Safety Bulletins, m.m.
- Utfall från delar av SMS presenteras på “Ledningens genomgång”

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

Swedavia ska så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar, efter att ha underrättats om en händelse rapportera till Transportstyrelsen den händelseinformation som samlats in. I förordning (EU) 376/2014 definieras en händelse som: ”varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller, om den inte åtgärdas eller korrigeras, kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer och som särskilt inbegriper olyckor eller allvarliga tillbud.”

I förordning (EU) nr 996/2010 definieras tillbud, allvarligt tillbud och olycka enligt nedan:

Tillbud

En händelse, som inte är en olycka, i samband med handhavandet av ett luftfartyg och som påverkar eller kan påverka driftens säkerhet.

Allvarligt tillbud

A M

Ett tillbud som har samband med handhavandet av ett luftfartyg, där omständigheterna pekar på att det förelåg en hög sannolikhet för att en olycka skulle inträffa och vilket, om luftfartyget är bemannat, äger rum från den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av, eller om luftfartyget är obemannat, äger rum från den tidpunkt då luftfartyget är redo att röra sig i syfte att flyga, till dess att det står still vid flygningens slut och det primära framdrivningssystemet är avstängt.

Olycka

En händelse i samband med handhavandet av ett luftfartyg som, om luftfartyget är bemannat, äger rum den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av, eller, om luftfartyget är obemannat, äger rum från den tidpunkt då luftfartyget är redo att röra sig i syfte att flyga, till dess att det står still vid flygningens slut och det primära framdrivningssystemet är avstängt, och vid vilken:

a. Någon skadas med dödlig utgång eller kommer till allvarlig skada till följd av:

- sin närvaro ombord på luftfartyget
- direkt kontakt med någon del av luftfartyget, inbegripet delar som har lossnat från luftfartyget, eller
- direkt utsättande för luftströmmen från en jetmotor

med undantag för skador som uppkommer av naturliga orsaker, som är självförvållade eller orsakade av andra personer, eller när skadorna drabbar fripassagerare i utrymmen som normalt inte är tillgängliga för passagerare och besättning.

b. Luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel som nedsätter luftfartygets strukturella styrka, prestanda eller flygegenskaper, och som normalt kräver en

större reparation eller utbyte av den skadade delen, med undantag för motorfel eller motorskada när skadan är begränsad till en enskild motor (däribland kåpor eller tillbehör), eller skador som är begränsade till propellrar, vingspetsar, antenner, givare, luftledare, däck, bromsar, hjul, kåpor, paneler, landningsställsdörrar, vindrutor, luftfartygets skal (såsom mindre bucklor eller hål) eller för mindre skada på huvudrotorblad, stjärtrotorblad, landningsställ och skador av hagel eller fågelkollision (inklusive hål i radomen), eller

c. Luftfartyget saknas eller är helt onåbart.

Alla inblandade personer som har kännedom om att ett haveri (olycka) eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten:

- Vid nödläge ring 112 (SOS) och begär Flygräddningen

Vid akuta händelser och krissituationer såsom haveri, olyckor eller allvarliga tillbud ska flygplatsernas upprättade kontaktvägar för minutoperativa funktioner följas som finns publicerade på Swedavias extranät [swedavia.net]. eller länkar här bredvid.

Enligt flygplatsens och flygtrafikledningens upprättade rutiner och checklistor ska flygtrafikledningen (ATS) larma JRCC som i sin tur meddelar Statens Haverikommission:

A M

- Ring Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC, Joint Rescue Coordination Centre) på telefon 031-64 80 00
- Kontakta Statens Haverikommission direkt på tfn 08-508 862 99.

Flygtrafikledningens rutiner vid haveri, olyckor och allvarliga tillbud framgår av flygtrafikledningens drifthandbok.

Mer information finns på Transportstyrelsens hemsida.

TRANSPORT STYRELSEN

Tillbud, allvarliga tillbud och olyckor - Transportstyrelsen

www.transportstyrelsen.se

Här hittar du information om tillbud, allvarliga tillbud och olyckor (haverier), samt hur du underrättar och/eller rapporterar dessa.

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. Kris- och nödlägesplanering beskrivs i avsnitt 2.1.9.

För att säkerställa att spår, faktamaterial och dokumentation säkras omgående/snarast möjligt ska Haverikommissionens åtgärdslistor för flygplatsen att vidta vid en olycka eller ett allvarligt tillbud följas.

Flygplatsens yttre ledning (till exempel ATOS, ADO) ansvarar för att säkra spår i enlighet med Haverikommissionens åtgärdslista samt enligt platsspecifika checklistor/rutiner vilket även omfattar tal- och radarspår från ATS, samt inspelat kameramaterial från flygplatsens övervakningssystem.

Polis kan också ta beslut om att inleda förundersökning och även företräda Haverikommissionen på plats för att säkra spår. Oavsett vilket ska säkring av spår ske i samråd med och på uppdrag av Haverikommissionen och/eller polis på olycksplats.

Egendom som kan antas vara av betydelse för undersökningen får inte rubbas utan tillstånd av den myndighet (Haverikommissionen och Polisen) som ansvarar för undersökning av olyckan.

2.3. Användning av alkohol, psykoaktiva substanser och läkemedel

A M

På svensk arbetsmarknad gäller arbetsrättsligt den s.k. lojalitetsplikten, vilket innebär att arbetsgivare och arbetstagare ska vara lojala mot varandra. I Swedavias kollektivavtal uttrycks också principen att anställningsförhållandet ska grunda sig på ömsesidig lojalitet och förtroende. Arbetstagaren ska tillvarata och främja arbetsgivarens intresse samt iaktta diskretion såväl inåt som utåt i företagets angelägenheter. Arbetstagaren får inte agera illojalt mot sin arbetsgivare, inte försvåra eller skada arbetsgivarens verksamhet samt även samverka och respektera arbetsgivarens intressen.

Det betyder att arbetstagaren i sitt arbete alltid ska uppträda professionellt, särskilt arbetstagare som företräder arbetsgivaren utåt sett, och alltid tillvarata arbetsgivarens intressen. Arbetstagaren har vidare en upplysningsplikt och ska upplysa arbetsgivaren om omständigheter som kan vara av betydelse. Särskilt gäller det vid säkerhetsklassat arbete.

Generellt gäller att all användning av alkohol, psykoaktiva substanser och läkemedel som påverkar arbetsförmågan och omdömet negativt inte är tillåten på någon arbetsplats i landet och därmed inte heller på Swedavias flygplatser. Dessutom innebär upplysningsplikten att misstanke om sådan användning ska rapporteras.

Swedavia har en Arbetsmiljö- och drogpolicy som etablerar nolltolerans beträffande alkohol och droger samt att slumpmässig drogtestning av medarbetare sker kontinuerligt och alltid i samband med nyanställning, misstanke eller olycka. Alla medarbetare inom Swedavia skriver dessutom på en uppförandekod, Code of Conduct, vid anställning, där det tydligt framgår att användning av sinnesförändrande substanser är oförenlig med vår verksamhet.

När sådan användning upptäcks har Swedavia rutiner för hantering av detta.

3. Kvalifikation och utbildning för flygplatspersonal

Swedavia upprättar och vidmakthåller utbildningsplaner för att säkerställa att alla medarbetare inom den certifierade verksamheten har rätt kunskap. En utbildningsplan beskriver mål, kurser och metoder som ingår i utbildningen.

Medarbetare som ska utbildas enligt (EU)139/2014 är uppdelade i två huvudkategorier:

1. Personal som arbetar utan ledsagning på airside, inklusive personal från extern part.
2. Personal som är involverad i drift, underhåll och ledning av flygplatsen. Detta inkluderar ledare, nominated persons såsom Accountable Manager.

Alla medarbetare involverade i flygplatsdrift, underhåll och ledning ska genomgå initial och repetionsutbildning samt färdighetskontroller. Detta omfattar även körutbildning och säkerhetsutbildning för personal som arbetar på airside.

Repetitionsutbildning syftar till att förstärka medarbetarnas kunskaper och färdigheter, medan skillnadsutbildning tillhandahålls vid förändringar i medarbetarens roll eller i den operativa miljön. För medarbetare som inte uppfyller kraven krävs en individuell plan för ytterligare utbildning. Utbildningsprogrammets effektivitet granskas årligen för att säkerställa relevans och genomförbarhet.

A M

Respektive ämnesansvarig utvärderar och uppdaterar kursplanerna vid behov.

Utöver de inre kraven ansvarar Swedavia för att alla externa aktörer med personal på airside följer utbildningsplaner som motsvarar Swedavias standard. Dessa inkluderar utbildning i flygsäkerhet, mänskliga faktorer och en SMS-utbildning (Safety Management System).

4. Beskrivning av flygplatsen

Denna information finns i IAIP AD2 ESNQ.

5. Tillgängliga flygbriefingtjänster och utfärdande av information

Denna information finns i IAIP AD2 ESNQ.

6. Flygplatsdimensioner och relaterad information

Denna information finns i IAIP AD2 ESNQ.

7. Flygplatsrapportering

Swedavia ansvarar för att leverera data och information om flygplatsernas utformning, tillgänglighet, operativa status och andra viktiga aspekter till LFV för publicering. Detta syftar till att säkerställa korrekt och aktuell information för att minimera flygsäkerhetsrisker och undvika olyckor till följd av felaktiga eller inaktuella uppgifter. Uppgiftsfördelningen mellan Swedavia och LFV regleras genom ett avtal om tillhandahållande av flygdata och flyginformation.

Förändringar på flygplatsen kan vara temporära eller permanenta, och dessa hanteras enligt olika rutiner. Temporära förändringar, som till exempel arbeten eller händelser som påverkar färdområdet, flygplatsens luftrum eller operativa status, hanteras via NOTAM (Notice for Airmen) och kräver snabb rapportering för att sprida relevant information till berörda parter. Permanenta förändringar, såsom strukturella ändringar på flygplatsen, rapporteras enligt rutiner för AIP-ändringar.

NOTAM är ett viktigt verktyg för att informera om förändringar på flygplatser som kan påverka flygtrafikens säkerhet och tillgänglighet/kapacitet. Det finns specifika kriterier för när NOTAM ska publiceras, till exempel vid förändringar i flygplatsens tjänster, etablering eller avbrott av radionavigering och luft-markkommunikationstjänster, eller vid hinder på manöverområdet. NOTAM kan också publiceras vid planerade kortvariga operativa begränsningar eller information som av vikt för piloter som trafikerar till/från aktuell flygplats.

A M

Övervakning och kontroll av AIP-data är en kontinuerlig process för att säkerställa att informationen förblir korrekt och uppdaterad.

8. Tillträde till flygplatsens färdområde

Reglerna finns beskrivna i AR del 2 Security (Luftfartsskydd)

All inpassering till ett behörighetsområde (CSRA) av personer och fordon ska ske via person och varukontroll (PVK), bortsett från tillträde till tillträdesbegränsat område (DMA) som inte är reglerad av Transportstyrelsens författningssamling.

Tillträde till färdområde styrs genom upprättade behörighetsområden. Flygplatsens behörighetsområden avser de områden inom flygplatsen till vilka allmänheten generellt inte har tillträde till.

Tillträde från tillträdesbegränsat område (DMA-område) och in på behörighetsområde (CSRA-område) och omvänt finns beskrivet i flygplatsernas Airport Regulations.

Fordon och personer som ska beträda en flygplats färdområde behöver uppfylla kriterierna operativt behov, behörighet och synlighetskrav.

1. Ett operativt behov syftar på att:
    a. fordonet är utrustat för att befinna sig i det område som arbetsuppgifter ska utföras.
    b. personer innehar arbetsuppgifter i ett specifikt område.
2. Behörighet syftar på att
    a. fordon innehar fordonstillstånd i enlighet med AR del 5 kapitel 16.
    b. personer innehar behörighet (färger) på badge som erhålls efter att man slutfört flygplatsens Safety/Security utbildning, se nedan.
3. Synlighet syftar på att:
    a. fordonet uppfyller synlighetskraven enligt AR del 5 kapitel 16 och
    b. personer uppfyller kravet att bära varselbeklädnad, se nedan.

A M

En behörighetshandling för fordon utfärdas till företag eller annan organisation som bedriver verksamhet på flygplatsen och som i sin verksamhet behöver framföra fordon på flygplatsens Airside område.

En behörighetshandling utfärdas till person anställd vid myndighet, företag eller annan organisation som bedriver verksamhet på flygplatsen och som i sin tjänst behöver frekvent tillträde till flygplatsens Airside område. Badge erhålles efter att man slutfört flygplatsens relevanta utbildningar.

Personal som beträder plattan per fot ska inneha relevant utbildning och får endast beträda färdområdet när tjänsten så kräver detta. De som saknar utbildning ska ledsagas.

Fordon inom färdområdet där fordonet/förare saknar behörigt tillstånd för avsett område ska eskorteras av behörigt fordon och förare som har giltigt tillstånd.

För tillfälligt tillträde till flygplatsen ska en så kallad. visitorbadge utfärdas. En person med visitorbadge ledsagas alltid av person med giltig badge för berörda behörighetsområden.

Aktör som önskar tillträde till behörighetsområdet ska teckna avtal med Swedavia AB. I ansökan om avtal ska verksamhetsutövaren ange vilka behörighetsområden som önskas med koppling till planerad verksamhet. Efter godkännande av Swedavia AB beslutas vilka behörighetsområden aktören får tillträda.

Det är krav att bära varselbeklädnad på färdområdet.

Se Del 1 Allmänt på flygplats, kapitel 3. Varselbeklädnad

Avsteg att beträda manöverområdet per fot utan körtillstånd för manöverområdet kan ges inom etablerade arbetsområden.

8.1. Samordning med Security

Fordon som ska passera in på behörighetsområde ska inneha ett giltigt fordonstillstånd som överensstämmer med fordonet samt godkännas av bevakningspersonal innan tillträde medges.

Se AR Del 2 Security kapitel 4 Behörighetsområden på flygplats

Vid överträdelse eller missbruk av bestämmelser kan behörighetshandling dras in efter beslut av Säkerhetsansvarig eller av denne utsedd person. Beslut om indragning kan ske med omedelbar verkan.

8.1.1. Förhindrande av otillåtet tillträde till färdområdet

A
M

Flygplatserna förhindrar otillåtet tillträde till färdområdet genom operativa regleringar i Airport Regulations.

9. Inspektion och rapportering av färdområdets operativa tillstånd

Det finns ett system för att identifiera, rapportera och avlägsna objekt/åtgärda förhållanden som menligt kan påverka flygsäkerheten.

Inspektioner utförs regelbundet – dagligen, veckovis och vid behov – och syftar till att säkerställa flygsäkerheten och tillgängligheten för luftfartyg. Dessa inspektioner täcker rullbanor, taxibanor, plattor och uppställningsplatser. Vid inspektionerna kontrolleras även vindstrutar, hinder, skyltar, och belysning.

Dagliga inspektioner är schemalagda men kan också utföras spontant om misstankar om brister uppstår, till exempel kontaminering eller skador som påverkar säkerheten. Veckoinspektioner utförs en gång i veckan under dagtid och fokuserar på områden som kan påverka säkerheten, som ytskador, brunnar, dagermarkeringar och plattbelysning. Utökade inspektioner utförs vid behov, till exempel vid ogynnsamt väder, ökad förekomst av FOD (Foreign Object Debris), eller om det finns misstanke om särskilda säkerhetsrisker.

Rapporteringen är en central del av inspektionerna. Den omfattar loggböcker, checklistor, och digitala verktyg. Resultat från inspektionerna ska rapporteras skyndsamt för att dokumentera eventuella avvikelser eller brister och vid behov omedelbart vidta åtgärder. SNOWTAM-rapporter används för att rapportera vinterförhållanden.

A
M

10. Inspektion och underhåll av visuella och icke-visuella hjälpmedel inklusive elsystem

Syftet med inspektion och underhåll av visuella och icke-visuella hjälpmedel, inklusive elektriska system är att säkerställa flygsäkerhet, effektivitet och regelefterlevnad i verksamheten. Varje flygplats har sin certifieringsbas (Certification Basis) som specificerar de fysiska egenskaperna för flygplatsen.

Underhållsprogrammen för förebyggande underhåll utförs av underhållsorganisationen eller kontrakterad part. Förebyggande underhåll kan vara tillståndsbaserat eller förutbestämt, och det syftar till att minimera risken för driftstörningar och förbättra tillgängligheten. Avhjälpande underhåll åtgärdar fel eller brister snabbt, särskilt vid akuta situationer som påverkar flygplatsdriften eller utgör risk för skador eller faror.

Underhållsprogrammet inkluderar inspektioner, som utförs dagligen eller i olika frekvenser (vecko-, månad-, kvartals-, halvårstillsyner) beroende på kraven för varje anläggning. Inspektionerna följer fastställda checklistor och rapporteras genom Swedavias underhållssystem IFS. Om fel upptäcks vid inspektionerna, registreras de och följs upp.

Visuella hjälpmedel inkluderar ljussystem, PAPI-system, visuellt dockningssystem, vägledningsskyltar, färgmarkeringar, markeringskäppar, hindermarkeringar, och signalmedel. Elektriska system och icke-visuella hjälpmedel hanteras också inom samma ramverk.

11. Drift och underhåll av flygplatsutrustning inklusive fordon

11.1. Allmänt om underhåll

Swedavia utför eller låter utföra underhåll i syfte att säkerställa att infrastrukturen på Swedavias flygplatser vidmakthålls i ett sådant skick att säkerheten i den flygoperativa verksamheten inte eftersätts.

Underhållsprogrammet omfattar procedurer för både avhjälpande och förebyggande underhåll där valet av underhållstrategi för en anläggning ska baseras på anläggningens kritikalitet, status och skick och risken för driftstörningar och avbrott som kan inverka negativt på flygplatsens verksamhet och/eller säkerheten på flygplatsen.

11.2. Förebyggande underhåll

Om konsekvenserna av ett feltillstånd, en driftstörning eller ett oplanerat driftsavbrott är oacceptabla utifrån ett verksamhetsperspektiv och/eller ett säkerhetsperspektiv ska underhållet optimeras med utgångspunkt i en strategi som bygger på förebyggande underhåll.

Förebyggande underhållsinsatser (FU) initieras med utgångspunkt i en långsiktig plan eller utförs löpande i form av tillståndsbaserat underhåll (TBU) eller i form av förutbestämt förebyggande underhåll (FBU).

AM

- Tillståndsbaserat underhåll (TBU) bygger på löpande kontroll och övervakning och periodiska inspektioner av anläggningar och därav föranledda underhållsåtgärder (FSU). Inspektionsintervallet följer i förekommande fall tillverkarens anvisningar, gällande lagstiftning och styrs därutöver av anläggningarnas kritikalitet, status och skick och kraven på tillgänglighet och driftsäkerhet.
- Förutsägbart underhåll (FSU) Åtgärder som utförs grundade på utfall från ”tillståndsbaserat underhåll” (TBU) benämns och definieras som förutsägbart underhåll.
- Förutbestämt underhåll (FBU) omfattar underhållsåtgärder som ska utföras löpande med ett visst intervall utan föregående tillståndskontroll, baserat på tex kalendertid, driftstid, antal driftstillfällen eller liknande baserat på anvisningar från tillverkaren, gällande lagkrav och därutöver anläggningarnas kritikalitet, status och skick och kraven på tillgänglighet och driftsäkerhet.

11.3. Avhjälpande underhåll

Om konsekvenserna av ett feltillstånd, en driftstörning eller driftavbrott i en anläggning är acceptabla utifrån ett verksamhetsperspektiv och/eller ett säkerhetsperspektiv kan underhållet optimeras med utgångspunkt i en strategi som bygger på avhjälpande underhåll, när det är motiverat.

Avhjälpande underhållsinsatser (AU) initieras normalt av felanmälningar eller brister som upptäcks i samband med rutinmässiga och icke rutinmässiga inspektioner.

- Akut avhjälpande underhållsinsatser (AAU) genomförs omedelbart när en brist, driftstörning eller ett fel i en anläggning inverkar negativt på flygplatsdriften eller medför risk för skada på egendom eller fara för människors liv och hälsa.
- Uppskjutet avhjälpande underhåll (UAU) genomförs när en brist, driftstörning eller ett fel i en anläggning inte är akut utifrån ett drifts- eller säkerhetsperspektiv och där utförandet kan planeras till en senare tidpunkt, även om det förutsätter att anläggningen är tagen ur drift i avvaktan på åtgärd.

11.4. Drift och underhåll av flygplansutrustning

Flygplatserna har olika omfattningar vad Swedavia tillhandahåller och vad som utförs via marktjänstavtal och ägs av aktörer. Swedavias flygplatsutrustning är AVDGS, passagerarbryggor, fast installerad och mobil elförsörjning till luftfartyg (El 115 V/400 Hz och 28 volt), kabinluft (varm- eller tempererad luft) samt passagerartrappor.

Inför användande av utrustning ska utföraren inspektera utrustningen ur ett brukbarhetsperspektiv och i förekommande fall felanmäla enligt rutiner felanmälan. Oavsett organisationstillhörighet ska användaren ha kompetens för användandet i enlighet med utbildningsprogram och kompetenskrav.

Om utrustning eller system är ur funktion ansvarar marktjänstbolag för att felanmäla till Swedavia Felanmälan, för telefonnummer se extranätet [swedavia.net].

A M

11.5. Preventiva fordonsinspektioner

Inför användande av fordon ska föraren inspektera fordonet inklusive dess utrustning ur ett brukbarhetsperspektiv i enlighet med Swedavias föreskrifter, dokumentera daglig inspektion och inneha kompetens för användandet i enlighet med utbildningsprogram och kompetenskrav. Detta oavsett organisationstillhörighet.

11.6. Fordonsdrift och underhåll

Operativ förvaltning fordon äger och förvaltar Swedavias egna fordon. Underhåll utförs antingen av operativ förvaltning fordon eller av operativ flygplatspersonal.

Fordonsunderhåll planeras, dokumenteras och följs upp internt och sker i enlighet med den hantering som föreskrivs i regelverket.

11.7. Underhållsplan

Underhållsplanen baseras på tillverkarens rekommendationer eller krav, andra relevanta föreskrifter och regelverk, egna erfarenheter samt eventuella behov av tester av driftkritiska funktioner.

Periodiciteten i det planerade underhållet, tidpunkten och kombinationen av kontroller och åtgärder vid varje underhållstillfälle kan skilja sig åt mellan flygplatserna utifrån platsspecifika förutsättningar och förhållanden.

11.8. Externa aktörer

Fordon som ägs och brukas av annan aktör än Swedavia kravställs och följs upp genom Aerodrome Manual, Airport Regulations, marktjänstavtal och revisioner.

A
M

12. Underhåll av färdområdet

Syftet med underhåll av färdområdet på flygplatsen är att säkerställa flygsäkerhet, funktionalitet och regelefterlevnad i verksamheten. Varje flygplats har sin certifieringsbas (Certification Basis) som specificerar de fysiska egenskaperna för flygplatsen. Dessa egenskaper säkerställs genom ett underhållsprogram för flygplatsens färdområden och ytor och utförs av underhållsorganisationer eller kontrakterade parter.

Underhållsprogrammet omfattar både avhjälpande och förebyggande underhåll. Förebyggande underhåll kan antingen vara tillståndsbaserat (TBU) eller förutbestämt (FBU). TBU involverar periodiska inspektioner och kontroller för att upptäcka och åtgärda fel innan de påverkar säkerheten, medan FBU bygger på utförande av underhållsåtgärder baserat på förutbestämda intervall.

Avhjälpande underhåll initieras av felanmälningar eller upptäckta brister och kan delas in i akut och uppskjutet avhjälpande underhåll. Akut avhjälpande underhåll utförs omedelbart vid risk för skador eller fara, medan uppskjutet avhjälpande underhåll planeras till senare tidpunkt.

Rapportering av fel och brister sker genom Swedavias underhållssystem IFS. Utförda åtgärder planeras, bereds, utförs och följs upp via arbetsorder. Avvikelser som påverkar säkerheten utreds och bedöms på respektive flygplats.

A
M

Underhåll av färdområdet inkluderar inspektioner, friktionsmätningar, PCI-besiktning och bärighetsmätningar. Dagliga inspektioner och saneringar av ytor utförs för att hålla ytorna i bra skick. Kontroller av dräneringssystem, gräsklippning och övervakning av asfaltsytors överbelastning är också viktiga för att säkerställa säkerhet och funktionalitet.

13. Arbeten på flygplats

Arbeten och/eller händelser som ska utföras på flygplatsens område och som inte ingår i den normala operativa driften, ska planeras, beredas och godkännas innan genomförande, i syfte att minimera flygsäkerhetsrisker samt minimera störning på normal operativ verksamhet.

Arbeten som innebär temporära eller permanenta fysiska förändringar av mark, byggnader, styrsystem eller annan infrastruktur som ägs eller upplåts av flygplatsen ska alltid godkännas av flygplatsens Maintenance Manager.

Flygplatserna har etablerade forum och kontaktvägar för planering, samordning och förankring av arbetena, samt för återkoppling och informationsspridning till olika aktörer på flygplatsen (exempelvis Airport Information).

Utförande av arbeten regleras via Airport Regulations och etablerade rutiner, samt med checklistor, flygsäkerhetsplaner, Operativa föreskrifter, m.m. som kan behövas tas fram specifikt för ett arbete.

Samordning och kommunikation med flygtrafiktjänsten under genomförande sker i första hand via fastställda kommunikationskanaler (tex. mötesforum, Operativ Föreskrift, Airport Information, m.m) och funktioner (tex. ADO, Drift- och underhåll, projektgenomförare m.m).

A
M

14. Apron Management

Det är Swedavias ansvar att säkerställa att rutiner, regleringar och kompetenser etc är i enlighet med ADR.OPS.D i förordning (EU) 139/2014. Externa aktörer som omfattas av regelverket ingår i Swedavias revisionsplan. Det har fastställts att Swedavia ej är apron management service provider så länge flygplatserna inte bedriver aktiv trafiktjänst med klareringar för att operera luftfartyg- och fordonstrafik på apronytor.

14.1. Överlämning av luftfartyg mellan ATS och enhet för Apron management

Eftersom Swedavia inte nyttjar någon Apron management service provider sker det ingen överlämning av luftfartyg mellan flygtrafikledningen och någon AMS provider.

Piloten navigerar på eget ansvar på apronytor tills dess att piloten begär klarering till manöverområdet, dvs. flygtrafikledningen bedriver endast en flyginformationstjänst under tiden luftfartygen är utanför manöverområdet.

14.2. Planering och allokering av uppställningsplatser

Swedavia förmedlar allokerad uppställningsplats till flygtrafikledningen som har i uppdrag att vidarebefordra den informationen till ankommande luftfartyg.

14.3. Motorstart och push-back

A M

Ansvaret att säkerställa att förfarandet sker både enligt flygplatsens regelverk och flygbolagens riktlinjer ligger på flygbolaget eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstbolag. Dock ska följande krav uppfyllas:

3. Marktjänstbolaget eller flygbolaget ska säkerställa att personalen som utför push-back har tillgång till detaljerade förfaranden för varje enskild flygplanstyp som opererar på flygplatsen.
4. Marktjänstbolaget eller flygbolaget ska genomföra en riskbedömning av sin push-back-verksamhet baserat på de operativa förutsättningar som finns på flygplatsen. Aktörer ska också säkerställa att riskmitigerande åtgärder vidtas för att kontrollera eventuella risker.
5. Marktjänstbolaget eller flygbolaget är skyldiga att:
6. Hålla sig informerade kring operativa begräsningar som flygplatsen publicerar i relevanta kommunikationskanaler.
7. Uppdatera sina förfaranden, baserat på ovanstående information, för att säkerställa en likvärdig säker procedur under begränsningen.
8. Marktjänstbolaget eller flygbolaget ska säkerställa att personal är utbildade och certifierade av en kvalificerad instruktör för att utföra push-back.

14.4. Marshalling och FOLLOW-ME

På ytor där det saknas visuella hjälpmedel för navigering/uppställning av luftfartyg ska marshaller eller fordon med skylten FOLLOW-ME nyttjas för att garantera

hinderfriheten. Observera att det är marshaller eller föraren i FOLLOW-ME fordonet som ansvarar för att bedöma om flera marshallers eller wing walkers behöver nyttjas.

Swedavia godkänner vilka aktörer som tillåts utföra marshalling på flygplatserna. Dessa ska antingen gå Swedavias marshallingutbildning eller motsvarande utbildning som uppfyller *(EU)139/2014 och SERA-förordningen* och kunna uppvisa godkänt kursintyg med tillhörande kursplan. Marshaller ska genomföra repetitionsutbildning minst var 24:e månad. med årlig kontroll/proficiency check för att demonstrera fortsatt kompetens.

Före påbörjandet av marshallinguppdrag ska marshaller genomföra en FOD-kontroll för att säkerställa att uppställningsplatsen är fri från utrustning, föremål, glykol och personal som kan skadas av eller skada flygplanet. Kontrollen ska utföras till fots.

A M

Fordon/personer får inte vistas eller passera mellan marshaller och luftfartyg under pågående marshallinguppdrag.

14.5. Taxiprocedurer på apronytor

Taxning på apronytor sker under pilotens egen uppsikt, d.v.s. flygtrafikledningen bedriver endast en informationstjänst som går ut på att flygtrafikledningen via fastställda radiofrekvenser kommunicerar till piloter om vilket område/uppställningsplats piloten ska taxa till.

Piloten är därmed ansvarig för att säkerställa att luftfartyget inte kolliderar med andra luftfartyg, fordon eller utrustning.

14.6. Kommunikation på apronytor

Kommunikation mellan flygplatspersonal, flygtrafikledning och piloter sker enligt fastställda procedurer se AR Del 5 kapitel 30. Kommunikation på flygplats

14.7. Motorkörning på apronytor

Motorkörning tillåts endast på flygplatsens angivna ytor.

Ansvarig person som verkställer motorkörningen av luftfartyget ska säkerställa att riskzonen är tomt innan antikollisionsljus aktiveras.

Behörig tekniker får befinna sig inom luftfartygets riskzoner när antikollisionsljus är tänt, då arbetsuppgift kräver detta, med förutsättning att personen har tillräcklig utbildning, genomfört riskbedömning och säkerställt eventuellt behov av ytterligare personal.

A R

Tomgångskörning (idle power) får utföras på respektive uppställningsplats.

Med tomgångskörning menas: Start av motor eller motorer med syfte att utföra teknisk kontroll dock med begränsningen att endast tomgångsvarv får användas och under begränsad tid – max 5 minuter. Proceduren ska ske under ansvar av uppstartsledare.

14.8. Avgående trafik

Inför motorstart/push-back ska marktjänstbolaget säkerställa att området är fritt från FOD, bryggor, utrustning, personal etc. Endast utrustning, fordon och behöriga för

luftfartygets avgång tillåts vistas innanför säkerhetsområdet när antikollisionsljuset är tänt. Övrig utrustning ska förvaras på angivna ytor.

Motorstart/uppstart av luftfartyg ska ske enligt flygplatsens fastställda procedurer publicerade i AIP. Dessa har tagits fram i samråd med flygtrafikledningen

AR

14.9. Regler vid push-back

Procedurer för push-back finns beskrivna i flygplatsens Plan för push-back som finns publicerad på extranätet [swedavia.net].

Powerback eller reversering av motorer som alternativ till push-back är ej tillåtet.

För kommunikation mellan headsetoperatör och cockpit, se AR Del 5 kapitel 30.

14.10. Platsspecifik information Luleå Airport

14.10.1. Push-back procedurer

Swedavia startledare ACDC beslutar om push är genomförbar genom att bekräfta till piloten att pushback påbörjas.

Push-back tillgänglig från uppställningsplats 2, 3, 4, 5, 6 och 7.

LLA

14.10.2. Power-out

Power-out tillgänglig från uppställningsplats platta 9: 1, 8, 9, platta 11: 111, 112, platta 10: 101, 102, 103, 104.

14.10.3. Marshalling

Obligatorisk marshalling för de uppställningsplatser som inte är utrustad med elektroniskt in-docknings/guidesystem.

14.10.4. Motorkörning

Civil apron tillåter ej motorkörning.

15. Apron safety management

Syftet med Apron safety management är att säkerställa att flygsäkerheten genomsyrar de procedurer som utförs på apronytor samt vad som ska beaktas när man befinner sig på eller i nära anslutning till dessa ytor.

15.1. Skydd mot jetstråle och nedåtgående luftströmmar

Flygplatserna ansvarar för att följa upp att risker med jetstrålar (jet blast) och nedåtgående luftströmmar.

Flygplatserna reglerar:

- Riskzoner.
- Var fordon och utrustning får parkeras/förvaras på apronytor.
- Jet blast känsliga ytor där förhöjd uppmärksamhet eller försiktighet råder.

15.2. Flygsäkerhetsåtgärder vid tankning av luftfartyg

Flygsäkerhetsåtgärder ska gälla vid tankning av luftfartyg på apronytor:

- Hinderfrihet för tankningsfordon vid pågående tankning, dvs. "fri väg" ska lämnas.
- Tankning får ske efter att man säkerställt att utrustning anslutits korrekt och fungerar.
- Säkerställa att ledning/lina för potentialutjämning är ansluten korrekt och/eller där jordpunkter finns ska jordlina användas.
- Flygbränsleaktören ska ha procedurer vid händelse av bränslespill enligt flygplatsens fastställda rutiner/krav.
- Flygbolaget ska i samråd med tankningsoperatören och kontrakterat marktjänstbolag fastställa procedurer som säkerställer att trappor och andra utrymningsvägar hålls fria under pågående tankning när besättning eller passagerare befinner sig ombord.

A
M

Det är flygbränslebolagen som säkerställer att nationella och internationella regler för tankning av luftfartyg efterlevs.

Under pågående flygplanstankning finns kritiska zoner runt flygplanet som ska hållas fria från övrig verksamhet (till exempel utrustning, fordon, personal etc.). Dessa ytor kallas för Fueling Safety Zone (FSZ) och definieras som ett skyddsområde med minst tre (3) meters radie från flygplanets anslutningspunkter, bränsleslangar samt tankbils och/eller hydrantdispensers placering.

Det är inte tillåtet att koppla ifrån överfyllnadsskyddet vid tankning av luftfartyg. Procedurer som utförs enligt flygplanstillverkarens manual för tankning av luftfartyg där delar av nödsystem kopplas bort är tillåtna (med undantag för överfyllnadsskyddet) då minst ett annat nödsystem är inkopplat och i funktion

Flygbolaget ska säkerställa att en hastig evakuering är möjlig för samtliga passagerare då passagerarna befinner sig i luftfartyget under tankning.

15.3. Förebyggande av FOD och rengöring av apronytor

Samtliga som vistas inom airside har ett ansvar och en skyldighet att omhänderta främmande föremål (FOD), som kan komma att orsaka skador på flygplan. Marktjänstbolagen ansvarar för att vid uppställningsplats genomföra kontroll av FOD före flygplans ankomst och efter avgång. I kontrollen innefattas även kontroll och bortförande av utrustning eller föremål som kan skada flygplan. Ansvaret innefattar också rapportering till ansvarig flygplatspersonal vid de tillfällen man inte själv omedelbart kan omhänderta föremålet.

När det förväntas kraftiga vindar inom flygplatsområdet ska marktjänstbolag säkerställa att all utrustning och annat inte kan blåsa i väg och orsaka skador på såväl luftfartyg, människor samt egen eller annans egendom. Förfarandet ska tydligt framgå i marktjänstföretagets rutiner.

Ytterligare krav finns i AR Del 5 Kap 33. FOD Kontrollprogram.

15.4. Kontroll av aktörers efterlevnad av flygsäkerhet på apronytor

A
M

Swedavia har det övergripande ansvaret för att kontrollera aktörers efterlevnad av safety på apronytor. För att bevaka detta genomför Swedavia stickprovskontroller med syfte att säkerställa att alla aktörer verksamma på apron efterlever de regler som finns i Airport Regulations.

15.5. Kontroll, styrning och ledsagning av passagerare på apron

För hantering av passagerare på apron hänvisas till **del 4 kapitel 2, ombordstigning och avstigning.**

15.6. Snöröjning/halkbekämpning på uppställningsplats

Operatören/marktjänstbolaget ansvarar för att i god tid före luftfartygets ankomst/avgång kontrollera att passagerare/personal vid alla tillfällen kan röra sig på ett säkert sätt samt att vid behov utföra halkbekämpande åtgärder. Exempelvis rampyta för turnaround, trappor och områden där passagerare kommer röra sig med de redskap som tillhandahållits av Swedavia.

15.7. Procedurer för ankomst av luftfartyg på uppställningsytor

Inför uppställning av ett luftfartyg ska, av Swedavia godkända aktörer, säkerställa att det görs en FOD-kontroll av uppställningsytan, d.v.s. att ytan är fri från utrustning, föremål, glykol och personal som kan skadas av eller skada luftfartyget.

Intaxningen ska övervakas under hela proceduren. Om hinderfrihet eller säkerhetsaspekter inte är uppfyllda ska marshaller eller ansvarig operatör för aktivering

av dockningssystem avbryta intaxning med hjälp av signaler enligt SERA-förordningen eller genom att trycka nödstopp på dockningshjälpmedlet.

I övrigt gäller att varken fordon, personal eller andra föremål ska passera mellan luftfartyget och dockningssystem/marshaller under intaxningen.

Det är, utöver marshaller, förbjudet för övrig personal att beträda säkerhetsområdet under pågående intaxning till uppställningsplats om antikollisionsljuset är tänt. Undantag medges behörig personal som assisterar marshaller som till exempel wing walker.

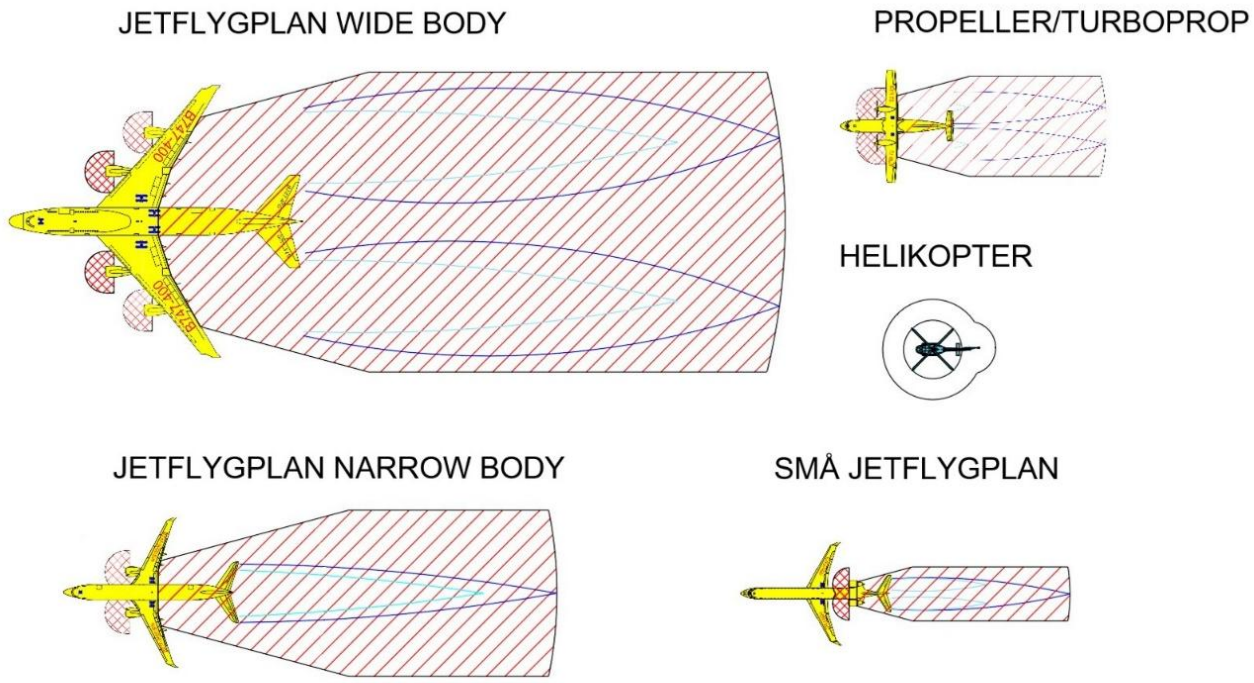
Efter fullt stopp och innan antikollisionsljuset är släckt får enbart personal som är nödvändig för att assistera luftfartyget beträda säkerhetsområdet. All övrig personal ska invänta att antikollisionsljuset släcks innan beträdande av säkerhetsområdet får ske.

- I samband med ankomst och avgång ska personal inte befinna sig under eller i bryggans rörelseområde. Utrustning får endast vara placerad på angivna platser.

A
M

15.8. Riskzoner kring luftfartyg

Vid start av motorer på luftfartyg skapas ett riskzonsområde som tydliggörs enligt bild nedan.



A
R

Riskområdets avstånd till luftfartyg definieras av luftfartygstillverkaren. På grund av risker med jet blast samt risker för insugning ska dessa riskzoner beaktas vid vistelse kring ett luftfartyg.

Personal och utrustning som är nödvändiga för att assistera luftfartyget vid ankoms- eller avgångsprocedur får beträda riskområdet om detta kan ske på ett säkert sätt. All annan personal och utrustning ska befinna sig utanför riskområdet när anti-kollisionsljuset är tänt och motorerna är i gång.

15.9. Uppställningsområden för rampmateriel

Rampmateriel, lös utrustning och flygcontainrar ska säkras så att de inte kan bringas i rörelse genom vindpåverkan eller jet blast.

- Swedavias funktion ATOS och ADO har befogenhet att kontrollera att ovanstående bestämmelser åtlyds samt beordra flyttning eller säkring av materiel eller utrustning som är felplacerad eller utgör risker/hinder för verksamheten.

Utrustning som placeras ut för att förbereda kommande turnaround får inte hindra övrig verksamhet.

Eventuella GPU och utrustningsluckor ska vara stängda inför ankomst och avgång.

15.10. Hantering av dockningssystem och passagerarbryggor

Ansvaret för manövrering av passagerarbryggor åligger det marktjänstbolag som betjänar brygganslutet luftfartyg. Vid körning av brygga ansvarar operatören för att markerat område under och omkring bryggans rörliga delar är fritt.

Bryggorna och dockningssystemen ska manövreras enligt tillverkarens operatörsinstruktioner och/eller de anvisningar som meddelats av Swedavia.

Ansvarig för avgångsprocedur får av säkerhetsskäl inte lämna bryggan förrän push-back har påbörjats

Swedavia godkänner de aktörer som tillåts tända upp dockningssystem på flygplatserna. Aktörer som tillåts tända upp systemen ska ha slutfört Swedavias utbildning med godkänt resultat. Tillstånd att köra passagerarbryggor gäller två år räknat från det datum som utbildningen ägde rum eller när operatören senast fick sitt tillstånd förnyat. Förnyelse av tillståndet ska göras var annat år. Även bryggkörningsuppehåll på mer än sex månader med giltigt tillstånd kräver en repetition. Har inte tillståndet förnyats inom två månader efter dess utgångsdatum, ska ny utbildning ske i stället.

Aktör ska kunna uppvisa dokumentation för personal som innehar utbildning för manövrering av bryggor och dockningssystem. Denna dokumentation ska sparas så länge berörd personal innehar sin anställning och behörighet.

A
R

15.11. Utplacering av koner och klossar

Koner ska placeras utanför vingspetsarna, max 1 meter från vingspetsen. Kon ska placeras ut bakom flygplanets stjärt, max 1 meter från stjärten.

Respektive marktjänstbolag ansvarar för att koner och klossar efter ankomst placeras på avsedd plats enligt anvisningar från aktuellt flygbolag.

Den som har satt klossarna ska signalera till pilot när klossarna är fullständigt satta, antingen genom handsignal enligt SERA, eller genom att aktivera ”Chocks On” i dockningssystemet.

Koner ska vara hela, kontrasterande mot omgivningen och försedda med reflekterande material för visibilitet även vid nedsatt sikt.

Befälhavare för luftfartyg som är undantaget marktjänstbolag ansvarar för utsättningen av koner och klossar.

15.12. Uppställningsplats efter avgång

Efter luftfartygets avgång svarar uppstartsledare för 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.

- Eventuellt använd trappa parkerad på avsedd plats med laddning ansluten och skydd för manöverpanelen överdraget.

Efter luftfartygets avgång svarar bryggoperatör för att:

- Bryggan är körd till parkeringsläge samt att ingen utrustning finns lämnad under i anslutning till bryggan som kan skadas eller skada bryggan vid manövrering.
- Dockningshjälpmedlet är inaktiverat eller frånslaget

15.13. Avisningsplatser

Avisning får endast ske på platser godkända för avisning.

AR

Swedavia är som flygplatshållare skyldig att se till att operatörer som trafikerar flygplatsen ges möjlighet att vid behov avisa flygplanet före start. Tillvägagångssätt och procedur ska utföras i enlighet med gällande bestämmelser, såsom European Aviation Safety Agency (EASA), Airport Regulations samt tillämpliga miljöhänsyn för användning och tillvaratagande av avisningsvätska.

Personal som utför avisning eller därtill hörande verksamhet ska inneha godkänd, aktuell och gällande behörighet.

Avisningskoordinator ska oberoende av vilken avisningsyta som används vara väl bekant med området och ha kunskap i områdets beskaffenhet och begränsningar. Koordinator ska också förvissa sig om att all personal som utför avisning svarar mot ställda kompetenskrav.

15.14. Kommunikation om driftstörningar på apronytor

När något riskerar att påverka den operativa driften på apronytor är aktörer skyldiga att hålla sig informerade kring operativa begränsningar som flygplatsen publicerar.

15.15. Platsspecifik information Luleå Airport

LLA

15.15.1. Ankomster LLA

Förhandstillstånd erfordras (PPR) för flyg som ej opererar i linjetrafik.

15.15.2. Dockningssystem

Flygplansparkeringsplats 3–5 är utrustad med elektroniskt in-docknings/guide-system.

15.15.3. Godkända platser för avisning Vid Luleå Airport

Uppställningsplats 8 samt 9 är godkända för avisning.

Beställning av avisning sker på frekvens 121.95.

16. Trafikövervakning av fordon

16.1. Allmänt

Flygplatsernas område är uppdelade i två områden, Airside och Landside. Områdena skiljs åt av ett skalskydd där allt inom inhängningen klassas som Airside, vilket betyder att all fordonstrafik kontrolleras av Swedavia. Flygplatsernas inhängning klassificeras som ett juridiskt inhägnat område, med hänvisning till Trafikförordningen (*1998:1276 1 kap 2§*), undantag för inhägnat område. I övrigt gäller Trafikförordningen i sin helhet vilket kontrolleras av Polismyndigheten. För de undantag som anges i Trafikförordningen avseende inhägnat område är dessa inarbetade i denna del av Airport Regulation (AR). Om föreskrifterna i AR skiljer sig från Trafikförordningen gäller AR.

16.1.1. Definitioner

16.1.1.1. Definition av motordrivna fordon

Motordrivna fordon, härefter endast benämnt fordon, delas in i motorfordon, traktor, motorredskap och terrängmotorfordon. Motorframdriven utrustning som till exempel Segway, elcykel och elsparkcykel definieras också som motordrivna fordon.

16.1.1.2. Definition av arbetsredskap

A
R

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 motordriven utrustning definieras som arbetsredskap. Fjärrstyrd motordriven utrustning definieras som arbetsredskap, men operatören ska inneha behörigt körtillstånd. Även cykel och sparkcykel definieras som arbetsredskap.

16.1.2. Airside

Flygplatsernas Airside består av Färdområden, Manöverområden och Övriga operativa ytor.

- **Färdområde**: Ytor där luftfartyg rör sig, d.v.s. plattor, uppställningsplatser, taxibanor och rullbanor med tillhörande stråkytor. *
- **Manöverområde**: Ytor till för start, landning och taxning av luftfartyg med tillhörande stråkytor.
- **Övriga operativa ytor**: Ytor där inga luftfartygsrörelser förekommer.

För att få framföra fordon inom ovanstående områden har flygplatserna upprättat trafikområden som kräver olika typer av kompetenser hos föraren eller utrustning på fordonet för att tillåtas att vistas där.

LLA

16.1.3. Trafikområden

Flygplatserna kan bestå av följande trafikområden (TO):

- **Rött** – Fordonet får framföras på CSRA.
- **Vitt** - Fordonet får framföras inom DMA-område.

Se webbkarta Fordonskarta med informationslager för Trafikområden

16.1.4. Behörighet till trafikområden

För att få framföra fordon inom trafikområdena så behöver man utöver badgen även ha ett körtillstånd avseende det trafikområde fordonet framförs på och att fordonet uppfyller synlighetskraven enligt **kapitel 16.1.7**.

16.1.5. Fordonsförsäkring

Samtliga fordon, registrerade och oregistrerade, som används inom Airside ska vara trafikförsäkrade alternativt ska ansvarsförsäkring finnas som motsvarar trafikförsäkring.

16.1.6. Godkänt fordon

16.1.6.1. Driftsättning av ett nytt fordon

AR

Det åligger samtliga aktörer att inför driftsättningen av ett nytt fordon på Airside tillse att fordonet föregås av en fordonskontroll enligt Checklista ”inför driftsättning av ett nytt fordon” som finns i Ansökan om fordonstillstånd.

Fordon som ska användas på en Swedavia flygplats ska vara klassificerat enligt Transportstyrelsens regler alternativt i enlighet med fordonsbeskrivningen som omnämns nedan, då fordon saknar registrering i svenskt bilregister. Fordonsklassificering utförs av fordonstillverkare eller leverantör.

I Fordonsbeskrivning för markgående fordon – Swedavia International Airports finns klassificering för fordon angivet. Se extranätet [swedavia.net].

Registrerade fordon som brukas inom Airside ska vara försedd med registreringsskylt, se förordningen om Vägtrafikregistret (2001:650). För oregistrerade fordon ska ett internnummer finns synligt på fordonet.

16.1.6.2. Kontrollbesiktning och trafiksäkerhetskontroll

Fordon och släpfordon som finns registrerade i svenskt vägtrafikregister och som används på Airside ska genomgå kontrollbesiktning med godkänt resultat enligt nationellt fastställt intervall, se Transportstyrelsens hemsida för besiktningsregler för undantagna fordonsslag. Besiktning ska vara genomförd av ackrediterat besiktningsföretag.

Vid ansökan om fordonstillstånd för oregistrerade och avställda fordon ska även protokollet från den senaste trafiksäkerhetskontrollen bifogas.

Oregistrerade fordon och släpfordon samt avställda fordon med registreringsskylt som används inom Airside ska genomgå trafiksäkerhetskontroll med godkänt resultat enligt samma intervall som kontrollbesiktning. Trafiksäkerhetskontrollen ska vara genomförd av ackrediterat besiktningsföretag.

Vid anmärkning om brister efter kontrollbesiktning/trafiksäkerhetskontroll, ska kopia på dokumentationen som visar att bristerna är åtgärdade bifogas i samband med fordonstillståndsansökan.

Aktörer som nyttjar nya fordon som ännu inte kallats till en första kontrollbesiktning/trafiksäkerhetskontroll, ska på begäran från Swedavia kunna uppvisa dokument som styrker att fordonet är nytt.

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.

16.1.6.3. Underhållsprogram

Fordon som används inom flygplatsens trafikområden omfattas av krav på genomförande av service. Samtliga aktörer med fast verksamhet alternativt uppdrag på flygplatsen är ansvariga för att underhållsprogram för fordon och arbetsredskap följs enligt tillverkarens rekommendationer för att trafiksäkerhets-, miljö-, flygsäkerhets- och arbetsmiljömässiga aspekter upprätthålls. Respektive aktör ansvarar för att dokumentation från genomförd service sparas minst fyra (4) år efter fordonet tagits ur bruk, eller tills Transportstyrelsen granskat dokumentationen.

Utförda underhållsåtgärder dokumenteras med minimum avseende på:

AR

- Underhållstyp (förebyggande/avhjälpande)
- Punkter/föremål som kontrollerats/reparerats
- Datum för underhållet
- Namn på personen som utfört underhållet alternativt verkstadsstämpel.

16.1.6.4. Egenkontroll av fordon

Aktörer ska själva implementera egenkontrollprogram för fordon 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. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

Fordon 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.

Fordon och arbetsredskap som varit involverad i en händelse som föranleder att misstanke om nedsatt funktion kan finnas, ansvarar ägaren för att dessa genomgår granskning i proportion till händelsen.

Fordon och arbetsredskap som varit involverad i en händelse som föranleder att misstanke om nedsatt funktion kan finnas, ansvarar ägaren för att dessa genomgår granskning i proportion till händelsen.

16.1.6.5. Dokumentation

Underhåll ska dokumenteras och följa det som anges i **kapitel 16.1.6.3.**

Egenkontrollen ska dokumenteras och ange fordonets registreringsnummer/internnummer, typ av underhåll, datum och vem som utförde kontrollen.

Dokumentationen för underhåll och egenkontroll ska sparas så länge fordonet finns i drift och minst 4 (fyra) år efter att det tagits ur bruk, eller tills Transportstyrelsen granskat dokumentationen.

16.1.7. Synlighetskrav för fordon och arbetsredskap

Fordon & arbetsredskap som framförs inom trafikområden ska uppfylla nedanstående synlighetskrav.

16.1.7.1. Synligt Fordonstillstånd

Fordon på Airside ska medföra giltigt fordonstillstånd som placeras väl synligt på vänster sida av framrutan. Fordonstillståndet redogör inom vilka trafikområden ett fordon tillåts framföras inom.

A
R

Fordon och arbetsredskap som saknar vindruta ska placera fordonstillståndet på ett väl synligt ställe.

16.1.7.2. Företagsidentifikation

Fordon som används på Airside ska vara märkta med företagsidentifikation väl synligt från sidan av minst 30*15 cm där så är möjligt.

Även arbetsredskap och utrustning som används på Airside ska vara märkta med företagsidentifikation på sidorna.

16.1.7.3. Framträdande färger & markeringar

Fordon

Fordon som brukas på färdområdet ska vara färgade/markerade med framträdande färger/mönster för att förstärka fordonets synlighet i förhållande till dess omgivning. Följande framträdande färger rekommenderas:

- Gult för servicefordon
- Rött för utryckningsfordon

Fordon som inte är märkta enligt ovanstående rekommendationer ska kompletteras med följande alternativ:

- Alternativ 1: Märkas med minst en till framträdande färg gentemot den miljö som fordonet normalt opererar i. Förslag på framträdande färger är orange, vit, svart, blå men exkluderar inte andra färgval.

- Alternativ 2: Markeras med ett schackrutemönster på samtliga sidor som är minst 0,9x0,9m stort och varje ruta minst 0,3x0,3m. Mönstret ska sticka ut från fordonets färg, till exempel svart/gult eller orange/vitt.

16.1.7.4. Arbetsredskap

Arbetsredskap som brukas på färdområdet ska följa samma riktlinjer som anges ovan för fordon för att förstärka arbetsredskapets synlighet i förhållande till dess omgivning.

16.1.7.5. Reflexer

Fordon och arbetsredskap på färdområdet ska vara markerade med reflexer i den omfattningen att tydlig mörkermarkering erhålls, d.v.s. storlek/konturer framgår. Reflexfolien ska vara färgade enligt följande:

- Gula reflexer – Fordonet/objektets sidor.
- Vita reflexer – Fordonet/objektets framsida.
- Röda reflexer – Fordonet/objektets baksida.

Undantag för röda och vita reflexer kan medges till arbetsredskap och specialfordon som inte har en tydlig definierad fram- eller baksida (exempel vikbomslyft, saxlyft, värmare, vagnar, GPU etc.).

Dessa markeras istället med gula reflexer runt objektets alla sidor.

AR

Se Checklista Reflexmärkning av fordon och utrustning för placering. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

16.1.7.6. Ljussättning

Halvljus alternativt halvljusautomatik ska alltid vara påslaget vid färd på Airside.

I dimma och vid kraftig nederbörd får dock dimljus fram och bak användas i stället för halvljus. Fordonsförare ska alltid beakta risken för bländning för besättningar, flygledare i flygtrafikledningen eller andra fordonsförare i samband med nyttjande av helljus.

16.1.7.7. Varningsljus

Fordon som framförs på färdområdet ska vara försedda med gult/orange varningsljus placerad på taket eller annat högt synligt ställe för 360° synvinkel. Den ska blinka/blixtra/rotera med en blinkfrekvens av 60–90 blixtar/minut och ha en effektiv ljusintensitet på 40–400 candela.

Undantag gäller utryckningsfordon i samband med utryckning, då ska blått varningsljus användas och uppfylla samma kriterier som ovan.

Fordon som utför ”follow-me” ska vara utrustade med en skylt som är belyst med gult/orange varningsljus, ha en blinkfrekvens av 60–90 blixtar/minut och en effektiv ljusintensitet av 200–400 candela.

16.1.7.8. Radionummer/Anropsidentifikation

Fordon med behörighet på manöverområdet ska vara märkta med ett radionummer, ”*anropsidentifikation*”, som minst är 35 cm i höjd eller anpassat till befintlig yta och som är reflekterande samt placerat på båda sidorna av fordonet.

Radionumret ska vara uppmärkt väl synligt i fordonet för föraren.

16.1.8. Fordonstillstånd

16.1.8.1. Allmänt

Fordon som framförs på Airside ska vara försedda med ett fordonstillstånd.

För ytterligare krav se AR Del 3 kapitel 6.2 Miljökrav för fordonstillstånd.

Fordonstillståndet betraktas som en behörighetshandling,

Se AR Del 2 Kapitel 6. Behörighetskort, nycklar och passerkort för fordon,

då tillståndet anger inom vilka trafikområden fordonet tillåts trafikera, **kapitel 16.1.3**.

Flygplatserna är ålagda att begränsa antalet fordon och fordonsrörelser med tillträde till Airside, därav beviljas endast fordonstillstånd för fordon som anses nödvändiga för flygplatsen eller dess aktörers verksamhet. Fordonstillståndet utfärdas antingen som Fast, Tillfälligt eller Visitor och anger även om fordonet ska framföras permanent inne på Airside eller får köra in/ut genom flygplatsen bevakade inpasseringspunkter.

A R

Fordon som av anledning exempelvis ska repareras, användas som reservdelsfordon eller liknande och ska fortsatt befinna sig på airside ska ha utfärdat fordonstillstånd och fordonet ska förses med orange tag som är märkt med texten ”Användningsförbud” samt med information om åtgärd. I samband med ovan ska ATOS kontaktas för märkning med orange tag och Swedavia Service Center meddelas för registrering av Användningsförbud.

Fordonstillstånd till privatägda fordon utfärdas undantagsvis i enlighet med nedan:

- Det ska finnas ett operativt behov.
- Aktuellt fordon uppfyller krav i Airport Regulations avseende synlighetskraven.
- Det ska finnas en försäkring i enlighet med kap. 16.1.5.

***OBS!** Kravet på fordonstillstånd kan efter prövning frångås för fordon som tillfälligt används inom avgränsat område på Airside. Upprättad flygsäkerhetsplan ligger till grund för om fordonstillstånd kan frångås, miljökrav är fortsatt kravställt att uppfylla.*

16.1.8.2. Fast fordonstillstånd

Aktörer verksamma på flygplatsen som har avtal med Swedavia och som behöver framföra fordon för att utföra sina åtaganden kan ansöka om fast fordonstillstånd.

Fordon med fordonstillstånd för permanent vistelse kan inhämta undantag från APOC eller ADO att få lämna Airside för kontrollbesiktning eller service.

Fordon (nytt från fabrik eller begagnat) som anländer till flygplats och som behöver tas in till verkstad på Airside för att utrustas och trafiksäkerhetskontrolleras före driftsättning, tillåts ansöka om ett visitor fordonstillstånd som utfärdas vid första angöring till flygplats. Därefter kan tillstånd uteslutas förutsatt att det aktuella fordonet förvaras i låst utrymme/lokal tills det är anpassat i relation till innehåll i Checklista som finns i 'Ansökan om fordonstillstånd'. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

I de fall ett fordon ska angöra flygplats och är fullt utrustat och klart för driftsättning med permanent fordonstillstånd (ej in-/utpassering), ska aktuell aktör kontakta APOC innan fordonet ska passera bemannad säkerhetskontroll.

För att erhålla och inneha ett fast fordonstillstånd behöver följande kriterier uppfyllas:

- Aktören ska ha ett avtal med Swedavia
- Det ska finnas ett operativt behov av att framföra fordon på Airside i samband med tjänst.
- Fordonet uppfyller synlighetskraven som anges i kapitel 16.1.7.
- Fordonet ska inneha en giltig trafikförsäkring/ansvarsförsäkring.
- Samtliga fordon ska bifoga kopia på underhållsdokumentation
- Säkerställa att fordonet ska uppfylla miljökrav i enlighet med AR Del 3 kap 6.

AR

16.1.8.3. Tillfälligt fordonstillstånd

Tillfälligt fordonstillstånd kan endast ansökas av flygplatsernas redan etablerade aktörer med behörighet att framföra fordon inom Airside. Swedavia utfärdar tillfälligt fordonstillstånd med en (*1*) kalenderdags giltighet för fordon som ska framföras under kortare period än en (*1*) månad. Ska tillfälligt fordonstillstånd utnyttjas under flera dagar i följd ska nytt tillstånd utfärdas för varje påbörjad kalenderdag.

OBS! *Nattarbeten som sker mellan två kalenderdagar ska kommuniceras vid ansökan om fordonstillstånd.*

Fordon med tillfälligt fordonstillstånd får framföras inom de trafikområden där fordonet uppfyller kriterierna avseende utrustning i enlighet med kapitel 16.1.7, annars ska fordonet eskorteras av behörigt fordon.

16.1.8.4. Visitor fordonstillstånd

Aktörer som har ett behov av att tillfälligt införa ett fordon på Airside i samband med tjänst, kan ansöka om ett visitor fordonstillstånd. Visitor fordonstillstånd har en längsta giltighet om en (*1*) kalenderdag och fordonet ska alltid eskorteras av behörig förare och behörigt fordon, se kapitel 16.2.14 för eskortering av fordon.

OBS! *Nattarbeten som sker mellan två kalenderdagar ska kommuniceras vid ansökan om fordonstillstånd.*

16.1.8.5. Ansökan om fordonstillstånd

Aktörer som önskar införa fordon på Airside kan av företagets godkända handläggare ansöka om ett fordonstillstånd genom att fylla i blanketten för fordonstillstånd.

Tillsammans med ansökan om fordonstillstånd ska serviceintyg från fordon bifogas.

Vid ansökan om fordonstillstånd för oregistrerade och avställda fordon ska även protokollet från den senaste trafiksäkerhetskontrollen bifogas,se Transportstyrelsens hemsida för besiktningsregler för undantagna fordonsslag. *

16.1.8.6. Ansökan om visitor fordonstillstånd

Visitor fordonstillstånd kan enbart ansökas av godkända handläggare genom att fylla i ansökan för visitor.

16.1.8.7. Återlämnande av fordonstillstånd

Aktörer ansvarar själva för att utfärdade fordonstillstånd återlämnas vid till exempel förnyelse av fordonstillstånd, förändring av fordonsregistrering, om företaget upphör eller att fordonstillståndet har blivit återkallat.

Återlämning av fordonstillstånd sker till flygplatsens Service Center. Aktörer som försummat att återlämna fordonstillstånd, debiteras särskilt för detta, se avgifter i **kapitel 16.1.13.**

AR

16.1.8.8. Förlust av fordonstillstånd

Förlust av fordonstillstånd ska omgående anmälas till flygplatsens Service Center eller Ledningscentral. Se Blankett för Förlustanmälan av kör- eller fordonstillstånd. Länken går till startsidan för AR, dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

16.1.8.9. Återkallande av fordonstillstånd

Vid överträdelser av dokumentets bestämmelser, kan fordonstillståndet dras in efter beslut av Swedavia.

16.1.9. Körtillstånd

16.1.9.1. Allmänt

Körtillstånd är giltigt i 24 månader och är en behörighet där man är berättigad till att framföra fordon på Airside. Körtillståndet innehåller färgkoder som anger inom vilka trafikområden föraren är berättigad att framföra fordon på.

För att erhålla eller bibehålla ett körtillstånd krävs det att:

- Ett operativt behov av körtillstånd kan påvisas.
- Arbetsgivaren har kontrollerat att berörd personal innehar för fordonet giltigt körkort.
- Arbetsgivaren har kontrollerat att berörd personal även uppfyller eventuella villkor i körkortet.

- Föraren har genomgått flygplatsens körtillståndsutbildning inklusive kunskapsprov och utcheckning med godkänt resultat.
- För behörighet på manöverområdet gäller även att språktest och körtillståndsutbildning på manöverområdet slutförs med godkänt resultat. OBS! Externa aktörer är undantagna krav på språktest för engelska.
- Utbildning och kompetensbevis för respektive fordon, kringutrustning och tillbehör som ska användas.
- Arbetsgivaren ska därefter genomföra löpande kontroller.
- Safety/Securityutbildningen och giltig badge.
- Giltigt körkort medförs fysiskt vid framförande av fordon.

OBS! Kravet på körtillstånd kan frångås för fordon som tillfälligt används inom upprättat arbetsområde på Airside. Upprättad flygsäkerhetsplan ligger till grund för om körtillstånd kan frångås.

16.1.9.2. Körtillståndsutbildningar

Swedavia tillhandahåller körtillståndsutbildningar och tillhörande repetitions- och refreshutbildning för de olika trafikområdena. Se extranätet [swedavia.net] för information om körtillståndsutbildningar och ansökningsblanketter.

A R

16.1.9.3. Ansökan om körtillstånd

Aktörer som behöver framföra fordon på Airside ska fylla i blanketten:

- Anmälan till utbildning och ansökan om körtillstånd vid ansökan om nytt körtillstånd
- Ansökan om förnyat körtillstånd 24 månader vid ansökan om förnyat körtillstånd.
- Anmälan till refreshutbildning för körtillstånd (3-12 mån) vid ansökan om nytt körtillstånd

Det är upp till aktörerna att säkerställa att egen personal i samband med anmälan till körutbildning uppfyller förkunskapskraven samt innehar giltigt körkort, vilket löpande ska dokumenteras och sparas i minst två år.

Se extranätet [swedavia.net] för information om körtillståndsutbildning och ansökningsblanketter.

16.1.9.4. Frånvaro från fordonskörning

Frånvaro 3–12 månader

Om någon med körtillstånd inte framför fordon mellan 3–12 månader så ska individen och arbetsgivaren se till att denne inte framför fordon förrän man slutfört flygplatsens refreshutbildning med godkänt resultat.

Frånvaro >12 månader

AR

Vid frånvaro från fordonskörning mer än 12 månader är kompetens förbrukad och ny grundutbildning ska genomföras.

16.1.9.5. Specialfordon

Samtliga aktörer på respektive flygplats ansvarar för att ta fram utbildningsprogram för de fordonsslag som används. Respektive aktör ska själva upprätta intern utbildningsstruktur och dokumentera personalens kompetenser och säkerställa att dessa förnyas löpande.

Aktörer ska kunna uppvisa intygen för ovanstående utbildningar när helst detta efterfrågas av Swedavia eller vid verksamhetsrevisioner.

16.1.9.6. Återlämnande av körtillstånd

Innehavaren ansvarar för att tillståndshandlingar återlämnas vid följande tillfällen:

- Vid förnyelse av körtillstånd.
- Vid Swedavia eller arbetsgivarens beslut om indraget körtillstånd.
- Vid förändringar av personuppgifter i körtillstånd.
- När körtillstånd för tjänstens utövande inte längre är nödvändigt.

Arbetsgivaren ansvarar för att körtillstånd återlämnas vid följande tillfällen:

- Vid återkallande av körkort.
- Vid arbetsgivares beslut om indragning av körtillstånd.
- Vid anställningens upphörande.
- Om företaget upphör.

Vid återkallande av körkort ansvarar innehavaren för att meddela arbetsgivaren om detta. Återlämnande av körtillstånd sker till Swedavia Service Center.

Körtillstånd som inte ska användas en längre period ska lämnas in till Swedavia Service Center för förvaring.

16.1.9.7. Förlust av körtillstånd

Förlust av körtillstånd ska omgående anmälas till flygplatsens Service Center eller Ledningscentral. Se Blankett för Förlustanmälan av kör- eller fordonstillstånd. Länken går till startsidan för AR, dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

16.1.10. Kontrollanter på Airside

ATOS, Polis samt av Swedavia anlitat bevakningsföretag har rätt att stoppa och utföra kontroll av fordon och fordonsförare.

Fordon, som vid kontroll påträffas vara i sådant skick att det inte får användas i trafik förrän konstaterade brister avhjälpts, beläggs med *Användningsförbud*.

Förare som i samband med framförande av fordon på Airside påträffas utan giltigt körtillstånd, ska eskorteras till sin arbetsgivare, förutsatt att företaget ligger på Airside, alternativt till närmaste grind.

16.1.10.1. Påföljder vid trafikförseelser på Airside

Swedavia ansvarar för att utreda trafikförseelser som rapporteras in i vårt ärendehanteringssystem. Baserat på vad utredningen kommer fram till kan Swedavia välja att utfärda påföljder som konsekvens av situationen. Swedavia använder sig av ett system där fordonsföraren som brutit mot flygplatsens trafikregler blir belagd med prick/prickar som påföljd beroende på hur allvarlig händelsen bedöms vara. Registrering av prick belastar samtliga körtillstånd i de fall förare innehar körtillstånd hos flera aktörer.

Vid överträdelse av flygplatsens bestämmelser kan körtillstånd dras in, tillfälligt eller permanent av Swedavia. Ett körtillstånd dras in för förare som gjort sig skyldig till tre (*3*) prickningar inom en period på 24 månader. Minsta tid för indraget körtillstånd är en månad, längre tid kan tillämpas beroende på allvarlighetsgraden.

Vid misstänkt rattonykterhet ska polis tillkallas. Förare som framför fordon på Airside utan giltigt körtillstånd, kan efter prövning resultera i indragen badge.

För att erhålla körtillstånd efter indragning krävs ny Körtillståndsutbildning grund eller Körtillståndsutbildning manöverområde, beroende på vilken behörighet som är aktuell för indragning. I de fall en person får behörighet för Körtillstånd grund indraget blir behörigheten för manöverområde pausat under perioden för indragningen.

16.1.10.2. Trafikförseelser med prickning/indragning av körtillstånd som påföljd.

A R

Förseelser som leder till prickning/indragning av körtillstånd bedöms av Swedavia som utgår från, men är inte begränsade till:

Checklista Prickning och konsekvens av trafikförseelser. Länken går till startsidan för AR, dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

16.1.10.3. Avlägsna fordon

ATOS har rätt att sätta användningsförbud på fordon som inte uppfyller kraven i detta AR. Användningsförbud hävs när de angivna bristerna åtgärdats och inspekterats av ATOS.

Fordon som framförs och påträffas utan giltigt fordonstillstånd på Airside ska eskorteras ut till Landside av ATOS eller av Swedavia anlitat bevakningsföretag. Fordon utan registreringsskylt som ej får lämna Airside, d.v.s. får inte framföras på allmänna vägar, markeras med användningsförbud och eskorteras till en yta utanför färdområdet.

Ägaren till ett fordon som påträffas utan förare och giltigt fordonstillstånd på Airside, kommer att kontaktas av Swedavia. Om Swedavia inte får kontakt med ägaren markeras fordonet med användningsförbud. Om fordonet ska flyttas men är belagt med användningsförbud, ska eskortering begäras av ATOS/APOC. Kvarstår fordonet utan giltigt fordonstillstånd efter sju kalenderdagar från kontaktdatum med ägaren, alternativt meddelande, kan fordonet flyttas av Swedavia till en yta där fordonsägaren faktureras för kostnaderna.

Om fordonet befinner sig på färdområdet och Swedavia bedömer att fordonet riskerar att påverka flygsäkerheten eller övrig verksamhet, har flygplatshållaren rätt att flytta/avlägsna fordonet.

Om det påträffas att ett fordon med utfärdat användningsförbud fortfarande används på Airside, har Swedavia eller av Swedavia anlitat bevakningsföretag rätt att omgående eskortera alternativt vidta åtgärder som avlägsnar fordonet från Airside.

16.1.10.4. Avlägsna arbetsredskap

Ägaren till ett arbetsredskap som inte uppfyller AR-reglerna och som påträffas på Airside kommer att kontaktas av Swedavia och bli tillsagd att åtgärda bristerna alternativt avlägsna arbetsredskapet från Airside omedelbart. ATOS har rätt att sätta användningsförbud på arbetsredskapet som inte uppfyller kraven i detta AR.

Påträffas det att arbetsredskap står kvar eller fortsätter att användas på Airside, eller bedöms riskera påverka flygsäkerheten eller övrig verksamhet negativt trots att ägaren blivit tillsagd att avlägsna arbetsredskapet, har Swedavia rätt att flytta arbetsredskapet och fakturera ägaren kostnaderna.

16.1.10.5. Avgifter

Information gällande avgifter för fordonstillstånd, körtillstånd och körutbildningar finns på extranätet [swedavia.net]. Företag som försummat att återlämna fordonstillstånd och körtillstånd debiteras särskilt för detta.

A
R

16.2. Trafikalt

Swedavia har ett ansvar att säkerställa att antalet fordon som tillåts på Airside ska begränsas till ett minimum efter operativt behov.

LLA

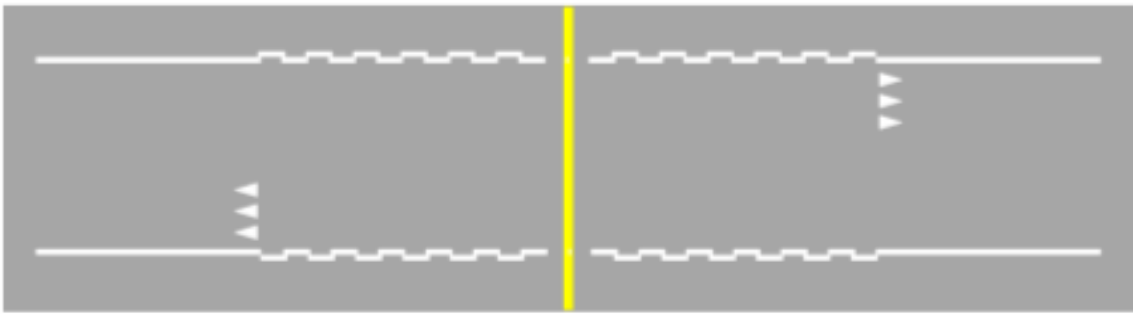
16.2.1. Gång- och cykeltrafik på Airside

Det är förbjudet att gå eller cykla över fordonsvägar, apronytor etc. utan att det finns ett arbetsuppdrag som motiverar vistelsen utanför markerade gång- och cykelvägar

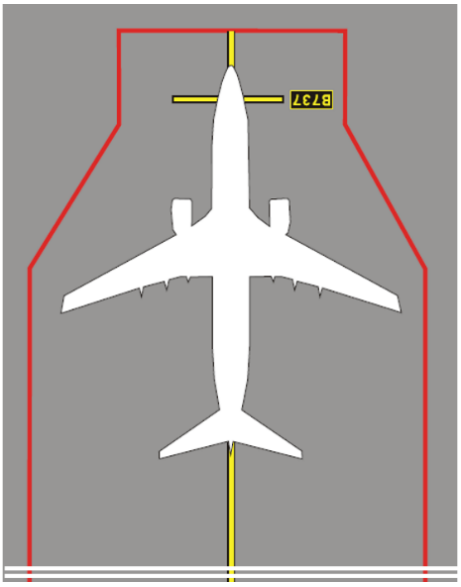
16.2.2. Väg- och andra säkerhetsmarkeringar

Fordonsvägar är markerade med vita heldragna kantlinjer och all fordonskörning ska i möjligaste mån framföras inom dessa vita linjer. När Fordonsvägen korsar en taxilinje eller framförs på en yta där hinderfrihet ej råder mot intilliggande taxiväg/taxilinje, så indikeras den sträckan av Fordonsvägen med lateralt streckade vita kantlinjer, se bild ovan. Fordon ska lämna företräde till flygtrafik vid väjningslinjen så kallade ”*hajtänder*” alternativt stoppstreck.

AR



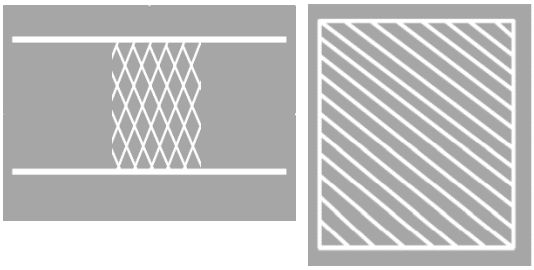
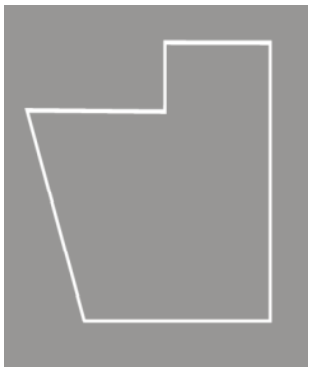
Luftfartygets säkerhetsområde (Equipment Restraint Area = ERA) vid uppställningsplatsen markeras med enkel röd säkerhetslinje.



När ett flygplan är på väg att taxa in/ut från uppställningsplatsen får ingen utrustning och/eller fordon förekomma innanför gränsen medan flygplansmotor/-er är i gång.

Undantag medges till vissa fordon nödvändiga för luftfartygets in-/uttaxning till exempel follow-me.

Bakom luftfartyget finns dubbla vita streckade begränsningslinjer för att upplysa markpersonalen om säkert avstånd till taxande flygplan utanför uppställningsplatsen.

Röda spärrområden	Vita spärrområden	Parkeringsplatser
		
Där röda spärrområden (snedstreckad yta) finns får fordon och arbetsredskap *inte stanna**	Där vita spärrområden (snedstreckad yta) finns får fordon och arbetsredskap *inte parkera*, dock får man stanna men fordon och arbetsredskap ska hållas under uppsikt.	Parkeringsplatser för fordon och arbetsredskap markeras med en enkel heldragen vit linje.

** På röda spärrområdet under bryggorna är det förbjudet att uppehålla sig när flygplan taxar in mot uppställningsplatsen, detta gäller tills antikollisionsljuset är avslaget.*

AR Fordonsvägar av temporär art kan komma att ut markeras med andra typer av markeringar än vad som anges ovan, till exempel koner, vägsergeanter, staket eller liknande. Dessa ”*temporära*” lösningar kommer att informeras i relevanta kommunikationskanaler.

16.2.3. Trafik och ordningsregler

Inom Swedavia gäller nedanstående trafik- och ordningsregler.

- Framförandet av fordon på Airside får endast ske i samband med tjänsteuppdrag och ska i första hand ske på markerade fordonsvägar.
- Fordon som framförs på färdområdet ska ha påslagen gult/orange varningsljus vid färd.
- Antalet rörelser på färdområdet ska så långt som möjligt minimeras. Finns det alternativa fordonsvägar som undviker färdområdet så ska dessa nyttjas i första hand.
- Det är förbjudet att använda rullbanan för att gena över flygplatsområdet.
- Vägmärken, vägmarkeringar och trafiksignaler uppsatta av Swedavia ska följas.
- Utryckningsfordon som påkallar ”fri väg” (*blått varningsljus*) är undantagna hastighetsbegränsningar.
- Generell hastighetsbegränsning på Airside är 30 km/h

A
R

- Oavsett hastighetsbegränsning ska fordonets hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn ska tas till väg-, väderleks- och siktförhållanden, fordonets skick och belastning samt trafikförhållanden i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna framför varje hinder som går att förutse.
- Fordonsförare ska visa hänsyn till övriga som uppehåller sig på Airside.
- Håll avstånd till framförvarande fordon för att minimera risken för påkörning.
- Vid möte av fordonstrafik ska detta ske på höger sida.
- Körriktningsvisare/blinkers ska användas vid ändring av körriktning.
- Omkörning av fordon ska främst ske till vänster men kan ske till höger när föraren av det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng.
- Om det finns något hinder för möte ska den förare som har hindret på sin sida stanna.
- Anvisning av Polis, ATOS, Swedavia anlitad bevakningsentreprenör, Vägtransportledare, eller av Swedavia utsedda trafikvakter ska följas.
- Släp- eller efterfordonets vikt får inte överstiga dragfordonets vikt eller totalvikten enligt fordonstillverkarens specifikationer.
- Utfart mot uppmarkerad fordonsväg har väjningsplikt.
- Högerregeln gäller på Airside.
- Handbroms/parkeringsbroms ska vara åtdragen/påslagen vid parkering av fordon.
- Det är förbjudet att köra över kablar, slangar eller annan utrustning.
- I ett fordon får inte fler passagerare tas med än den är registrerad för.
- Säkerhetsbälte, om det finns, ska användas av samtliga i fordonet.
- Tankning av fordon ska ske på Swedavia godkända ytor.
- Du får inte stanna, ställa upp eller parkera fordonet så att fara uppstår.
- Samtliga fordon ska vara försedda med giltig fordonskarta.

16.2.4. Ostörd förarmiljö ”Steril förarmiljö”

Vid framförande av fordon ska förarens uppmärksamhet riktas till fordonskörning och samtal ska undvikas. Så kallad ”Steril förarmiljö” ska tillämpas. Nedan följer aktuell tillämpning gällande fordonsförare under färd:

- Förare får inte använda mobiltelefon för att svara på sms, mejl etc.
- Förare får inte föra anteckningar på papper/block vid pågående körning.

- Förare får bara prata i telefon/radioenhet om det är absolut nödvändigt ur person- eller flygsäkerhet, luftfartsskydd alternativt i en specifik godkänd arbetsmetodik. Övriga arbetsrelaterade eller privata telefonsamtal ska ske med stillastående fordon, oavsett om man har handsfree eller inte.
- Förare får inte lyssna på musik eller bilstereo.
- Förare som befinner sig på manöverområdet ska tillse att alltid höra anrop över radio.
- Förare är ansvarig för att informera passagerare att ostörd förarmiljö tillämpas i fordonet.
- Samtal med passagerare och passagerare emellan annat än nödvändiga och arbetsrelaterade, ska undvikas under färd. Kan samtalet ske med stillastående fordon är detta att föredra.
- Det ska inte finnas lösa föremål eller distraherande aktiviteter i förarmiljön.

16.2.5. Företräde/Väjningsplikt ”*Fri väg*”

Fordonsförare ska alltid lämna företräde ”Fri väg” för:

A
R

- Luftfartyg (även bogserade) har alltid företräde framför fordonstrafik. Vid lämnande av företräde ska fordonsförare stanna fordonet helt och invänta att luftfartyg/-en passerar.
- Utryckningsfordon under utryckning.
- Tankningsfordon i händelse av utrymning från uppställningsplats
- Halkbekämpningsfordon under pågående uppdrag
- Follow-me fordon under Uppdrag
- Fordon som lämnar manöverområdet.

På manöverområdet gäller följande företrädesregler:

- Räddningsfordon under utryckning som påkallar fri väg.
- Fordon och fordon som bogserar luftfartyg ska lämna företräde till luftfartyg som startar, landar eller taxar.
- Fordon som inte bogserar luftfartyg ska lämna företräde till fordon som bogserar luftfartyg.
- Fordon som inte bogserar luftfartyg ska lämna företräde till andra fordon som inte bogserar luftfartyg i enlighet med flygtrafikledningens instruktioner.
- Fordon och fordon som bogserar luftfartyg ska följa instruktioner som utfärdas av flygtrafikledningen.

16.2.5.1. Förhållningsregler gentemot eskortering av fordon

Eskorteringsfölje får inte brytas av andra fordon på flygplatsen.

16.2.6. Generella regler gällande körning på övriga operativa ytor

För fordonskörning på övriga operativa ytor så gäller inte alla EASA-regler som gäller på färdområdet, däremot gäller fortfarande trafikförordningen.

16.2.7. Generella regler gällande körning på platta

Vid fordonskörning på plattan ska fordonet framföras på markerade fordonsvägar, undantag medges då fordonet ska färdas från fordonsväg till/från uppställningsplats eller byggnad. Detta ska då ske närmast möjliga väg till/från markerad fordonsväg.

På uppställningsplats får endast fordon som deltar i verksamhet vid flygplans markstopp framföras. Undantag medges för fordon som av storleksskäl inte kan framföras inom markerad fordonsväg eller som utför underhåll eller inspektioner.

All utrustning och annat, som av sin vikt och storlek, kan blåsa i väg av jet blast eller av vind ska alltid vara förankrad, detta för att undvika skador på såväl luftfartyg, människor samt egen eller annans egendom.

Det är förbjudet att:

- Framföra fordon mellan marshaller och luftfartyg, eller upptänt dockningssystem och luftfartyg.
- Framföra fordon på den aktuella uppställningsplatsen när luftfartygets antikollisionsljus är tänt.
- Framföra fordon mellan luftfartyg och aktivt tankningsfordon som intagit position för tankning.

A
R

Backning i närheten av uppställda luftfartyg ska undvikas så långt som möjligt, med undantag för fordon som behöver backa i samband med sitt uppdrag. Backning ska planeras så att den sker ifrån luftfartyg om möjligt. Backning ska alltid ske med förarens fulla uppmärksamhet och stor försiktighet gentemot luftfartyg, utrustning och personer. Förare som bedömer att backning inte kan ske på ett säkert sätt ska söka stöd av en person som assisterar under manövern.

Fordon som deltar i verksamhet hörande till flygplans markstopp ska vid varje ankörning i riktning mot flygplanet eller på ett avstånd om minst fem (*5*) meter från luftfartyget bekräfta bromsarnas funktion genom så kallad break/stop-förfarande (*bromstest med tydligt markerad inbromsning*). Detta ska utföras med för rådande hastighet tillräcklig god säkerhetsmarginal, så att undan väjning från flygplanet fortfarande ska vara möjlig i de fall bromsprovet leder till misstanke om reducerad bromsverkan.

16.2.8. Generella regler gällande körning på manöverområdet

För att framföra fordon på manöverområdet krävs ett färdtillstånd ”*klarering*” från flygledartornet (*flygtrafikledningen*). Klarering till manöverområdet ska ske via förbestämda angöringspunkter. Det är förbjudet att passera upptänd stoppbar även om flygtrafikledningen ger klarering att passera.

Efter körning i terräng eller inom områden där det finns risk för att FOD följer med fordonet ska särskild försiktighet iakttas, såsom att rensa däck och hjulhus från jord, sten och grus.

Föraren ska följa skyltar, markeringar och flygtrafikledningens instruktioner via radiokommunikation och banljus som manövreras av flygtrafikledning. Alla instruktioner från flygtrafikledningen ska omedelbart motläsas och utföras. Flygtrafikledningen ska även meddelas när fordonet lämnat manöverområdet.

Utöver detta krävs det att:

- Föraren har ett Grön/Vit-randigt körtillstånd.
- Förare har genomgått språktest för svenska språket.
- Föraren upprättar dubbelriktad radioförbindelse med flygtrafikledningen.
- Fordonet har ett grön/vit-randigt fordonstillstånd.
- Fordonet är utrustat med fast monterad antenn för dubbelriktad mark- och/eller luftfartsradio.
- Om föraren lämnar fordonet ska flygtrafikledningen informeras och dubbelriktad bärbar radio ska användas.
- Fordonet uppfyller synlighetskriterierna i enlighet med kap. 16.1.7.
- Fordonet har tilldelats ett anropsnummer som används vid radiokommunikation.

A
R

För lokala regler och procedurer för att beträda manöverområdet, se platsspecifik information.

Mer information gällande radiokommunikation, se AR Del 5 kapitel 30.

16.2.8.1. Väntplatser på taxibanor anslutna till rullbanan (RWY)

Samtliga väntplatser på taxibanor anslutna till rullbanan (*RWY*) är försedda med så kallade ”*Stop Bar*”. En Stoppbar består av en rad rött lysande nedsänkta armaturer samlokaliserade med respektive väntplatslinje. När luftfartyg/fordon ges klarering att passera aktuell väntplats, släcker ATS samtidigt ned Stoppbaren.

Tänd röd – Stop Bar får EJ passeras

16.2.8.2. Väntplatser på fordonsvägar som ansluter till rullbanan (RWY)

Fordonsvägar som ansluter till rullbana är utrustade med STOP-skylt och tilläggstavla som upplyser om att passage av skylten endast får göras efter att färdtillstånd erhållits av flygtrafikledningen. Denna skylt är förstärkt med rött blinkande ljus. De blinkande ljusen får passeras när klarering erhållits av flygtrafikledningen. I det fall ljusen ej blinkar krävs fortfarande klarering av flygtrafikledning för passage.

16.2.8.3. Framförande av fordon på stråkytor inom manöverområde

Arbetsfordon får efter erhållet färdtillstånd från flygtrafikledningen framföras på manöverområdets stråkytor.

16.2.9. Anropsidentifikation för fordon ”*Radionummer*”

Radionummer tilldelas av flygplatsen. Släpfordon tilldelas inte radionummer, endast dragfordonet. Missbruk eller ej efterlevnad av ställda krav leder till återkallande av behörighet på manöverområdet. Radionumret ska markeras i enlighet med **kap. 16.1.5.7.**

16.2.10. Bortfall av radiokommunikation

Se AR Del 5 kapitel 30.5.Bortfall av radiokommunikation

16.2.11. Framförande av fordon till, från och inom arbetsområden på färdområdet

L L A

Vid arbeten på färdområdet ska arbetsområdet etableras, inom det avlysta arbetsområde kan flygplatsen ändra trafikreglerna som står i detta dokument.

Detta omhändertas i enlighet med procedurerna i AR Del 5 kapitel 13. Arbeten på flygplats

A R

16.2.12. Vinterdäck och vinterförhållanden

Förbud mot dubbade vinterdäck råder på Luleå Airport.

16.2.13. Fordonskörning vid nedsatta siktförhållanden (LVP)

När LVP råder så ska alla arbetsuppgifter på färdområdet som inte är nödvändiga för flygplatsens fortsatta drift undvikas tills att flygplatsen meddelar att LVP upphör.

Vid Low Visibility Procedures (LVP) är eskortering på aktiva områden av manöverområdet inte tillåtet.

16.2.14. Eskortering av fordon

För framförande av fordon på trafikområden där förare och/eller fordon saknar behörighet för, ska sådan transport eskorteras av behörig förare och behörigt fordon. Förare och fordon med giltigt körtillstånd & fordonstillstånd klassas som behöriga att utföra eskortering på de trafikområden som de får vistas inom. Eskortering av fordon vid statsbesök, blåljusfordon under utryckning och Mifor är undantagna kravet Egenkontroll av fordon.

Se extranätet [swedavia.net] för rutin Eskortering av fordon. Länken går till startsidan för AR och dokumentet återfinns under bilagor för del 5.

16.2.15. Lastsäkring

Generella krav för lastsäkring ska tillämpas med hänvisning till trafikförordningen (*1998:1276*). Föraren ska säkerställa att last ej ger upphov till trafikfara eller på annat sätt riskerar att skada person eller egendom. Fordonsföraren är ansvarig för att lastsäkring görs även om denne inte lastat själv.

16.2.15.1. Lastsäkring av djur

Fordonsförare är ansvarig för att bur eller liknande lastsäkras korrekt innan transport påbörjas, samt under transport till/från flygplanets uppställningsplats för att säkerställa att lasten inte förflyttar sig.

Innan transport ska fordonsförare:

- Visuellt kontrollera att burens dörr ser ut att vara hel, ordentligt stängd och låst.
- Placera burens dörr emot en fast sida/räcke på vagnen eller emot förarhytt på truckflak för att minimera en smittning ur buren om dörren mot förmodan skulle gå upp.
- Lastsäkra buren så att den klarar en plötslig rörelse av djuret, sväng med fordon eller liknande, utan att buren förflyttar sig.
- Säkerställa att djurets vistelse vid uppställningsplatsen minimeras för att minska stresspåverkan, exponering av värme/kyla eller nederbörd.

Lastsäkring på vagn/truckflak ska alltid ske i form av säkring med rep, straps eller annan typ lastsäkring som uppfyller ovan nämnda punkter.

Vid förflyttning av bur mellan vagn/truck och flygplan ska stor försiktighet vidtas.

16.2.16. Krav på anläggningsyta för stödben

AR

Anläggningsytan på stödben ska anpassas efter vikten på fordonet så att skador på asfalten undviks. Max tillåtet tryck på asfalt uppgår till 300 kpa. Stödbenen ska sitta så att risk för FOD minimeras. Se extranätet [swedavia.net] för uträkning av tryck på stödben. Länken går till startsidan för AR, dokumentet återfinns under bilagor, del 5.

16.2.17. Parkering

På hela Airside gäller parkeringsförbud i zon. Parkering av fordon och arbetsredskap får alltså endast ske på markerade platser. Olovlig parkering utanför markerade platser eller i strid mot skyltning på aktuell plats, kan medföra debitering av kontrollavgift. Kontrollavgift för otillåten parkering debiteras den som fordonstillståndet är utfärdat för. 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 hörande till flygplans markstopp, tillåts parkera utanför **säkerhetsområdet ”*Equipment Restraint Area*”.**

Kontroll gällande parkering genomförs av Swedavia.

16.2.18. Fordonsrelaterade olyckor/tillbud

Vid fordonsrelaterad olycka inne på Airside stannar involverad(e) person/personer alltid kvar på olycksplatsen och genomför följande:

9. Kontakta ADO eller liknande funktion som ska omhänderta uppkommen situation

10. Se till att fordon inte flyttas förrän ATOS, eller liknande funktion, godkänner detta.
11. Invänta ATOS, eller liknande funktion, för vidare hantering såsom dokumentation och/eller skadeanmälan.
12. Inblandade parter ska skrivs en händelserapport innan arbetsdagens slut.

NOTERA! Vid en kollision med luftfartyg ska även berörd flygbolagsrepresentant omgående kontaktas.

OBS! Vid allvarligare incidenter med konstaterade eller befarade allvarliga personskador ska i första hand 112 larmas och därefter ska LC kontaktas via radio eller telefon. Meddela om ambulans redan har tillkallats för att LC ska kunna förbereda eskortering till olycksplatsen.

A
R

16.3. Safety

16.3.1. Skyddsutrustning vid framförandet av fordon

AR

Förare och passagerare ska använda skyddsutrustning som till exempel hjälm och skyddsglasögon etc. där det ses som nödvändigt av tillverkaren att följa.

16.3.2. Hänsyn gällande jet blast och riskområden kring uppstartad motor

Särskild hänsyn ska tas till jetstrålar ”*jet blast*” från in- och uttaxande luftfartyg.

Passage med fordon bakom uppställt flygplan är förbjudet när flygplanets antikollisionsljus är tänt då avgång från platsen kan vara omedelbart förestående, gäller även på markerad fordonsväg.

16.3.3. Hot Spot för fordonstrafik

En Hot Spot definieras som följande: ”*Ett känt område på flygplatsens färdområde där risken för kollision är avsevärt större och kräver förhöjd uppmärksamhet och försiktighet från både piloter/förare*”.

Se Webbkarta Fordonskarta för Hot Spots.

16.4. Referenser

16.4.1. För ytterligare information kontakta

LLA

För ytterligare information kontakt ADO 010 109 49 03. Vid frågor om körtillståndsutbildning, kör- och fordonstillstånd, kontakta Servicecenter: servicecenter.regional@swedavia.se

16.4.2. Referensdokumentation

AR

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)

17. Viltkontroll

För att minimera antalet kollisioner mellan luftfartyg och vilt etablerar, implementerar och vidmakthåller flygplatserna en Viltkontrollplan. Planen följer ett systematiskt riskbaserat tillvägagångssätt där risker identifieras, dokumenteras, och mitigerande åtgärder utarbetas och följs upp.

Rapportering av alla viltkontrollaktiviteter dokumenteras i en platsspecifik logg och inkluderar förekomst av olika arter, vidtagna åtgärder, incidentrapportering, kvarlevor och händelser. Kollisioner klassificeras som bekräftade, troliga eller obekräftade, och åtgärder dokumenteras.

Viltkontrollplanen inkluderar riskbedömningar baserade på tidigare incidenter, arter, och geografiska och säsongsmässiga faktorer, samt åtgärdsförslag för att minska risken för kollisioner. Proaktiva metoder för att störa och försvåra viltets etablering på flygplatsen innefattar gräsklippning, avverkning, dränering, ringvältning, markberedning och byggnads- och utrustningssäkring.

Reaktiva metoder inkluderar skrämma, störa och skyddsjakt, med olika tekniker som skrämskott, ljud- och ljussignaler och fällfångst. Lokal samverkan med intressenter och aktörer kring flygplatsen är också viktigt för att minska riskerna.

A M

Viltkontrollplanen kräver regelbundna riskbedömningar och åtgärder för att säkerställa en effektiv strategi för att hantera och minimera risken för kollisioner mellan flygplan och vilt, samt samarbetar med närliggande områden och resurser för att uppnå dessa mål.

18. Övervakning av flygplatsen och dess omgivning

18.1. Inledning

Kapitlet beskriver Swedavias system för övervakning och kontroll av skyddade områden på flygplatser samt närliggande luftrumsvolymer ur både operativa och långsiktiga perspektiv. Huvudsyftet är att upprätthålla säkerhetsmarginaler för att minimera risken för kollisioner med fysiska hinder, både naturliga och mänskliga, inom och utanför flygplatsområdet.

Hinderkontroller och hinderövervakning sker kontinuerligt för att upptäcka och rapportera föremål som riskerar att genomtränga hinderbegränsande ytor, såsom inflygningsytor och start- och stigytor. Kontroller och mätningar utförs regelbundet av operativa driftsavdelningar och externa leverantörer.

Hindermätningar och kontroller inbegriper dagliga ronder, periodiska kontroller, och syftinstrument för att övervaka växtlighet och andra hinder. Hinderanalys och hinderborttagning utförs också, och kan inkludera borttagning av träd, buskar, eller andra föremål som påverkar flygplatsens hinderytor.

A M

Swedavia hanterar remisser och frågor om hinderfrågor från olika aktörer och samarbetar med myndigheter för att säkra flygplatsområden och riksintressen. Man analyserar också temporära etableringar, såsom byggkranar eller lasershower, som kan utgöra hinder.

Utöver fysiska hinder hanteras även frågor om navigationsutrustning, elektromagnetisk strålning, buller, reflektioner, och missvisande ljus. Remisshantering och riksintressebevakning är viktiga för att skydda flygplatsernas långsiktiga funktion och etableringar av temporär art hanteras av Swedavia Hinderhantering, hinderhantering@swedavia.se samt remisser@swedavia.se.

18.2. Inledning om radiosändare och EMC

Syftet med regler om radiosändare och EMC är att skydda radiomiljön på flygplatsen, och på så vis upprätthålla en säker verksamhet.

All elektrisk utrustning i produkter och anläggningar ger ifrån sig elektromagnetiska fält som kan störa annan elektrisk utrusning och radiofrekvenser inom flygplatsen. EMC-krav, eller kraven kring elektromagnetisk kompatibilitet, säkerställer att elektrisk utrustning eller system inte skapar störningar för annan utrustning eller stör radiomiljön.

Radiosändare och mobilbaser behöver också regleras eftersom de påverkar radiovågor och skapar radiostörningar.

I det här avsnittet beskriver vi de regler och gränsvärden som måste följas när den typen av utrustning eller system installeras eller driftsätts inom eller runt flygplatsområdet.

18.3. Radiosändare

Swedavia har ett ansvar enligt *Luftfartsförordningen (2010:770), 6 kap. 22 §* att se till att radiokommunikation mellan flygplan, flygtrafikledning och andra enheter, på marken eller i luften, fungerar utan störning. För att få installera och driftsätta radiosändare inom och i närheten av flygplatsen måste en aktör därför ansöka om tillstånd från Swedavias EMC och RadioSpektrum Ledning.

18.3.1. Tillstånd och anmälan

En aktör behöver ansöka om tillstånd från Swedavias EMC och RadioSpektrum Ledning:

- när en sändare ska installeras eller driftsättas inom en radie av 4 km från flygplatsen

En aktör behöver anmäla till Swedavias EMC och RadioSpektrum Ledning:

när en mobilbas eller liknande ska installeras eller driftsättas utanför området enligt ovan, men innanför en radie på 6 km från flygplatsen

Notera att ett radiotillstånd inte inbegriper andra nödvändiga tillstånd, som till exempel bygglov.

18.3.2. Förutsättningar för tillstånd

A M

För att få tillstånd från Swedavias EMC och RadioSpektrum Ledning behöver ansvarig aktör:

13. ett tillstånd från PTS (Post- och Telestyrelsen)
14. påvisa hur installationen följer Elsäkerhetsverkets föreskrifter och regler.

Dokumentation ska upprättas enligt europeisk standard, och påvisa hur relevanta standarder efterlevs.

PTS licensfria system för strikt inomhusbruk (exempelvis trådlöst LAN) omfattas inte av ovanstående krav.

18.3.3. Ansvar

Aktören ansvarar för att se till att sändaren inte stör eller påverkar flygsäkerheten. Störs flygsäkerheten kan aktören bli skadeståndsskyldig.

Alla radiosändare ska:

15. installeras på ett fackmässigt och säkert sätt, samt
16. ges en årlig tillsyn.

18.3.4. Tillfällig radiokommunikation

Vid behov av talkommunikation via radio under tillfälliga etableringar så som vid byggprojekt, event, filminspelningar eller motsvarande hänvisas aktörer till befintligt Airport Radiosystem.

Vid behov av Airport Radio kontaktas **Swedavia IT/Swedavia IT/Airport Telecom** 0770 111 538, airporttelecom@swedavia.se.

18.4. EMC – Elektromagnetisk kompabilitet

18.4.1. Grundläggande krav

Det grundläggande kravet för all elektrisk utrustning är:

17. att den följer lagstiftningen om Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)
18. är CE-märkta.

Exempel på sådan utrustning är reklamskärmar, informationsskärmar, tv-skärmar, datorer, incheckningsautomater, elektroniska personalliggare och LED-belysningar i alla dess former.

Alla aktörer på flygplatsen ska säkerställa att elektrisk utrustning, system och produkter som används eller kommer att användas på flygplatsen uppfyller de EMC-krav som anges i det här avsnittet av Airport Regulations. Notera att Swedavia har definierat egna EMC-nivåer för vissa områden, se **avsnitt 18.4.3.**

18.4.2. Fördjupad information om EMC

A M

EMC och Radiospektrumledning har upprättat ett dokument med kompletterande information kring EMC, Swedavias specifika gränsvärden, CE-märkning, exempel på utrustning, svar på vanliga frågor och annan information. Kontakta EMC och Radiospektrumledning på emc@swedavia.se för att ta del av en uppdaterad version.

18.4.3. Gränsvärden och tillstånd

Inom flygplatsens skyddsområde för EMC, se webbkarta skyddsområden för EMC, har Swedavia av säkerhetsskäl definierat acceptabla nivåer av EMC - utöver gällande lagstiftning. En aktör behöver ansöka om tillstånd från Swedavias EMC och RadioSpektrum Ledning när det finns en risk att gränsvärden för EMC enligt nedan överskrids.

18.4.3.1. Icke önskad elektromagnetisk strålning (radiosignaler) från utrustning får inte överstiga gränsvärden motsvarande följande standarder

Zon	Krav
Blåmarkerat område utomhus – inom skyddsområdet för EMC	EN 61000-6-3 alternativt EN 55022/32 Klass B
Rödmarkerat område utomhus	EN 61000-6-3 eller motsvarande Maximala tillåtna fältstyrkan vid 10 meters mätavstånd: 21 dBµV/m inom frekvensområdet 108 MHz – 137 MHz 24 dBµV/m inom frekvensområdet 380 MHz – 430 MHz.
Inomhus inom skyddsområde för EMC	EN 61000-6-3 alternativt EN 55022/32 Klass B

18.4.3.2. Licensfria produkter ska uppfylla följande standarder

Radioprodukter (generellt)	EN 301 489
WLAN	2,4 GHz - EN 300 328 5,2 GHz - EN 301 893
Bluetooth	EN 300 328

A
M

18.5. Uppföljning

Swedavia äger rätten att utan anmälan kontrollera radiosändare och elektrisk utrustning. I de fall avvikelser konstateras uppmanas aktören att omedelbart vidta korrigerande åtgärder. Om en utrustning överskrider gränsvärdena för emission är aktören ansvarig för att omedelbart, på egen bekostnad, åtgärda störningen.

AM

19. Plan för räddningsinsats vid nödläge inom och runt flygplatsen

Kapitlet beskriver Swedavias beredskap och hantering av nödsituationer vid flygplatser eller i närheten av dem. Aerodrome Emergency Plan syftar till att organisera flygplatsernas åtgärder vid händelser, inklusive samarbete med externa organisationer. Flygplatserna anpassar sin organisation utifrån verksamhetens storlek, komplexitet, och terrängförhållanden.

Vid en händelse aktiveras de funktioner och roller som behövs för att hantera situationen. Varje flygplats har sina egna specifika alarmeringsprinciper och rutiner för att dela information och agera snabbt. Planerna beskriver inledande bedömningar, larmvägar och checklistor för att aktivera rätt funktioner och aktörer.

Övningar är en viktig del av beredskapen och genomförs regelbundet, inklusive fullskaleövningar vartannat år för att testa hela planen och samarbetet med externa organisationer. Mellanliggande övningar genomförs för att hantera eventuella brister som upptäckts i större övningar.

Övningarna inkluderar scenarier som haverier, bränder, terrorhandlingar och smittskyddshändelser. Dessa övningar dokumenteras och utvärderas för att identifiera och åtgärda brister. Planerna och rutinerna uppdateras regelbundet (minst vartannat år) för att återspegla förändringar och åtgärda upptäckta brister för bättre hantering av framtida händelser.

LLA

19.1. Platsspecifik information Luleå Airport

Vid olycka och skada

20. Brand- och räddningstjänst

Flygplatsräddningstjänsten har som huvudmål att rädda liv vid händelser med luftfartyg eller andra händelser på eller nära flygplatsen genom att skapa en överlevnadsbar miljö och underlätta evakuering. Detta uppnås genom att ha tillräckligt med kompetent personal och lämplig utrustning för effektiv hantering av händelser inom eller i närheten av flygplatsen.

Läs mer i AR Del 1 kapitel 4 Brandskydd

Flygplatsräddningstjänsten är tillgänglig och utryckningsklar under flygtrafik och publicerade öppettider. Kategorin för flygplatsräddningstjänst fastställs utifrån de luftfartygstyper som trafikerar flygplatsen, baserat på rörelsefrekvens, kabinlängd och kabinbredd.

Räddningsutrustningen inkluderar fordon med släckmedel, pulver och kompletterande utrustning för att uppfylla uppdraget. Underhållsprogram och funktionskontroller säkerställer att utrustning och fordon fungerar korrekt.

Flygplatsräddningstjänsten säkerställer att insatstiden oberoende av geografiska utmaningar och integrerade arbetsuppgifter inte överstiger 180 sekunder, med ett operationellt mål att den inte ska överstiga 120 sekunder, från första anrop till flygplatsens räddningstjänst till någon del av aktiv rullbana.

A M

Kommunikation sker via radio, och personal har tillgång till radioutrustning för att samordna insatser.

21. Bortforsling av obrukbart luftfartyg

Bortforsling av obrukbart luftfartyg kan antingen ske via bogsering (inga strukturella skador och där luftfartyget är lättillgänglig för bortforsling) eller arrangemang (skador och där luftfartyget ej är lättillgänglig för bortforsling pga dess skador eller placering) med lyftkranar, tungbärgare etc beroende på situation och händelse. Lokal platsspecifik rutin finns framtagen för respektive flygplats om arrangemang. Kontakt med ”On-the-scene commander” ska göras innan bortforsling sker.

Denna information finns i IAIP AD2.

22. Hantering och lagring av flygbränsle och farligt gods

ICAO definition av farligt gods:

"Articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment.”

Det åligger flygbolaget själv eller via kontrakterat marktjänstbolag att ta fram procedurer för säker hantering och lagring av farligt gods. Dessa procedurer ska följa det som föreskrivs av ICAO.

Det åligger också flygbolaget själv eller via kontrakterat marktjänstbolag att säkerställa att farligt gods aldrig lämnas oövervakat på flygoperativa ytor. Farligt gods får heller inte mellanlagras på ej avsedda ytor i väntan på transport eller lastning, utan ska transporteras direkt till eller ifrån luftfartyget eller fraktområdet.

22.1. Säker hantering och lagring flygbränsle, utrustning, lagerutrymmen, leverans, dispensering etc

Följande gäller:

- Fri väg ska alltid lämnas åt fordon och övrig mobil utrusning vid tankning av luftfartyg i händelse vid utrymning.
- Fordon får aldrig köra över utrustning som används vid tankning av luftfartyg.
- Öppen eld eller användandet av elektrisk utrustning eller andra föremål som alstrar hög värme får inte förekomma i närheten av flygbränsle.

Det åligger respektive flygbränsleaktörer att ta fram procedurer som garanterar säker hantering av flygbränsleanläggningen och tillhörande utrustning enligt gällande regelverk.

Flygbränsleaktörer ansvarar också för, men inte begränsat till

A M

- Förvaring av flygbränsle
- Distribution av flygbränsle till/från bränsleanläggningen samt till/från luftfartyg.
- Bränslekvalitet och bränslets lämplighet att användas i luftfartyg - sker via avtal där bränslebolagen garanterar att säkerställa rätt kvalitet på flygbränsle.
- Tankningsförfaranden till luftfartyg.

22.2. Revisions- och kontrollintervaller av flygbränsle

Flygbränslebolagen ska för Swedavia kunna uppvisa dokumentation som visar att flygbränslekraven i enlighet med EU 139/2014 är uppfyllda och ska innehålla men ej begränsas av:

- Utfört korrekt underhåll av anläggning och utrustning för lagring samt dispensering av flygbränsle.
- Korrekt uppmärkning av anläggning och utrustning efter bränsletyp.
- Dokumenterat tester av flygbränsle under förvarings- och dispenseringsfaserna som säkerställer oförorenat (uncontaminated) flygbränsle med korrekt specifikation.
- Har behörig och kvalificerad personal i förvaring, tankning och övrig hantering av flygbränsle.

Flygbränslebolag som är anslutna till JIG (Joint Inspection Group) eller motsvarande uppfyller kraven i EU 139/2014.

Flygbränslebolag ej anslutna till JIG eller motsvarande, ska kunna uppvisa dokumentation som motsvarar EU 139/2014.

Flygplatserna kontrollerar att den aktör som bedriver flygbränsleförsäljning och -hantering kan uppvisa ett intyg och/eller godkänt besiktningsprotokoll i enlighet med punkterna som beskrivs ovan. Detta kontrolleras i samband med revisioner.

23. Låga siktvärden – LVP

LVP (Low Visibility Procedure) är fastställda procedurer vid lågsiktsförfarande.

Swedavia utvärderar procedurerna genom dels bevakning av händelserapporter hos respektive flygplats, dels genom möten med aktörer på flygplatsen, till exempel Local Runway Safety Team – där bland annat ATS och flygoperatörer deltar.

Lågsiktsförfaranden har striktare regler som begränsar nyttjande av flygplatsens operativa ytor och anslutande serviceytor. Lågsiktsförfaranden infaller innan LVP träder i kraft.

LVP träder i kraft senast när bansynvidden (RVR) underskrider 550 m eller när molntäckeshöjden eller vertikalsikten är lägre än 200 ft.

A
M

Då Low Visibility Procedures (LVP) råder på flygplatsen måste samtlig personal inom följande arbetsområden omedelbart avbryta arbetet och lämna arbetsområdet hinderfritt:

- Arbetsområde som är isolerat på manöverområdet.
- Arbetsområde som angränsar till bana.

Under LVP får bygg-eller underhållsarbeten i närheten av flygplatsens kraftförsörjning eller IT system inte utföras.

När LVP råder ska alla arbetsuppgifter på färdområdet som inte är nödvändiga för flygplatsens fortsatta drift undvikas tills att flygplatsen meddelar att LVP upphör.

24. Vinterfälthållning

Flygplatserna genomför vinterfälthållning för att säkerställa säker flygoperativ verksamhet under vintersäsongen. Planen innehåller organisationen bakom vinterfälthållningen, de resurser som finns tillgängliga, kommunikationsmetoder mellan viktiga parter och prioriteringar för att upprätthålla säker drift.

Vinterfälthållningens organisation är anpassad till den specifika flygtrafiken vid varje flygplats. Under vintersäsongen ska åtgärder såsom bedömning av bankondition och rapportering av runway condition codes (RWYCC) enligt Global Reporting Format (GRF), snöröjning, halkbekämpning och förbättring av ytstatus utföras snabbt och effektivt.

Åtgärder vid vinterfälthållning inkluderar framtagande av planer och procedurer, inspektion av färdområden, mätning av nederbördsdjup och RWYCC på bansystemet, samt rapportering av förhållanden på färdområdet. Snöröjning är en kritisk del av vinterfälthållningen och inkluderar förbättringsåtgärder som plogning, sandning, kemisk halkbekämpning och borttagning av snö.

Begränsning av trafik och stängning av banor regleras i flygplatsspecifika rutiner och kan bli nödvändig vid svåra vädersituationer eller under förbättringsåtgärder. Beslut om sådana åtgärder tas av ansvarig person i samråd med flygtrafikledning och kommuniceras via NOTAM.

A M

Snowplan innehåller även riktlinjer för friktionsmätning, förbättring av bromsverkan, och snöröjning i närheten av CNS- och MET-utrustning för att säkerställa att vinterfälthållningen inte påverkar flygsäkerheten negativt. Flygplatser kan ansöka om Specially Prepared Winter Runways (SPWR) certifikat för att möjliggöra högre RWYCC under förhållanden med is.

25. Ogynnsamma väderförhållanden

Varje flygplats har sina specifika geografiska utmaningar och sin specifika fysiska design av flygplatsen. Detta gör att väderförhållanden kan ha olika stor inverkan på flygplatsen. Här återges ett övergripande gemensamt arbetssätt för att hantera ogynnsamma väderförhållanden.

Ansvaret åligger flygplatshållaren att delge information om förväntade ogynnsamma väderförhållanden. Information och varningar som delges bygger på prognoser samt varningstjänst från SMHI.

Swedavia ansvarar inte för respektive aktörs begränsning eller initiering av uppehåll i verksamheten. Respektive arbetsgivare vidtar åtgärder för att säkerställa sitt arbetsmiljöansvar för dennes anställda och ska ha dokumenterade handlingsplaner för åtgärder där den anställde kan påverkas.

Swedavia säkerställer system för att kommunicera ut varningar till aktörer på flygplats som begärt tjänsten. Systemet informerar aktörerna om rådande förhållanden (aktuell väderlek), eller kommande förväntade väderförhållande (prognoser). Vid information om att någon av de fastställda väderkategorierna kan råda eller råder ska respektive aktör vidta de åtgärder som åligger denne vid det rådande förhållandet.

Flygplatshållarens information och varningssystem kan bestå av en eller flera tekniska lösningar, till exempel via Airport Radio, via SMS tjänst, mailutskick eller liknande.

A M

Swedavia använder sig av väderleverantörers varningstjänster och följer fastställda vädervarningar med tillhörande varningsbeskrivningar vid utskick. Avtal finns med leverantörer för att få tillgång till extra tjänster och vakthavande meteorolog för att ställa frågor.

Flygplatserna har tillgång till LFVs Weather Observation System (AWOS) där vädret kan ses i realtid för vind (riktning och styrka) men även den faktiska temperaturen på flygplatsen.

I ordinarie verksamhetsrevision som utförs av Swedavia så kontrolleras efterlevnad av rutiner och instruktioner för att följa flygplatsens reglering. I revisionsprogrammet ska kontrolleras att aktörer som verkar på flygplatsens airside har framtagna rutiner/instruktioner för sina medarbetare vid händelse av ett ogynnsamt väderförhållande.

Respektive anläggningsägare säkerställer att dennes infrastruktur och anläggningar (fast/lös) skyddas och följs upp regelbundet oavsett om ogynnsamt väderförhållande skett eller inte.

Kraftig nederbörd kan innebära nedsatt sikt som negativt påverkar synbarhet av dagermarkeringar och skyltar. Fordonens hastighet ska anpassas efter rådande förhållande och till underlagets beskaffenhet för att förhindra felkörningar och annan fara.

När åskväder förekommer på eller i närheten av flygplatsen ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas för att skydda personal och utrustning. Höga punkter och

föremål i terrängen löper större risk att träffas av blixten och således bör till exempel grävarbeten och arbete med kranar, arbete i master eller på stegar avbrytas till dess att åskväder har passerat. Ingen personal ska heller vistas på byggnadsställningar eller tak när åskväder förekommer.

Elektriska ledningar och metallstängsel kan leda blixtströmmen långa sträckor. Dessa platser och föremål och deras närmaste omgivning har ett utsatt läge som ska undvikas. Arbete med elektriska handverktyg och brandfarliga varor ska avbrytas. Personal ska söka skydd i bil, byggnad med åskledare eller av armerad betong, alternativt uppsöka plats som inte har ett utsatt läge.

Byggarbete under vintermånaderna kan orsaka problem som försvårar eller ibland förhindrar arbete och därför ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas. Användande av och framförande av ett byggfordon ska alltid anpassas efter rådande väglag.

Fordon och utrustning ska hållas fri från snö och is under färd på Airside.

Ansvarig för arbetsmiljön på arbetsplatsen ska ha en fortlöpande tillsyn och ska utan oskäligt dröjsmål avlägsna snö och is i tillräcklig omfattning för att bibehålla en säker arbetsplats samt säkerställa att snö och is inte kan rasa ner och skada personer eller egendom. Innan snöröjning är klar kan arbete behöva genomföras i ett lägre tempo eller helt behöva avbrytas.

A
M

26. Mörkeroperationer

Swedavias flygplatser har upprättat procedurer och en infrastruktur, som t.ex. visuella och icke-visuella hjälpmedel samt navigationsutrustning, som gör det möjligt att bedriva trafik dygnet runt. De visuella hjälpmedel som finns installerade förvaltas, inspekteras och underhålls enligt vad som föreskrivs i kapitel 10 och garanterar på så vis säkra förfaranden vid mörkeroperationer. Exakt placering och beskaffenhet för belysning avsedd för luftfartygens framförande finns i gällande AIP. Förändringar i detta avseende kommuniceras i enlighet med kapitel 7.

När dagsljus upphör hanterar flygtrafikledning ljusen på de rull- och taxibanor som skall användas, detta enligt samma principer som vid olika typer av LVP. Allmänbelysning aktiveras via skymningsreläer. Skyltar som är nödvändiga för start, landning, taxning och parkering av luftfartyg är belysta under mörker och är gjorda i material som verkar retroreflektivt. Särskilda begränsningar hanteras i platsspecifika dokument. Skulle flygplatsernas primära strömförsörjning gå ner tar den sekundära strömförsörjningen vid. Övergången sker med inkopplingstider i enlighet med EASA ADR.DSN.

26.1. Luftfartygs framförande

A M

Ett luftfartygs befälhavare tillåts reducera intensiteten i en eller flera blinkande lampor om den/de faktiskt, eller möjligen, har en stark negativ påverkan på befälhavarens möjligheter att på ett säkert och tillfredställande sätt utföra ett eller flera moment i sina arbetsuppgifter.

27. Skydd och kontroll av radar och andra navigationshjälpmedel

27.1. Inledning

27.1.1. Syfte

Av flygsäkerhetsskäl är det viktigt att säkerställa att CNS-utrustning som nyttjas vid Swedavias flygplatser inte utsätts för extern påverkan. Processer och rutiner ska därför följas vid arbeten i influensområden för kommunikationsutrustning (C), navigationsutrustning (N), övervakningsutrustning (S) och meteorologiutrustning (MET) på Swedavias flygplatser.

27.1.2. Gällande krav

ICAO Annex 10 Vol I Radio navigation aids - AMD 92

ICAO Annex 10 Vol IV Aeronautical Charts - AMD 90

ICAO Annex 3 Meteorological service for international air navigation – AMD 80

27.2. Safety

A M

Innan någon förändring i mark eller byggnader inom Airside planeras och genomförs ska anläggningsägaren kontaktas och förändringen värderas, analyseras och i vissa fall säkerhetsbevisas med hänsyn till kritiska- och känsliga områden kring navigations-, markradar- och meteorologiutrustning. Detta kan även inkludera områden på landside och/eller i flygplatsens närområde. Exempel på detta är byggnader som kan förändra utbredning av radiosignaler.

Flygtrafikledningen ska kontaktas direkt för löpande underhållsarbete. Övrigt arbete ska koordineras vid CAM.

27.2.1. Access till CNS-lokaler och anläggningar

Syftet med reglering av tillträde till lokaler och anläggningar med CNS-utrustning som nyttjas vid Swedavias flygplatser är att säkerställa att berörd personal har adekvat utbildning samt erforderlig kunskap och förståelse om utrustningarnas flygsäkerhetspåverkan och de riskkällor med påföljande konsekvenser som är kopplat till detta.

Följande gäller för att täcka in kravbilden och säkerställa att ingen av misstag förändrar eller påverkar CNS-system negativt ur flygsäkerhetssynpunkt vid besök i dessa lokaler och anläggningar och samtidigt tillmötesgå de tillträdesbehov som föreligger:

All personal som behöver tillträde till Swedavia lokaler och anläggningar med CNS-utrustning i sin tjänst ska inneha en grundläggande utbildning för vistelse i Swedavias lokaler och anläggningar med CNS-utrustning.

Då endast enstaka besök till Swedavias lokaler och anläggningar med CNS-utrustning är aktuella ska LFV SoU DUS avropas som ledsagare.

AM

All personal med eget tillträde till Swedavias lokaler och anläggningar med CNS-utrustning ska vara kontrollerade till säkerhetsklass 3.

Ledsagning vid tillträde till Swedavia lokaler och anläggningar med CNS-utrustning avropas från LFV SoU DUS. Beställning sker via Swedavia IT/Swedavia IT/Airport Telecom. Vid osäkerhet hur ledsagning avropas kontakta anläggningsansvarig LFV.

27.2.2. Systemlista

Följande system finns förvaltade under LFV CNS ansvar.

Förkortning	Beskrivning
DME	*Distance Measuring Equipment*. Navigeringshjälpmedel för flygplan vid inflygning och en-route.
GP	*Glide Path*, glidbanesändare som visar på elevationsvinkel mot sättnings-punkten på banan.
ILS	*Instrument Landing System*, samlingsnamn för ingående system LOC + GP.
L	*Locator* - Flygfyr
LOC	*Localizer*, kurssändare som visar på centrum på banan.
MLAT	*Multilateration,* del av markrörelseradar för ökad positionsnoggrannhet och möjlighet till transponderidentifikation.
NDB	*Non-Directional Beacon* – Flygfyr
RVR	*Runway Visual Range,* mätare för bansynvidd. Ger piloten info om meteorologisk sikt på banan.
SMR	*Surface Movement Radar,* radar för övervakning av flygplanens och fordonens markrörelser.
Vindmätare	Mätare som visar vindstyrka och vindriktning vid banan.
VOR	*Very High Frequency Omnidirectional Radio Range,* navigeringshjälpmedel som med hjälp av utrustning i flygplanet visar riktning till/från hjälpmedlet.

27.2.3. Definition av kritiska och känsliga områden

Kritiskt område	Kritiskt område utgör det område som omger utrustning där störningar är oacceptabla. Det kritiska området skyddar utrustningen under drift från störningar vid närvaro av såväl rörliga som fasta objekt. Även utanför kritiskt område kan störningar förorsakas av fordon eller förändringar i terrängen, beroende på föremålens storlek och art.
Känsligt område	Känsligt område utgör det område som omger utrustningen där störningar kan uppstå. Det känsliga området skyddar

	utrustningen under drift mot störningar av såväl rörliga som fasta objekt som exempelvis fordon, luftfartyg, jordhögar eller annan materiel som kan påverka signalen så att sändare slås ifrån eller okontrollerade störningar uppstår.

27.3. Skyddsområden NAV

Geografisk utsträckning skyddsområden för ILS varierar per flygplats och system.

Se bilaga för respektive flygplats för att särskilja områden via i bifogade kartbilder.

27.3.1. Skydd av LOC

27.3.1.1 Kritiskt område LOC

Personer och fordon som vistas inom det kritiska området för LOC kommer att förorsaka störningar eller frånslagning av sändaren. Uppställning av fordon eller uppläggning av jord-/snöhögar får inte förekomma.

27.3.1.2 Känsligt område LOC

Uppställning av fordon och maskiner får ej förekomma. Uppläggning av snö-/jordhögar får inte förekomma. Vid snöröjning, gräsklippning eller annat underhållsarbete ska flygtrafikledningen kontaktas i förväg för tillstånd.

A M Tillstånd ska inhämtas från den lokala flygtrafikledningen innan det känsliga och kritiska området för ILS beträds av personal eller fordon.

27.3.2. Skydd av GP

27.3.2.1. Kritiskt område GP

Personer och fordon som vistas inom och i omedelbar närhet av det kritiska området för GP kommer att förorsaka störningar eller frånslagning av sändaren. Uppställning av fordon samt uppläggning av jord-/snöhögar får inte förekomma.

27.3.2.2. Känsligt område GP

Uppställning av fordon och maskiner får inte förekomma. Enstaka fordon i rörelse inom GP- känsligt område utgör normalt ingen störning. Uppläggning av snö-/jordhögar får inte förekomma. Högar ska planas ut till omgivande terränghöjd.

Tillstånd ska inhämtas från den lokala flygtrafikledningen innan det känsliga och kritiska området för ILS beträds av personal eller fordon.

27.3.3. Skydd av DME

27.3.3.1. Kritiskt område DME

Normal verksamhet kommer inte att påverka DME under förutsättning att något sticker upp högre än DME-masten i närområdet av GP-masten.

AM

27.3.3.2. Känsligt område DME

Känsliga området sträcker sig upp till 3000 m från DME-masten och vid större förändringar av typen nybyggnationer på flygplatsen ska LFV CNS kontaktas för att se över eventuell påverkan.

27.3.4. Skydd av VOR

Om underhållsarbete ska utföras inom något av skyddsområdena, ska den lokala flygtrafikledningen underrättas i förväg för tillstånd. För det känsliga området erfordras tillstånd endast för fordon som är högre än VOR balansnät.

Beroende på geografiska förhållanden vid respektive VOR kan faktisk påverkan vara olika.

27.3.4.1. Kritiskt område VOR

Kritiska området sträcker sig från centrum på balansnätet med en radie på 65m. Inom detta område ska terrängen vara horisontell och plan. Inga stationerade föremål, såsom jordhögar, snövallar, diken, buskar, jordbruksredskap och fordon får finnas inom detta område medan VOR-stationen är i drift. Markytan, om den utgörs av gräs hållas klippt.

Normal genomfart av det kritiska området i samband med rondering eller underhåll med fordon lägre än balansnätet på bana påverkar inte driften av VOR-stationen. Tillstånd ska ändock inhämtas från den lokala flygtrafikledningen innan det kritiska området beträds av personal eller fordon. Lokala skillnader kan finnas, se information för respektive flygplats.

27.3.4.2. Känsligt område VOR

Det känsliga området sträcker sig med en radie från 65m till 250m från balansnätets centrum. Inom det känsliga området får personbilar befinna sig, men större parkerade fordon (lastbilar/brandbilar/fältfordon etc) eller annan större materiel inte förekomma då VOR-stationen är i drift.

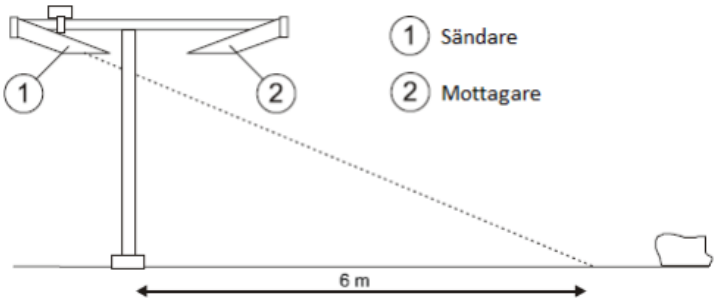
Fordon som tillfälligt passerar eller stannar på bana för underhåll, inom det känsliga området, påverkar inte driften av VOR-stationen.

27.4. Skyddsområden MET

27.4.1. Skydd av RVR

27.4.1.1. Kritiskt område RVR

Det kritiska området utgörs av en cirkel runt RVR-mätaren med en radie på 6m, däri får ingenting placeras eller markarbeten utföras. Speciellt känsligt är området i sensorns sändar- respektive mottagarsiktlinje.



27.4.1.2. Känsligt område RVR

Placera ej fordon eller andra föremål i närheten av RVR-mätaren så att de förorsakar visuella reflektioner i sensorerna. Detta kan ge störningar av presentationen av meteorologisk sikt.

A M

Utrustning och arbeten som riskerar påverka siktförhållanden (ex: rök, ånga, dammbildning) ska i möjligaste mån undvikas och planeras så att operationell trafikal påverkan till följd av aktiviteten minimeras.

Vid underhållsarbete av/vid RVR ska lokala flygtrafikledningen kontaktas i förväg för tillstånd.

27.4.2. Skydd av vindmätare

27.4.2.1. Kritiskt område vindmätare

Något kritiskt område för vindmätare finns ej definierat.

27.4.2.2. Känsligt område vindmätare

Det känsliga området utgörs av en radie om 100m från vindgivarens mast. Inom det känsliga området för vindmätaren kan stora fordon eller andra föremål påverka vindmätaren. Detta kan ge felaktiga riktningar och/eller hastigheter för presentationen av vind som följd. Försök om möjligt att positionera ”tillfälliga hinder” på läsidan av vindmasten.

27.4.3. Skydd av molnhöjdmätare

27.4.3.1. Kritiskt område molnhöjdmätare

Kritiska området för molnhöjdmätare är ovanför de två linserna på mätaren som utgör sändare och mottagare. Det finns risk för synskador om mätaren är i gång och man tittar ner genom linserna, lasern är osynlig.

27.4.3.2. Känsligt område molnhöjdmätare

Något känsligt område för vindmätare finns ej definierat.

27.5. Skyddsområden SUR

Något kritiskt område för SMR och MLAT finns inte identifierat. Utbredning av känsligt område finns specificerat i kartbilder för de flygplatser där SMR och MLAT finns lokalt placerade.

Innan arbete påbörjas på anläggningen ska flygtrafikledningen alltid kontaktas.

27.6. Skyddsområde COM

Den koncernövergripande spektrumförvaltningen hanteras av EMC och RadioSpektrum Ledning.

27.7. Förändringar och kontakt

Arbeten som innebär förändringar i kritiska eller känsliga områden kan resultera i förändringar av följande;

- Markradarbilder
- Swedavia GIS
- Skyltning

A
M

27.7.1. Kontakt CNS/MET

Frågor och osäkerhet som berör flygsäkerheten avseende CNS-utrustning kontakta LFV CNS cnsmetswedavia@lfv.se.

AM

28. Användning av flygplatsen med luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod

Inledning

Detta kapitel beskriver tillvägagångssättet när ett luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod 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.

A
M

29. Brandförebyggande åtgärder

Swedavias arbete med brandförebyggande åtgärder, dvs. systematiskt brandskyddsarbete, har sin utgångspunkt i *Lag (2003:778)* om skydd mot olyckor samt krav i *(EU) 139/2014*.

Med Brandskyddspolicyn som grund har varje flygplats och verksamhet sina egna beskrivningar för systematiskt brandskyddsarbete.

Mer om brandskydd finns i AR Del 1 Allmänt på flygplats, kapitel 4. Brandskydd

30. Kommunikation på flygplats

30.1. Generella regler

- Radiokommunikationen genomförs på svenska eller engelska och aktuellt språk fastställs på respektive flygplats.
- Standardfraseologi ska tillämpas i all kommunikation med flygtrafikledning. Vid enstaka situationer där standardfraser ej kan tillämpas ska klartext (vardagligt språkbruk) användas.
- Klartexten ska vara tydlig och kortfattad för att undvika missförstånd i kommunikationen.
- Vid radiokommunikation i samband med framförande av fordon, tillämpas ostörd förarmiljö.

30.2. Kommunikation med flygtrafikledning

Vid kommunikation med flygtrafikledning (LFV) ska radio för tvåvägskommunikation användas på fastställda frekvenser för flygtrafikledning alternativt andra nödvändiga frekvenser. Fastställda frekvenser är samordnade mellan Swedavia och flygtrafikledningen.

A M

Fordon ska vara utrustat med fast monterad antenn. Kontinuerlig radiopassning ska upprätthållas med flygtrafikledning. Radiopassning ska även vara möjlig med bärbar radio om förare av motordrivet fordon utför arbete utanför förarhytt.

30.3. Kommunikation på manöverområdet

Vid tvåvägskommunikation med flygtrafikledning ska anrop genomföras enligt upprättad metodik där tilldelad anropssignal ska användas. Radio- och kommunikationsutbildning för manöverområde är inkluderad i körtillståndsutbildning för manöverområde. Detta innebär att angöring till manöverområde är tillåtet endast för personer med körtillståndsbehörighet för manöverområdet.

30.3.1. Språktest

En person som ska tillämpa radiokommunikation med flygtrafikledning ska visa

kunskaper på operativ nivå avseende användning av fraseologi och klartext i:

Svenska språket

Engelska språket*

* Externa aktörer är undantagna krav på språktest för engelska

Språktest är knuten till en bedömningsskala (1-6) angiven från EASA, där nivå 4-6 utgör godkännande med följande förtydligande:

Nivå 6: Expertnivå, livslångt och inget krav på repetition

Nivå 5: Utvidgad nivå, giltighet sex (6) år från datum för utfärdat språktest, krav på repetition för förnyelse

Nivå 4: Operativ nivå, giltighet fyra (4) år från datum för utfärdat språktest, krav på repetition för förnyelse.

30.4. Kommunikation på apronytor

30.4.1. Start-up/push-back/bogsering/fel vid framförande på apronytor

Verbal kommunikation mellan pilot och flygplatsen sker främst via flygtrafikledning. Fastställda radiofrekvenser för VHF-kommunikation finns publicerat i AIP för respektive flygplats.

All kommunikation som innefattar flygoperativa delar såsom bogsering, start-up/push-back eller andra händelser som innefattar kontakt med flygtrafikledningen ska ske med standardfraseologi i enlighet med *SERA 923/2012*.

30.4.2. Terrängbenämningar

Särskild försiktighet ska iakttas vid benämning av banor och taxibanor och delar av dessa. Om "banände" används, ska den benämnas på ett sätt som inte kan missförstås, till exempel "norra banänden", "ILS i norr", "GP 21" osv.

30.4.3. Radiotrafik vid nöd och ilsituationer

A
M

Vid nöd- och ilsituation har all radiotrafik som har samband med denna situation företräde framför all annan radiotrafik. Funktion eller motordrivet fordon som inte berörs ska undvika sändning. Flygtrafikledning eller funktion och/eller motordrivet fordon får påbjuda tystnad. Tystnad får påbjudas den eller dem som stör radiotrafiken och som inte berörs.

30.5. Bortfall av radiokommunikation

Samtlig trafik som vistas på manöverområdet är ålagda att kontinuerligt bevaka flygtrafikledningens radiofrekvens och efterleva dess instruktioner/klareringar.

I den eventuella händelsen att flygtrafikledningen inte får kontakt/bekräftelse/återläsning via radiofrekvensen *(till exempel förorsakat av tekniskt radiobortfall eller berörda personers ohörsamhet)* kan flygtrafikledningen även påkalla uppmärksamhet med hjälp av ljussignaler, antingen via signallampa från flygledartornet eller via banljusanläggningen. Innebörd av ljussignaler enligt tabell nedan:

Med signallampa	Betydelse
Fast rött sken	Stanna
Blinkande rött sken	Lämna landningsområdet eller taxibanan och var uppmärksam på luftfartyg
Blinkande grönt sken	Tillstånd att passera landningsområdet eller att förflytta sig ut på taxibana

Blinkande vitt sken	Lämna manöverområdet via kortaste väg, men korsa aldrig en bana eller FATO*. Sätt er i förbindelse med flygtrafikledningen. Om det föreligger andra behov kan överenskommelse träffas med lokal flygplats och beskrivas ihop med lokal flygtrafikledning. *Start- och landningsområde för helikopter, där sådan finns.
Med belysningsanläggning	**Betydelse**
Blinkande banljus	Lämna banan och var uppmärksam på flygtrafikledning/tornet och eventuell ljussignal därifrån
Blinkande taxibanljus	Lämna banan och var uppmärksam på flygtrafikledning/tornet och eventuell ljussignal därifrån
Blinkande inflygningsljus*	Avlägsna er omedelbart från området i och närmast omkring banans förlängning eller uppsök sådan plats som är skyddad ur hindersynpunkt

*TSFS 2019:36

A M

I samråd med flygtrafikledning kan mobiltelefon användas vid radiobortfall. Aktuella telefonnummer som ska användas vid eventuell situation som kan uppstå, ska klargöras tillsammans med flygtrafikledning innan framförande på manöverområdet påbörjas.

30.6. Spridning av information

30.6.1. Manöverområde

Flygtrafikledning och person som vistas på alternativt förare av motordrivet fordon som vistas på manöverområdet har gemensamt ansvar att sprida flygplatsrelaterad information som kan påverka säkerheten för verksamheten på manöverområdet.

30.6.2. Platta

Flygplatsen ska säkerställa att information om operativa begränsningar på apronytor kommuniceras genom etablerade informationskanaler som till exempel NOTAM.

31. Bogsering av luftfartyg

31.1. Ansvar för procedurer vid bogsering

Flygplatserna reglerar bogseringsprocedurer på flygplatsens infrastruktur. Flygbolaget eller av flygbolagets kontrakterade marktjänstbolag ansvarar för procedurerna kring bogseringsförfarandet.

All bogsering ska ske med kommunikation via ATS.

31.2. Kommunikation vid bogsering

Bogseringar initierade av extern part ska kommuniceras med Swedavia aircraft stand parking.

Swedavia kommunicerar behov av kommande bogseringar till relevanta aktörer, till exempel flygbolag, marktjänstbolag och ATS.

31.3. Synlighet vid bogsering

- Vid bogsering av flygplan på färdområdet ska anti-kollisionsljus (anti-collision lights) vara tänt oavsett tid på dygnet och väder.
- Vid bogsering i mörker ska flygplan som bogseras på färdområdet även ha tänt positionsljus (navigation lights) när flygplanet är i rörelse.

A
M

31.4. Standardväg för bogsering

För att säkerställa hinderfrihet ska bogsering följa de visuella hjälpmedel som är avsedda för taxning av luftfartyg. Innan bogsering kan påbörjas ska:

- **På plattor** - ett godkännande inhämtas från flygtrafikledningen
- **På manöverområdet** - ett tillstånd/klarering inhämtas från flygtrafikledningen.

Om visuella hjälpmedel saknas ska marshaller och/eller wing walker användas för att garantera hinderfriheten.

31.4.1.1. Bogsering inne i hangarer omhändertas ej av flygplatserna.

31.5. Bogsering vid ogynnsamma väderförhållanden

Eventuella operativa restriktioner vid nyttjandet av flygplatsens infrastruktur kan införas vid ogynnsamma väderförhållanden.

32. Överlämning av Aktiviteter

Överlämning av aktivitet mellan direkt operativ personal och indirekt operativ personal ska planeras så att tid ges för både överlämnande och övertagande personal att medverka för att delges relevant operativ information.

Överlämning ska ske med tvåvägskommunikation då skiften ligger i anslutning till varandra, överlämningen ska vara ske både i text och tal.

Överlämningsdokumentationen ska sparas lokalt och kunna uppvisas. Ligger inte skift eller överlämning i anslutning till varandra och överlämning i tal ej är möjligt kan det ske i text med relevant information.

För direkt eller indirekt operativ personal på manöverområdet ska som minst överlämningen innehålla relevant information om banans användning, pågående arbeten och väderförhållanden som kan ha påverkan för den flygoperativa driften.

Swedavia arbetar aktivt med att alla aktörer oavsett egna eller externa, är medvetna och delaktiga i planeringen av en kommande påverkan, eller förändring av det operativa tillståndet som de kan påverkas av.

Relevant information publiceras under Airport Information (AI) och går ut som mejl samt publiceras på intranät och extranet. Samtlig personal som arbetar på flygplatsen är skyldig att hålla sig uppdaterad och läsa.

A M

Meddelande i form av SMS skickas ut till ansluten personal, tex driftpåverkan eller ogynnsamma väderförhållanden. För personal på manöverområdet kommuniceras påverkan via ATS.

Tjänsterna går att prenumerera på, och man ansluter sig via Swedavia extranät.

33. FOD Kontrollprogram

33.1. Gällande krav

För FOD Management gäller följande krav i förordning (EU) 139/2014:

ADR.OPS.B.016 Foreign object debris control programme med tillhörande AMC och GM.

33.2. Foreign Object Debris (FOD)

33.2.1. Vad är FOD?

FOD, 'Foreign Object Debris', är en engelsk benämning på främmande farliga föremål och skräp på färdområdet (platta/manöverområde), som bl.a. kan förorsaka allvarliga skador på luftfartyg. Exempel kan vara kadaver eller annat vilt, sten, avfall från luftfartyg, metall, glasbitar samt sådant som uppstått inom produktion och hantering av luftfartygsdelar.

FOD-skador behöver inte nödvändigtvis vara skador på en motor, utan samtliga skador som äventyrar flygsäkerhet eller skapar allvarliga skador på luftfartyg på grund av främmande föremål räknas som FOD-skador.

33.2.2. Syftet med FOD Kontrollprogram

A M

Syftet med FOD Kontrollprogram är att minimera FOD genom att arbeta efter ett systematisk riskbaserat program där risker identifieras och dokumenteras och att mitigerande och/eller korrigerande åtgärder utarbetas, implementeras och följs upp.

33.2.3. Vårt uppdrag

I samtliga uppdrag på flygplatsens Airsideområde är det av största vikt att agera med uppmärksamhet, medvetenhet och förebyggande tänkesätt. Dels för att minimera risk att FOD uppstår, dels för att bevaka och avlägsna de FOD som ändå söker sig ut på våra färdområden. En så kallad "clean-as-you-go"-teknik ska alltid tillämpas och förebyggande av FOD ses som ett lagarbete för att gemensamt skapa en FOD-fri flygplats.

33.2.4. Omhänderta FOD

FOD angår alla, är allas ansvar och alla ska avlägsna FOD som upptäcks. Det gäller lika mycket gående personer som personer som färdas i fordon. Det finns dock situationer då åtgärden är att be någon annan om hjälp. Om FOD upptäcks på ett område som aktuell person inte får vistas på, är åtgärden att exempelvis kontakta flygledartornet, OPC eller liknande funktion, arbetsledning m.m. och göra dessa uppmärksamma. Den/de som kontaktats ska ombesörja att behörig person eller avdelning skickas för att avlägsna FOD.

33.2.5. Risker med FOD och särskilda riskområden

Den största och tydligaste risken med FOD är att luftfartyg ska skadas och att flygsäkerheten därmed äventyras. FOD kan också dra till sig fåglar och därmed indirekt orsaka flygsäkerhetsrisk.

Särskilda riskområden på en flygplats är bygg- och markprojekt, fordonskörning, sopor från luftfartyg, service av luftfartyg, hantering av bagage, produkter eller annat gods.

33.2.6. Riskhantering

Risk kan beräknas som produkten av sannolikheten för att skada inträffar (t ex att en olycka inträffar) multiplicerat med konsekvensen av den skadan (dvs. den genomsnittliga mängden skada eller mer konservativt den maximala trovärdiga mängden skada).

Uppkomsten av FOD minimeras genom en ständigt pågående riskhantering hos varje enskild individ som knyter an till vårt uppdrag. Olika typer av FOD kan utgöra olika risk för allvarliga skador på luftfartyg.

Exempel: Sannolikheten att ett papper eller kvitto orsakar en olycka med katastrofal svårighetsgrad är mycket låg. Däremot har en del från ett fordon större sannolikhet att orsaka större skada. Däremot är sannolikheten att del från fordon utgör FOD inte lika vanligt som papper eller kvitton.

33.2.7. Human factors

A M

Inom FOD Kontrollprogram, som i hela flygbranschen, ska vi ta hänsyn till human factors, dvs svårigheterna att som människa, i den komplexa verksamhet som en flygplats innebär, hela tiden vara vaksam på risker som kan skapa FOD och agera korrekt. Det innebär att rutiner och dokumentation ska vara enkla att följa så att FOD-hantering blir en självklar del i personalens vardag. Lika självklart är att genomföra erforderliga utbildningar och möten, till exempel arbetsplatsträffar och tavelmöten, mellan arbetsledning och personal.

33.3. Skyldighet och ansvar

Swedavia ska som flygplatshållare ha ett fastställt FOD-kontrollprogram som tillämpas och som kravställs hos samtliga aktörer som är verksamma eller tillhandahåller tjänster på flygplatsen.

Vidare ska Swedavia samla in och analysera data och information för att identifiera källor och trender avseende FOD-föremål, och genomföra korrigerande eller förebyggande åtgärder, eller båda, för att förbättra kontrollprogrammets ändamålsenlighet.

33.4. Förebyggande åtgärder

33.4.1. Ökad medvetenhet hos samtliga medarbetare

Samtliga medarbetare som arbetar på flygplats ska vid vistelse på område airside alltid ha en hög medvetenhet kring FOD och vad som kan göras förebyggande för att inte

orsaka uppkomst. Detta innebär mer specifikt att fotgängare och fordonsförare alltid ska tillse att eventuella lösa föremål inte kan orsaka FOD. Exempel kan vara föremål som finns i väska eller på kläder alternativt last som fraktas på fordon.

33.4.2. Planering av verksamhet och upprättande av rutiner och instruktioner

Samtliga verksamheter på flygplatsen ska planera sin verksamhet och ha dokumenterade rutiner och instruktioner som anger hur verksamhetens arbetsuppgifter utförs. Genom att implementera ett upplägg där områden som riskhantering, human factors, utbildning och Airport Regulations ligger till grund för verksamhetens uppdrag, följer också minimering av FOD.

33.4.3. Förebyggande av FOD och rengöring av apronytor

Flygplatserna utför underhåll, som exempelvis sopning och rengöring av apronytor, i förebyggande syfte.

33.4.4. Kraftiga vindförhållanden

Då väderprognoser visar på kraftiga vindförhållanden ska samtliga aktörer med verksamhet på färdområde och övriga operativa ytor tillse att utrustning säkras och förankras för att minska risken för uppkomst av FOD.

33.5. Inspektionsprogram

A
M

33.5.1. Inspektion av färdområdet

Syftet med inspektioner av färdområdet är att säkerställa flygsäkerheten och tillgängligheten för luftfartyg som genomför start, landning eller taxning på färdområdet inklusive uppställningsplatser. Inspektionerna ska genomföras proaktivt med fokus på att förebygga uppkomst av FOD. Ett annat syfte med inspektioner av färdområdet är att upptäcka eventuellt FOD. Dock ska det tas i beaktande att ökat antal inspektioner i sig inte minskar risken för att FOD uppstår. Eventuellt är utkomsten det motsatta p.g.a. ytterligare framförande av fordon.

Inspektioner av färdområdet genomförs med följande upplägg:

- Daglig inspektion av färdområdet
- Veckoinspektion av färdområdet
- Utökad inspektion av färdområdet
- Riktad eller påkallad inspektion
- Inspektion av färdområdet vid ogynnsamt väderförhållande

33.5.2. Viltkontroll

Syftet med flygplatsens viltkontroll är att minimera antalet kollisioner mellan luftfartyg och vilt. Det görs genom ett systematiskt arbete, ett Wildlife Risk Management Programme - en Viltkontrollplan.

En Viltkontrollplan utformas som ett systematiskt riskbaserat program där risker identifieras och dokumenteras och mitigerande och/eller korrigerande åtgärder utarbetas, implementeras och följs upp.

Kopplingen mellan vilt- och FOD-kontroll är dels att FOD i form av sopor drar till sig djur, dels det omvända att djurkadaver i sig kan utgöra FOD.

33.5.3. Ankomst- och avgångsinspektioner

Inför ankomst av luftfartyg till uppställningsplats ska ankomstinspektion genomföras med syftet att säkerställa att inget FOD finns på aktuell uppställningsplats. För att FOD inte ska kontaminera uppställningsplatsen efter inspektion förväntas att den inte beträds av fotgängare eller fordon efter genomförd inspektion.

Innan luftfartyg lämnat uppställningsplats ska avgångsinspektion genomföras i form av en avsyning av platsen.

Vid bogsering ansvarar aktör som genomför bogsering för att avgångs- och ankomstinspektioner genomförs.

33.5.4. Inspektion under och efter kraftiga vindförhållanden

Under och efter ogynnsamt väderförhållande ska inspektioner genomföras i samband med inspektioner av färdområdet.

A M

Inspektion vid projektarbeten

Se nedan: FOD i samband med bygg- och markprojekt

33.6. Händelserapportering och ständiga förbättringar

33.6.1. FOD i händelserapportering

Syftet med att rapportera FOD är att säkerställa att oönskade händelser/avvikelser som inträffar på flygplatsen omhändertas och inte sker igen. En händelse där personal kan ha orsakat FOD alternativt att FOD hittas kan vara något som påverkar flygsäkerheten eller flygplatsdriften.

33.6.2. Vilka FOD som ska rapporteras alternativt städas bort

De FOD som utgör ”en stor risk” ska rapporteras. FOD som rapporteras ska också fotograferas och foto ska bifogas med händelserapport.

Exempel på FOD som ska rapporteras: Döda djur, sten, avfall från luftfartyg, metall, glasbitar, hårdplast, mjukplast i större mängder och även sådant som uppstått inom produktion och hantering av luftfartygsdelar. Dessa FOD ska omhändertas och placeras i FOD-station/hylla och rapporteras i händelserapport.

Exempel på FOD som bara städas bort: Papper, bagagetaggar, mjukplast. Dessa FOD ska slängas i utplacerade FOD-tunnor soptunnor/FOD-lådor.

Notera att större mängder av papper, bagagetaggar och mjukplast kan utgöra stor risk och är föremål för rapportering.

33.6.3. Ingående komponenter i en FOD-utredning

1. Det fysiska föremål som utgör FOD för händelsen som rapporterats.
2. Utredning kring hur och varför FOD uppstått.
3. Översyn av rutiner och instruktioner för att minimera att samma typ av händelse uppstår. Detta genomförs tillsammans med aktuell avdelning inom Swedavia eller extern aktör.

33.6.4. Händelserapportering = proaktivt arbete

FOD-utredningar görs för att definiera aktiviteter FOD-utredningen ska leda till aktiviteter som tar bort källan till FOD, d.v.s. att risken för FOD minimeras framledes. Rapporterade FOD-händelser som dokumenterats ska analyseras för att identifiera vad som kan ändras och genomföras. Aktuella aktörer involveras i utredningen och sprider utkomsten till medarbetare Det är lämpligt att medarbetare hos aktuell aktör informeras vid till exempel arbetsplatsträff i samband med att rutiner och instruktioner som behöver ses över har arbetats igenom och förbättrats.

33.6.5. Trender

Inrapporterade händelser ligger till grund för kontinuerlig trendbevakning, avseende typ av FOD, områden, tidpunkter, aktörer eller liknande i syfte att kunna identifiera potentiella riskkällor och arbeta riskmitigerande. FOD Manager arbetar med fokus på förbättrande åtgärder utifrån inrapporterade händelser.

A
M

33.7. Uppföljning och kommunikation

Effekten av FOD-programmet följs upp och dokumenteras genom följande kanaler:

- Trender utifrån händelserapportering
- Trender utifrån grid map för FOD
- SPI
- Hazard log
- Mötesforum (SRB, SAG, LRST, ASG etc).

33.7.1. Regelbunden utvärdering av FOD Kontrollprogram

FOD Kontrollprogram hanteras med regelbunden utvärdering en gång per år och anpassas utifrån förändringar i EASA-krav, platsspecifika förutsättningar på flygplatsen och eventuella tillkommande riskområden.

33.8. Fordon och fordonskörning

33.8.1. Minskad körning med fordon

Körning med fordon ska enbart genomföras med koppling till tjänsteutövande, dvs. till och från uppdrag där fordon krävs.

All fordonskörning ökar risk för uppkomst av FOD p.g.a. att delar från fordon kan lossna alternativt kan redskap eller föremål som fraktas på fordon lossna. En vanlig händelse är också att fordon drar med sig jord, stenar eller grus via sina däck.

33.8.2. Egenkontroll av fordon

En gång inom varje kalenderdag ska egenkontroll genomföras på fordon som används i verksamhet på flygplats. Egenkontrollen innehåller kontrollpunkter som ska minska risken för uppkomst av FOD.

33.8.2.1. Utökade kontroller kopplat till snöröjning

För att minimera uppkomst av FOD i anslutning till eller under pågående snöröjning ska ökad uppmärksamhet fästas vid kontroller av snöröjningsfordon. Då fordon tvättas eller repareras ska bultar, brytpinnar och borst med mera kontrolleras så dessa inte är lösa och därigenom utgöra risk för FOD.

Se krav på egenkontroll av fordon i AR Del 5 kapitel 16.1.6.4

33.8.3. Kontroll av arbetsredskap och utrustning

Arbetsredskap och utrustning som används i verksamheten på flygplatsen ska löpande kontrolleras med fokus på att delar och föremål är fastsatta.

AM

33.8.4. Fordonskörning i särskilda områden samt efterföljande underhållsåtgärder

Inför fordonskörning i terräng eller inom särskilda områden där det finns risk för att FOD följer med ska särskild försiktighet iakttagas. Nedanstående åtgärder ska genomföras för att tillse att risken för FOD minimeras.

Efter körning inom dessa områden ska efterföljande kontroll och andra åtgärder genomföras, såsom rengöring från löst material, till exempel jord och grus, eller tvätt av fordon innan vidare fordonskörning på område airside.

Rutiner för körning inom särskilda områden ska upprättas av respektive aktör som utför uppdrag inom ovan område.

33.8.5. Service och underhåll av fordon och arbetsredskap

Samtliga fordon och arbetsredskap (interna samt externa) som används i verksamhet på flygplats ska vara del i regelbundet underhållsprogram.

33.9. Akut hantering vid upptäckt av vissa typer av FOD

Vid upptäckt av vissa typer av FOD* kontaktar inspektören ska OPC eller liknande och/eller flygtrafikledning kontaktas för ytterligare åtgärd såsom att

19. Meddela pilot, flygbolag och marktjänstbolag
20. Meddela teknikerbolag
21. Kontakta Swedavia Operativ Drift för felavhjälpning (ex. sopning, reparationer)

33.10. FOD från service av luftfartyg

33.10.1. Hantering av FOD

Vid service eller reparation av luftfartyg ansvarar teknikerbolag för att verktyg och material hålls under uppsikt. Vid avslut av arbete ska aktören tillse att platsen där arbetet utförts på blir avsynad och rengjord från eventuellt FOD samt att inga föremål som kan orsaka FOD finns på platsen.

Teknikerbolaget ska vid upptäckt av FOD från service av luftfartyg omgående rapportera enligt:

22. På uppställningsplats - till aktuellt flygbolag, OPC och flygtrafikledning. Händelserapport upprättas internt samt i flygbolagets QR-system. Dessutom ska händelserapport skrivas i Swedavias händelserapporteringssystem.
23. I hangar - till aktuellt flygbolag.

När annan aktör än ovan nämnd upptäcker FOD som kan härledas från service av luftfartyg, ska flygtrafikledning omgående kontaktas följt av aktuellt teknikerbolag. Därefter ska upptäckaren rapportera upphittandet av FOD i Swedavias händelserapporteringssystem.

Hanteringen görs för att säkerställa att inget av betydelse saknas på det luftfartyg som har arbetats med.

A
M

33.10.2. FOD och dess utgörande av risk

FOD som kan härledas från service av luftfartyg, såsom verktyg och material, bedöms utgöra hög risk och kan medföra skador med stora konsekvenser.

33.11. Avfall från luftfartyg

Flygbolagen ska tillse att avfall överlämnas och omhändertas av anlitat marktjänstbolag eller städbolag.

Anlitat marktjänstbolag eller städbolag ska tillse att brygga och/eller uppställningsplats är fri från avfall efter att luftfartyget har lämnat uppställningsplatsen.

Marktjänstbolag eller städbolag, som hanterar avfall från luftfartyg, ska se till att avfall från luftfartyg som redan sorterats inte blandas med osorterat avfall, i enlighet med Swedavias avfallshanteringssystem.

33.12. FOD i samband med bygg- och markprojekt

Inför bygg- och markprojekt som utförs på område airside i anslutning till färdområde och övriga operativa ytor ska det säkerställas att material, maskiner, verktyg och avfall omhändertas med fokus på minimering av FOD.

Samtliga projekt anmäls till CAM (Change Approval Meeting) eller annan liknande funktion. Genom processen identifieras hur och vilka kompensatoriska åtgärder som behöver omhändertas.

Uppdragsgivare inom Swedavia Anläggningar & System ansvarar för att informera aktuella underentreprenörer.

33.13. FOD orsakad av bristande infrastruktur

All infrastruktur är inkluderad i underhållsprogram där olika intervall ligger till grund för inspektion och underhåll. Eventuellt FOD från infrastruktur ska omedelbart omhändertas och avlägsnas från färdområde och övriga operativa ytor. Händelserapport samt eventuell felanmälan ska skrivas av den som upptäcker och avlägsnar FOD.

33.14. FOD i samband med speciella händelser och förhållanden

33.14.1. Uppkomna skador på luftfartyg

Allmänt gäller att samtlig personal som arbetar på område airside har ansvar att rapportera om hen skadat luftfartyg alternativt upptäcker att luftfartyg är skadat.

Viktigt är att eventuell uppkomst av FOD i samband med skada avlägsnas från det aktuella området.

33.14.2. Uppkomna viltkollisioner

Vid konstaterad fågel- eller viltkollision ska djurkadavret skyndsamt avlägsnas från aktuellt område.

A
M

33.14.3. Kraftig nederbörd (regn/hagel)

Kraftig nederbörd, till exempel regn eller hagel, kan orsaka förflyttning av lösa föremål på ytor och därmed leda till uppkomst av FOD. Vid sådan situation behöver detta kontrolleras och eventuellt FOD ska omgående avlägsnas.

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

A M

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

33.15. Utbildningar

I följande utbildningar säkerställs att all personal med behörighet för vistelse på område airside tagit del av vad FOD är, vad det innebär samt att ansvarsfullt agera för att minska uppkomst av FOD samt avlägsna densamma vid upptäckt:

- Security & Safetyutbildning inklusive FOD (och Pedestrian)
- Körtillstånd Grund, och i vissa fall Körtillstånd manöverområde, på Swedavias flygplatser
- Utbildning för inspektion av färdområdet
- Avsyning av uppställningsplats (inför turnaround)
- Entreprenörsutbildning
- Fordonsspecifika utbildningar (ex. Fälthållningsfordon)