

## **FFS 1991:35**

Utkom från trycket 1992-01-10

### **Chefens för flygvapnet föreskrifter om utredning av driftstörningar i militär luftfart;**

beslutade den 13 december 1991.

Chefen för flygvapnet (CFV) föreskriver med stöd av bilaga 4 förordningen (1983:276) om verksamheten inom försvarsmakten följande.

### **Begreppsförklaringar**

#### **1 §**

Begreppsförklaringar framgår av bilaga 1 till dessa föreskrifter.

### **Grunder**

#### **2 §**

En driftstörning klassificeras som

- haveri
- allvarligt tillbud
- tillbud eller
- övrig driftstörning.

Driftstörning kan vara med eller utan skada. Klassificering görs med hänsyn till vad händelsen kunnat leda till under flygning samt mot bakgrund av de faktiska förhållanden under vilka driftstörningen inträffat.

#### **3 §**

Driftstörning rapporteras som driftstörningsanmälan flyg (DA Flyg) eller driftstörningsanmälan bas (DA Bas). Syftet är att förebygga flygsäkerhets och luftvärdighetspåverkande driftstörningar med flygmateriel och med luftvärdighetspåverkande markmateriel som inträffar i samband med flygning och i basmiljö.

### **Rapportering**

#### **4 §**

Anvisningar för rapportering av en driftstörning framgår av "Rapporteringsanvisningar flygmaterieltjänst (RAFT)". Handläggningen av en driftstörningsanmälan framgår av bilaga 2 till dessa föreskrifter.

#### **5 §**

Bedöms driftstörning vara av sådan art, att den bör komma till högre myndigheters kännedom snabbare än ordinarie rutiner medger, görs snarast direktanmälan.

Haveri och allvarligt tillbud samt överskridande (befarat överskridande) av främmande territorialgräns skall alltid anmälas direkt.

## **6 §**

Direktanmälan görs genom flottiljchefens försorg till CFV (FS/Fh 1) som vidarebefordrar direktanmälan till berörda. Under icke ordinarie arbetstid görs direktanmälan till ARCC/CEFYL, som vidarebefordrar den till berörda.

Direktanmälan får inte fördröjas i avvaktan på komplett information om aktuell händelse. Uppgifter lämnas efter hand som de blir tillgängliga.

## **Utredning**

### **7 §**

Följande händelser skall alltid utredas

- haveri
- allvarligt tillbud
- driftstörning med skada
- driftstörning utan skada om inte dennas art och orsak entydigt framgår av driftstörningsanmälan
- överskridande av främmande territorialgräns.

### **8 §**

En utredning skall syfta till att öka flygsäkerheten genom att klarlägga händelseförloppet och orsaken med eventuella bidragande faktorer samt om möjligt utmyнна i förslag till åtgärder som kan förebygga ett upprepande.

### **9 §**

Haverier och allvarliga tillbud utreds av Statens haverikommission (SHK) enligt vad som framgår av förordningen om undersökning av olyckor (SFS 1990:717). Detta innebär att SHK kan överlåta åt annan att göra en undersökning. SHK kan också besluta att utreda andra driftstörningar.

Driftstörningar som inte utreds av SHK utreds av flottiljchef.

Flottiljchef får delegera till flygchef att besluta om utredning av DA Flyg och till teknisk chef att besluta om utredning av DA Bas.

### **10 §**

Utredning av driftstörning beslutas av den flottiljchef som genom tilldelning, lån eller förhyrning disponerar berörd flygmateriel eller luftvärdighetspåverkande markmateriel. Om driftstörningen berör en annan flygflottilj, görs utredningen i samråd med chefen för den flottiljen.

Om flottiljchef eller överordnad chef personligen är delaktig i driftstörningen, beslutar CFV om utredning.

#### **11 §**

Om en driftstörning även berör civila luftfartyg, beslutas om utredning i samråd med luftfartsverket.

#### **12 §**

Beroende på hur komplicerad en driftstörning bedöms vara, och vilka verksamhetsområden som berörs, avgör flottiljchef huruvida utredning skall göras av enskild utredare eller av utredningsnämnd. Som enskild utredare utses flygsäkerhetsofficer (FSO-Flyg eller FSO-Mark) eller annan med lämplig kompetens. Flottiljchef utser ordförande i utredningsnämnd och de experter som uppgiften kräver. Skyddsombud skall ges tillfälle att följa utredning. Personal som är ansvarig för funktion som kan ha inverkat vid driftstörning får inte utses som utredare eller ingå i utredningsnämnd.

#### **13 §**

Personal från annan myndighet kan på begäran ställas till förfogande av CFV. CFV kan även utan begäran besluta att sådan personal skall leda, ingå i eller följa utredning.

### **Utredningsrapport**

#### **14 §**

Utredningsrapport upprättas på av CFV fastställd blankett och sänds in till CFV och FMV inom en månad efter driftstörning. Kan rapport inte färdigställas inom denna tid insänds preliminär rapport som senare kompletteras eller ersätts med en slutlig. Kan vare sig preliminär eller slutlig rapport sändas in inom en månad, meddelas detta med angivande av skäl till förseningen och bedömd tidpunkt för insändning.

#### **15 §**

Utredningsrapport om överskridande (befarat överskridande) av främmande territorialgräns skall insändas senast två dygn efter det att händelsen inträffat.

### **Central handläggning**

#### **16 §**

Driftstörningsanmälan och utredningsrapport bearbetas och analyseras av CFV och FMV.

Flottiljchefs förslag till åtgärder i rapport handläggs av CFV i samråd med FMV.

### **Omedelbara åtgärder vid haveri och allvarligt tillbud**

#### **Vid flottilj**

#### **17 §**

Vid flottilj skall finnas aktuell plan för åtgärder vid haveri och för efterforskning vid befarat haveri. Planen skall vara tilldelad samtliga berörda befattningshavare.

#### **18 §**

Undsättning av personal har företräde framför andra arbetsuppgifter. Vid haveri skall berörd materiel bevaras orörd i avvaktan på beslut om undersökning. Effektiv bevakning måste därför snarast komma till stånd. När räddningsuppdraget är slut fört må flottiljchef efter samråd med ARCC/CEFYL disponera FRÄDhelikopter för uttransport av förtrupp för avspärning och för den första kontakten med polis- eller brandmyndighet på olycksplatsen.

#### **19 §**

Om inte CFV bestämmer annat är flottiljchef ansvarig för bärgning av havererad materiel och uppläggning av denna i enlighet med SHK anvisningar. Såväl bärgningsåtgärder som bevakning och samarbete med aktuell polismyndighet bör dock efter samråd helt eller delvis överlåtas till chef för annan flottilj närmare olycksplatsen, om tids- eller andra förhållanden gör detta lämpligt.

CFV ställer på begäran resurser till flottiljchefens förfogande.

### **Vid flygstaben**

#### **20 §**

Då underrättelse om haveri eller allvarligt tillbud når CFV utser CFV lämpliga experter, i förekommande fall i samråd med FMV, för medverkan i SHK utredning. Berörda myndigheter informeras om det inträffade.

### **Handläggning av SHK rapporter**

#### **21 §**

SHK preliminär rapport delges genom OFYL.

SHK slutrapport granskas och bearbetas av CFV och FMV. FMV har att utan begäran yttra sig över rapporten till CFV.

#### **22 §**

SHK iakttagelser och förslag under pågående utredning åtgärdas efter beslut av CFV. Då luftvärdighetsfrågor berörs meddelar FMV er forderliga direktiv i samråd med CFV.

#### **23 §**

Åtgärder som kan föranledas av SHK synpunkter eller rekommendationer i slutrapport vidtas först efter det att CFV meddelat utlåtande och beslut med anledning av rapporten.

## Bilaga 1

### Begreppsförklaringar

#### 1. Basmiljö.

Med basmiljö avses anläggningar och utrustningar på flygplats liksom den verksamhet som förekommer vid flygplatsen, innefattande även teknisk tjänst och basräddningstjänst.

#### 2. Driftstörning.

Felfunktion hos personal eller materiel eller övrig händelse som inneburit avvikelser från beordrad eller planlagd verksamhet, vilken har påverkat eller skulle ha kunnat påverka flygsäkerheten eller luftvärdigheten.

#### 3. Driftstörning Bas.

Driftstörning i basmiljön, som påverkat eller skulle ha kunnat påverka luftvärdigheten.

#### 4. Driftstörning Flyg.

Driftstörning som inträffar under flygning.

### 5. Klassificering av driftstörningar

#### 5.1 Haveri.

Driftstörning vid vilken luftfartyg erhållit sådan skada, att det inte kan iståndsättas. Är skadat luftfartyg möjligt att reparera, men ändå kasseras av ålders- eller lönsamhetsskäl, betecknas detta inte som haveri. Oavsett omfattningen av skada klassas driftstörningen som haveri om besättning eller passagerare omkommit eller allvarligt skadats.

#### 5.2 Allvarligt tillbud (ATB).

Tillbud där risken för haveri eller allvarlig skada varit mycket stor.

#### 5.3 Tillbud (TB).

Driftstörning som bedömts kunnat leda till haveri eller allvarlig skada.

#### 5.4 Övrig driftstörning.

Händelse som, utan att vara allvarligt tillbud eller tillbud, inneburit avvikelser från beordrad eller planlagd verksamhet eller som av andra skäl bör komma till CFV kännedom.

#### 6.

Flottiljchef, flygchef och divisionschef samt flygning definieras enligt "Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för militär flygverksamhet" (OSF).

#### 7. Flygmateriel.

Med flygmateriel avses:

- kompletta luftfartyg, inklusive installerad eller hängd materiel
- konstruktionsenheter i luftfartyg, utbytbara enheter och programvaruenheter samt flygburen beväpning och ammunition.
- i luftfartyg erforderlig, för besättning och passagerare avsedd, flygsäkerhetsutrustning och övrig utrustning
- för luftfartygs underhåll och ändringstjänst avsedd reserv- och modifieringsmateriel.

### **8. Förenklad UR.**

Förfarande vid utredning av mindre händelse där orsaken är uppenbar. Förfarandet innebär att utredare i rapport kan utelämna uppgifter såsom: flygtid, vissa ledningsoch miljöuppgifter m m.

### **9. Luftfartyg.**

Med luftfartyg avses bemannade eller obemannade flygplan,- helikoptrar och andra farkoster som kan erhålla bärkraft i atmosfären.

### **10. Luftvärdighetspåverkande markmateriel.**

Med detta avses:

- markmateriel som avses anslutas till luftfartyg på marken
- övrig markmateriel med direkt luftvärdighetspåverkan på luftfartyg och övrig flygmateriel.

### **11. OFYL.**

Orientering från flygsäkerhetsledningen.

### **12. Skada.**

Skada på luftfartyg och/eller dettas utrustning genom slag (yttre påverkan), brand, explosion eller sönderbrytning. Däremot inte skada på delar, system eller utrustning genom normal förslitning eller felaktig funktion utan att luftfartyget i övrigt skadas.

### **13. Teknisk chef.**

Teknisk chef vid förband (motsv), vilken av FMV godkänts att utöva tillsyn över luftvärdigheten.

## Bilaga 2

### Handläggning av driftstörningsanmälan

#### 1. DA Flyg

##### 1.1 Förarens åtgärder

Efter avslutat flygpass anmäls driftstörning på därför avsedd blankett som inlämnas till divisionschef.

##### 1.2 Divisionschefs åtgärder

Divisionschef granskar driftstörningsanmälan, för in rättelser och kompletteringar, vid behov med upplysningar från berörd personal. Som en sammanfattning av anmälan innehåll anges aktuell flygfas- och händelseförloppskod (jml RAFT). Eget utlåtande påtecknas. Detta utformas så att det bl a kan utgöra kompletterande underlag för flottiljchefs bedömning för beslut om utredning.

Är förare förhindrad att själv skriva driftstörningsanmälan svarar divisionschef för att sådan upprättas med så fullständiga uppgifter som möjligt.

#### 2. DA Bas

##### 2.1 Rapportörens åtgärder

Driftstörning anmäls på därför avsedd blankett som inlämnas till kompanichef (motsv).

##### 2.2 Kompanichefs (motsv) åtgärder

Kompanichef (motsv) granskar driftstörningsanmälan, för in rättelser och kompletteringar, vid behov med upplysningar från berörd personal. Eget utlåtande påtecknas. Detta utformas så att det bl a kan utgöra kompletterande underlag för flottiljchefs bedömning om utredning skall ske eller inte.

#### 3.

Driftstörningsanmälan vidarebefordras inom flottilj enligt flottiljchefs bestämmande.

#### 4. Flottiljchefs åtgärder

Flottiljchef beslutar om eventuell utredning.

Driftstörningsanmälan sänds via dataterminal till Försvarets datacentral. Terminalbehandling skall påbörjas senast femte tjänstedagen efter berörd händelse. Behandlingen får inte försenas i avvaktan på beslut om eventuell utredning, utan skall i sådant fall påbörjas utan att detta beslut påtecknats.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 februari 1992. Samtidigt upphävs chefens för flygvapnet föreskrifter (FFS 1988:2) om utredning av driftstörningar under militär flygning.

Lars-E. Englund

K-G Widén