

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd
om alarmeringstjänst och flygräddningstjänst
(konsoliderad elektronisk utgåva)**

Innehåll

1 kap. Inledande bestämmelser	1
Tillämpningsområde	1
Grundläggande bestämmelser	1
Definitioner och förkortningar	2
2 kap. Förberedande åtgärder inför kritiska lägen	6
Grundläggande krav flygräddningstjänst	6
Kompetens	6
Räddningsenheter	7
Kommunikation flygräddningstjänst.....	7
Grundläggande krav alarmeringstjänst	8
Kommunikation nöd- och iltrafikmeddelanden	8
3 kap. Samverkan	8
Alarmeringstjänst.....	8
Samverkan med andra myndigheter och organisationer	8
4 kap. Information och instruktion - flygräddningscentralen	9
Information	9
Instruktioner.....	9
5 kap. Under kritiskt läge	10
Alarmeringstjänst flygtrafikledningsenhet.....	10
Kritiskt läge	11
Alarmeringstjänst - i närheten av flygplats	12
Alarmeringstjänst - i andra områden än i närheten av flygplats.....	13
Flygräddningscentralens ansvar och åtgärder vid kritiskt läge	13
<i>Ovisshetsläge</i>	<i>14</i>
<i>Beredskapsläge</i>	<i>14</i>
<i>Nödläge.....</i>	<i>14</i>
<i>Flygräddningsinsats avseende luftfartyg vars position är okänd.....</i>	<i>15</i>
<i>Information till luftfartyg som deklarerat kritiskt läge.....</i>	<i>15</i>
<i>Information till räddningsenheter från andra stater</i>	<i>15</i>
Rutiner vid en olycksplats.....	15
Ansvar för befälhavare på luftfartyg.....	15
<i>Åtgärder från befälhavare på ett luftfartyg som upptäcker att ett</i> <i>luftfartyg, en sjöfarkost eller någon annan är i nöd.....</i>	<i>15</i>
Instruktion för flygräddningscentralen – avsluta och avbryta insats	16
6 kap. Efter ett kritiskt läge	17
Utvärdering och händelserapportering - flygräddningstjänst	17
Händelserapportering alarmeringstjänst.....	17

7 kap. Undantag	18
Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	18
Bilaga 1. Svenskt ansvarsområde för alarmeringstjänst och flygräddningstjänst	19
Bilaga 2. Situationslista	21
Bilaga 3. Röd torn	27
Bilaga 4. Grön torn	29
Bilaga 5. Gul torn	31
Bilaga 6. Blå torn	33
Bilaga 7. Grön/gul APP/ACC	35
Bilaga 8. Blå APP/ACC	37
Bilaga 9 Signaler för flygräddningstjänst	39

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alarmeringstjänst och flygräddningstjänst (konsoliderad elektronisk utgåva);

TSFS 2015:51

Konsoliderad elektronisk
utgåva

beslutade den 5 oktober 2015. Ändringar införda t.o.m. TSFS 2015:61.

LUFTFART

Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.

Serie GEN

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter gäller för de flygtrafikledningsenheter som utövar alarmeringstjänst för luftfart och för den som driver flygräddningscentralen. 5 kap. 20–26 §§ ska tillämpas av befälhavare på luftfartyg.

2 § Flygtrafikledningsenheter ska endast tillämpa dessa föreskrifter när en fråga inte regleras av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010.

Grundläggande bestämmelser

3 § Grundläggande bestämmelser om alarmeringstjänst finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster som hänvisar till ICAO:s regler. Dessa bestämmelser gällande alarmeringstjänst återfinns i Annex 11 (Air Traffic Services) 13th edition inklusive alla ändringar till och med nr 49 och i ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management, 15th edition inklusive alla ändringar till och med 6.

Information om omfattningen av det svenska ansvarsområdet för alarmeringstjänst finns i bilaga 1 i dessa föreskrifter.

4 § Grundläggande bestämmelser om flygräddningstjänst finns i

1. luftfartslagen (2010:500),
2. luftfartsförordningen (2010:770),
3. lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, och
4. förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

Information om omfattningen av den svenska flygräddningsregionen finns i bilaga 1 i dessa föreskrifter.

Definitioner och förkortningar

5 § I dessa föreskrifter används följande begrepp med nedan angiven betydelse.

<i>ACC</i>	(Area Control Centre) enhet som utövar områdeskontrolltjänst inom sitt ansvarsområde
<i>ACO</i>	(Aircraft Co-ordinator) befälhavare/enhet som koordinerar flygande SAR-enheter vid en räddningsinsats
<i>alarmeringsmeddelande</i>	meddelande som lämnas från flygtrafikledningenshet till flygräddningscentralen innehållande information om luftfartyg i kritiskt läge
<i>alarmeringstjänst</i>	verksamhet med uppgift att underrätta berörda enheter när ett luftfartyg behöver räddningstjänst samt i nödvändig omfattning stödja denna enhet
<i>andra flygande räddningsenheter</i>	enheter som har en kapacitet som kan användas i en flygräddningsinsats men som inte uppfyller kraven på en flygande SAR-enhet
<i>ANS</i>	(Air Navigation Service) flygtrafiktjänst ett begrepp som omfattar flygtrafikledningstjänst, flygvädertjänst, flygbriefingtjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster samt flygräddningstjänst
<i>APP</i>	(Approach Control) enhet som utövar områdeskontrolltjänst och inflygningskontrolltjänst inom terminalområde
<i>ATS</i>	(Air Traffic Services) se flygtrafikledningstjänst
<i>ATS-flygväg</i>	angiven flygväg som upprättats för att kanalisera flygtrafik där så behövs för att utöva flygtrafikledningstjänst
<i>avvikelse</i>	onormal omständighet, som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten eller genomförandet av en flygräddningsinsats, avseende teknik, förfaranden och personal som satts samman för att sköta en funktion inom flygräddningstjänsten
<i>befälhavare</i>	pilot som är ansvarig för ett luftfartygs framförande och säkerhet under flygning
<i>beredskapsläge</i>	situation under vilken man hyser oro för ett luftfartygs och de ombordvarandes säkerhet (internationell beteckning: ALERFA)

<i>Cospas-Sarsat</i>	internationellt satellitsystem som detekterar och förmedlar positionsberäknade nödsignaler till räddningscentraler
<i>efterforskning</i>	uppgift att fastställa position för luftfartyg som saknas, havererat eller nödlandat
<i>efterforskningsuppgift</i>	avgränsad uppgift som av flygräddningscentral under efterforskning kan tilldelas en enhet som utövar flygtrafikledningstjänst
<i>ELT</i>	(Emergency Locator Transmitter) nödsändare ombord på luftfartyg
<i>flygande SAR-enhet</i>	luftfartyg som har särskild utrustning och bemanning som är utbildad och övad för att efterforska och lokalisera nödställda luftfartyg samt pejla nödsändare
<i>flygkontrolltjänst</i>	(Air Traffic Control Service, ATC) sammanfattande benämning på områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst vilket är en tjänst som tillhandahålls i syfte att <ul style="list-style-type: none"> a) förebygga kollisioner <ul style="list-style-type: none"> – mellan luftfartyg, och – mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt b) främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde
<i>flygräddningscentral</i>	(Aeronautical Rescue Co-ordination Centre, ARCC) enhet som har ansvaret för att tillhandahålla en effektiv flygräddningstjänst och för att koordinera och leda flygräddningsinsatser inom en flygräddningsregion
<i>flygräddningsregion</i>	definierat område inom vilket flygräddningstjänst utövas
<i>flygräddningstjänst</i>	(Search and Rescue, SAR) verksamhet med uppgift att efterforska och lokalisera saknat luftfartyg samt undsätta nödställda i Väneren, Vättern, Mälaren och till havs. Uppgiften innefattar även att ansvara för de insatser mot skador som behövs, när ett luftfartyg är nödställt eller när fara hotar lufttrafiken.
<i>flygtrafikledningstjänst</i>	sammanfattande begrepp för flygkontrolltjänst, flygrådgivningstjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst

<i>flygvädertjänst</i>	de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med flygväderprognoser, presentationer och observationer liksom all annan flygväderinformation och data som ICAO:s medlemsstater tillhandahåller för användande inom luftfarten och en sammanfattande benämning på observationstjänst, prognostjänst, övervakningstjänst och delgivningstjänst
<i>förmodat haveri</i>	situation när ett luftfartyg förmodas ha havererat men den exakta platsen inte är känd enligt villkoren i definitionen av ”känd haveriplats”
<i>haveri</i>	olyckshändelse med bemannat luftfartyg
<i>IAMSAR</i>	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual utgiven av ICAO och IMO
<i>insatsledare</i>	person vid en flygplats som på uppdrag av den kommunala räddningstjänsten leder en räddningsstyrka på en flygplats
<i>JRCC</i>	(Joint Rescue Co-ordination Centre) gemensam flyg- och sjöräddningscentral
<i>kritiskt läge</i>	generell term som omfattar ovisshetsläge, beredskapsläge eller nödläge
<i>känd haveriplats</i>	haveriplats vars exakta läge fastställts genom att ATS-personal direkt iakttagit platsen eller genom att räddningsenhet kommit fram till och positionsangivit platsen
<i>larmcentral</i>	enhet med uppgift att ta emot och vidarebefordra larm
<i>LKP</i>	(last known position) senast kända position
<i>luftbevakning</i>	militär funktion som bevakar svenskt luftrum
<i>medelstor flygräddningsinsats</i>	efterforskning av luftfartyg i turbulenskategori M (Medium), vilket innebär en maximal tillåten startvikt lägre än 136 000 kg men högre än 7 000 kg
<i>NLC</i>	polisens nationella ledningscentral
<i>NOTAM</i>	(Notices to Airmen) meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, procedurer och riskkällor för luftfart om vilket kännedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken
<i>nödläge</i>	situation där det är skäligt att anta att ett luftfartyg och de ombordvarande befinner sig i allvarlig och överhängande fara eller behöver omedelbar hjälp (internationell beteckning: DETRESFA)

<i>områdeskontrolltjänst</i>	flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i ett luftrumsblock
<i>operatör</i>	person, organisation eller ett företag som bedriver luftfartsverksamhet
<i>ovisshetsläge</i>	situation under vilken ovisshet råder om ett luftfartygs och de ombordvarandes säkerhet (internationell beteckning: INCERFA)
<i>pejlgrupp</i>	utbildad personal med bärbar pejltrustning och utrustning för positionsangivelse
<i>PLB</i>	(personal locator beacon) portabel nödradiosändare för allmänt bruk och för användning i luftfartyg eller livflotte
<i>restriktionsområde</i>	avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten, inom vilken rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser
<i>räddningsledare</i>	person som leder en räddningsinsats i enlighet med lag (2003:778) om skydd mot olyckor
<i>räddningsenhet</i>	övergripande benämning på enheter som kan medverka i en räddningsinsats
<i>SAR</i>	(Search and Rescue) efterforskning, lokalisering och undsättning
<i>SAR-enhet</i>	mobil resurs som består av utbildad personal och som har utrustning för att genomföra snabba och effektiva efterforsknings- och räddningsinsatser
<i>signifikant punkt</i>	fastställt geografiskt läge som används för att definiera en ATS-flygväg eller ett luftfartygs flygbana samt för andra navigerings- och ATS-ändamål
<i>skiftledare</i>	arbetsledare för pågående skift
<i>SS-meddelande</i>	prioriterat meddelande som sänds via luftfartens fasta fjärrskriftsnät
<i>torn</i>	plats varifrån flygtrafikledningstjänst för flygplatstrafik i regel utövas
<i>UN-nr</i>	fysisiffrigt tal som identifierar ämnen och föremål, s.k. farligt gods, vilka kan innebära fara i samband med transport och som kan tydliggöra innehållet i t.ex. förpackning eller fraktcontainer

2 kap. Förberedande åtgärder inför kritiska lägen

Grundläggande krav flygräddningstjänst

1 § Flygräddningscentralen ska vara bemannad dygnet runt av utbildade flygräddningsledare så att flygräddningstjänst alltid ska kunna tillhandahållas i den svenska flygräddningsregionen.

2 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att det finns kapacitet att leda minst två samtidiga medelstora flygräddningsinsatser.

Verksamheten ska löpande analyseras och riskbedömas för att bibehålla säkerhet och tillgänglighet. Om analyser och riskbedömningar visar att säkerhet och tillgänglighet inte kan bibehållas ska den som driver flygräddningscentralen meddela detta till Transportstyrelsen.

3 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att det finns ett ledningssystem för fördelat beslutsfattande i flera nivåer anpassat för flygräddningstjänst. Ledningssystemet ska reglera innehållet i ledningsuppgifterna på olika nivåer och hur de relaterar till varandra. Ledningssystemet ska vara samordnat med berörda aktörer.

4 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att flygräddningsledarna följer upprättade kvalitetssäkrade processer som inkluderar planering och samverkan med statliga och kommunala räddningstjänster, ATS-leverantörer i svensk flyginformationsregion och grannländers räddningscentraler.

5 § Den som driver flygräddningscentralen ska, för de delar som påverkar flygsäkerheten, ha ett system för att kunna hantera avvikelser för att säkerställa en effektiv flygräddningstjänst.

6 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att det finns avbrottsplaner så att operativ flygräddningstjänst vid behov tillfälligt kan bedrivas i alternativa lokaler. Planerna ska omfatta både lokala och regionala avbrott.

Kompetens

7 § Flygräddningsledarna på flygräddningscentralen ska ha god och aktuell kunskap om flygtrafikledningssystemet, luftfartyg och koordinering av operativa funktioner samt behärska radiotelefoni.

Flygräddningsledarna ska ha de kunskaper i svenska och engelska som krävs för tjänsten.

8 § För att uppnå och bibehålla hög säkerhet och effektivitet i flygräddningstjänsten ska flygräddningspersonalen ges regelbunden utbildning och medverka i lämpliga övningar.

9 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att det finns en utbildningsplan och ett kompetenssäkringsprogram för flygräddningsledare. Planerna ska vara godkända av Transportstyrelsen. Kompetenssäkringsprogrammet ska revideras och godkännas minst vart tredje år.

Underlag som legat till grund för utfärdande av behörighet och resultat från genomförd kompetenssäkring ska finnas tillgängliga under minst 36 månader.

Räddningsenheter

10 § Flygräddningscentralen ska ha tillgång till flygande SAR-enheter och andra flygande räddningsenheter som är lämpligt placerade och utrustade för flygräddningsinsatser i flygräddningsregionen.

Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att korrekt information om flygande SAR-enheter finns publicerad i AIP (Aeronautical Information Publication).

11 § Flygräddningscentralen ska hålla sig informerad om flygande SAR-enheters och andra flygande räddningsenheters beredskap, tillgänglighet och förmåga.

Allmänna råd

Den som driver flygräddningscentralen bör säkerställa att det finns möjlighet till efterforskning på annat sätt när flygande SAR-enheter och andra flygande räddningsenheter inte har möjlighet att verka. Exempelvis via tillgänglighet till pejls på lämpliga platser inom flygräddningsregionen.

12 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att minst ett av de luftfartyg som deltar i en flygräddningsinsats ska medföra överlevnadsutrustning som kan fällas från luften, förutom när det är känt att det inte luftledes behöver tillföras förnödenheter till överlevande med hjälp av luftfartyg. Överlevnadsutrustningen ska placeras vid lämpliga flygplatser.

Kommunikation flygräddningstjänst

13 § Den som driver flygräddningscentralen ska säkerställa att flygräddningscentralen har en snabb och tillförlitlig tvåvägskommunikation med

1. flygtrafikledningenheter,
2. räddningsenheter,
3. räddningscentraler för luftfart och sjöfart i angränsande regioner,
4. leverantörer av flygvädertjänst,
5. radiostationer som är belägna vid kusten som kan meddela och kommunicera med sjöfarkoster i området där så är lämpligt,
6. larmcentraler (som förmedlar kontakt med sjukvård och kommunal räddningstjänst),
7. NLC och polismyndighet,
8. Cospas-Sarsat Mission Control Centre som betjänar flygräddningsregionen, och
9. luft- och sjöbevakningscentraler.

Allmänna råd

Den som driver flygräddningscentralen bör säkerställa att det finns möjlighet till dubbelriktad radiokommunikation på 123,1 MHz inom svensk flygräddningsregion.

Grundläggande krav alarmeringstjänst

Kommunikation nöd- och iltrafikmeddelanden

14 § En flygtrafikledningsenhet ska säkerställa dubbelriktad radiokommunikation på 121,5 MHz inom kontrollerat luftrum samt trafikinformationszon och trafikinformationsområde för att säkerställa mottagning och kommunikation av nödtrafik- och iltrafikmeddelanden.

3 kap. Samverkan

Alarmeringstjänst

1 § En flygtrafikledningsenhet har skyldighet att delta i flygräddningstjänst, inklusive efterforskningsuppgifter, enligt 10 kap 1 § luftfartslagen (2010:500). En flygtrafikledningsenhet kan efter samråd med flygräddningscentralen, påbörja efterforskning vid förmodat haveri i närheten av en flygplats.

2 § När kapaciteten på en flygtrafikledningsenhet tillåter ska enheten bistå flygräddningscentralen med

1. insamling av fakta och annan information av vikt, och

2. att vara sambandslänk mellan flygräddningscentralen och räddningsenheter.

När kapaciteten på en flygtrafikledningsenhet för flygplats tillåter ska enheten bistå flygräddningscentralen med att leda pejlgupper alternativt vara sambandslänk mellan flygräddningscentralen och pejlgupper när dessa finns tillgängliga.

Allmänna råd

En flygtrafikledningsenhet bör utse en kontaktperson för alarmerings- och flygräddningstjänst som kan underlätta samarbetet med flygräddningscentralen.

3 § Flygräddningscentralen ska samverka med flygtrafikledningsenheter som utövar alarmeringstjänst.

Allmänna råd

För att underlätta samarbetet bör flygräddningsledarnas kunskaper vidareutvecklas kontinuerligt. Det kan ske t.ex. genom erfarenhetsutbyte vid studietjänstgöring på flygtrafikledningsenheter och genom deltagande vid SAR-seminarier.

Samverkan med andra myndigheter och organisationer

4 § Flygräddningscentralen ska samarbeta med myndigheter och organisationer som utreder tillbud och haverier.

5 § Den som driver flygräddningscentralen ska utse en kontakt som ska ta emot nödinformation från Cospas-Sarsat.

Allmänna råd

En flygtrafikledningsenhet bör vidarebefordra information om onormala händelser till berörda myndigheter och organisationer för att effektivisera en eventuell räddningsinsats. Onormala händelser kan vara bränsledumpning på låg höjd, upptäckt av skogsbrand, olja på vatten med mera. Vid tveksamhet om vem som ska kontaktas kan informationen ges till flygräddningscentralen för vidare befordran.

4 kap. Information och instruktion - flygräddningscentralen**Information**

1 § Flygräddningscentralen ska alltid ha tillgänglig och aktuell information om

1. flygande SAR-enheter och andra flygande räddningsenheter,
2. SAR-enheter och andra räddningsenheter inklusive medicinsk utrustning, transportmedel och utrustning som kan vara användbar i flygräddningstjänst,
3. flygtrafikledningsenheter (öppethållningstid, frekvenser, tillgänglighet till pejl, med mera),
4. kommunikationsmedel som kan användas i flygräddningstjänsten,
5. adresser och telefonnummer till myndigheter och företag och deras utsedda representanter som kan användas i flygräddningstjänst,
6. platser där förråd av nöd- och överlevnadsutrustning som kan fällas från luften förvaras, och
7. föremål som finns i naturen och som kan misstas för att vara ett luftfartyg i nöd, särskilt om de ses från luften.

2 § Flygräddningscentralen ska ha tillgång till information från lämpliga rapporteringssystem för sjöfarten. Detta gäller i havsområden och syftet är att underlätta flygräddningsinsatser till havs.

3 § Flygräddningscentralen ska ha tillgång till aktuell information som finns i flygplatsernas ”plan för räddningsinsats vid flygplats”, när sådana planer finns, som kan vara av betydelse för utövandet av flygräddningstjänst i närheten av flygplatser. För kustnära flygplatser gäller det även vattenområden.

Instruktioner

4 § Flygräddningscentralen ska ha tillgång till detaljerade instruktioner för flygräddningstjänsten inom flygräddningsregionen. Instruktionerna ska överensstämma med de metoder som beskrivs i ICAO:s och IMO:s gemensamma IAMSAR Manual Volume II (Doc 9731-AN/958), utfärdad 2013 när dessa är tillämpliga och omfatta

1. metoder för hur flygräddningstjänst ska utföras i flygräddningsregionen,
2. användning av tillgängliga kommunikationssystem och anläggningar,

3. metoder för att samverka med andra räddningstjänstansvariga myndigheter och organisationer,
4. metoder för att larma luftfartyg och sjöfarkoster på sträcka till havs,
5. skyldigheter och rättigheter för personer som tilldelats uppgifter inom flygräddningstjänsten,
6. metoder för att få information som är relevant för flygräddningstjänst, exempelvis väderrapporter, väderprognoser och NOTAM,
7. metoder för radarspårning eller motsvarande,
8. åtgärder som ska vidtas gemensamt med andra räddningscentraler,
9. metoder för att från andra räddningscentraler begära den hjälp som behövs, vilket omfattar luftfartyg, sjöfarkoster, personer eller utrustning,
10. metoder för att hjälpa luftfartyg i nöd som tvingas nödlanda på vatten att få hjälp av sjöfarkoster,
11. metoder för att bistå flygande SAR-enheter, räddningsenheter eller andra luftfartyg att kunna nå ett luftfartyg i nöd,
12. åtgärder som ska vidtas i samverkan med flygtrafikledningenheter och berörda myndigheter i syfte att hjälpa luftfartyg som är utsatt för, eller tros vara utsatt för brottslig handling som kan påverka luftfartygets säkerhet,
13. metoder för omflyttning av utrustning och resurser vilket kan krävas på grund av väder eller andra förutsättningar,
14. metoder för etablering av tillfälligt restriktionsområde, och
15. metoder för att hantera ACO-uppgifter.

5 § Instruktioner ska, i den mån det är möjligt, beskriva tillgänglighet till flygplatser och hur service till räddningsenheter som används i flygräddningstjänst ska ges. Med tillgänglighet avses exempelvis öppnande av flygplats, tankning av luftfartyg och tillgång till flygväderinformation. Instruktioner ska även omfatta planering för de räddningsenheter som tillhandahålls av andra stater.

Allmänna råd

Den instruktion som beskriver undsättning av ett stort antal överlevande bör tas fram gemensamt med representanter från operatörer och andra offentliga eller privata organisationer, som kan bistå i en flygräddningsinsats.

5 kap. Under kritiskt läge

Alarmeringstjänst flygtrafikledningenshet

1 § En enhet som utövar flygtrafikledningstjänst ansvarar för alarmeringstjänst. Alarmeringstjänst omfattar att fastställa kritiskt läge, larma och underätta berörda enheter och ska utövas för alla

1. luftfartyg för vilka flygtrafikledningstjänst utövas,
2. andra luftfartyg som har lämnat in färdplan eller på annat sätt är kända av en flygtrafikledningenshet, och
3. luftfartyg som är, eller som antas, vara utsatta för brottslig handling.

Kritiskt läge

2 § Kritiskt läge (state of emergency) omfattar ovisshetsläge, beredskapsläge och nödläge.

Ovisshetsläge (uncertainty phase/INCERFA) råder

1. när en flygtrafikledningsenhet inte har fått något meddelande från ett luftfartyg inom 30 minuter efter det att ett meddelande skulle ha tagits emot eller efter ett misslyckat försök att etablera kontakt med luftfartyget på tillgängliga frekvenser. De 30 minuterna räknas från den tidigare av dessa tidpunkter, eller

2. när ett luftfartyg inte anländer inom 30 minuter från den beräknade landningstid som senast meddelats till eller beräknats av en flygtrafikledningsenhet. De 30 minuterna räknas från den senare av dessa tidpunkter.

Ovisshetsläge råder endast om det finns tvivel om säkerheten för luftfartyget och de ombordvarande.

Beredskapsläge (alert phase/ALERFA) råder när

1. ett ovisshetsläge följs av upprepade misslyckade försök att etablera kontakt med luftfartyget eller få fram information via andra relevanta källor,

2. ett luftfartyg har fått landningstillstånd men inte landar inom 5 minuter från beräknad landningstid och kontakt med luftfartyget inte har kunnat återupprättas,

3. information som mottagits indikerar att ett luftfartygs manöverduglighet är nedsatt, eller

4. ett luftfartyg är eller antas vara utsatt för brottslig handling.

Nödläge (distress phase/DETRESFA) råder när

1. ett beredskapsläge följs av upprepade misslyckade försök att etablera kontakt med luftfartyget eller av utökade försök att via andra relevanta källor få fram information om luftfartyget,

2. bränslet ombord beräknas vara förbrukat eller inte räcker till för att föra ett luftfartyg i säkerhet,

3. information mottagits som indikerar att ett luftfartyg är manöverodugligt,

4. information mottagits, eller det är troligt, att ett luftfartyg kommer att nödlanda eller har nödlandat, eller

5. befälhavaren deklarerar nödläge.

Allmänna råd

Ett kritiskt läge kan fastställas i samråd med flygräddningscentralen.

Exempel på situationer, som kan ge ett stöd till en flygtrafikledningsenhet att avgöra om ett läge är kritiskt finns i bilaga 2 till dessa föreskrifter.

3 § Vid ett kritiskt läge ska en flygtrafikledningsenhet göra följande:

1. Den som utövar alarmeringstjänst i närheten av en flygplats ska larma lokal räddningstjänst som är knuten till aktuell flygplats.

2. Larma berörd flygräddningscentral i form av ett alarmeringsmeddelande.

3. Bistå luftfartyget i kritiskt läge genom att:

a) nyttja alla tillgängliga kommunikationshjälpmedel för att etablera/upp-
rätthålla kontakt med luftfartyget och,

b) fortsätta att sända relevanta flygsäkerhetsmeddelanden till luftfartyget även om det inte svarar.

4. Bistå räddningsenheter.

5. Informera berörda och angränsande flygtrafikledningsenheter när det är tillämpligt.

6. Plotta luftfartyget, markera senast kända position (LKP) på karta och om möjligt följa luftfartyget.

7. Informera andra luftfartyg som befinner sig i närheten av luftfartyget i kritiskt läge. Då ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling ska detta inte kommuniceras med andra luftfartyg om inte det utsatta luftfartyget själv kommunicerat den brottsliga handlingen.

8. Informera flygoperatören.

9. Komplettera alarmeringsmeddelandet med nya uppgifter av betydelse.

10. Samverka med flygtrafikledningsenheter i grannländer.

11. Förmedla uppgifter om farligt gods till exempel UN-nr. UN-nr ska om möjligt kompletteras med uppgifter om typ av farligt gods, ungefärlig mängd och placering ombord. En flygtrafikledningsenhet i närheten av flygplats ska direkt informera berörda räddningsenheter vid flygplatsen om situationen kräver det och därefter informera flygräddningscentralen.

12. Informera alla berörda när det kritiska läget upphör.

Alarmeringstjänst - i närheten av flygplats

4 § Flygtrafikledningsenheter som utövar alarmeringstjänst i närheten av flygplats ska upprätta checklistor för kritiska lägen.

Checklistorna ska omfatta följande situationer samt benämnas enligt följande:

1. "Haveri med känd haveriplats", röd checklista.
2. "Varningslarm", grön checklista används när fara hotar luftfartyg.
3. "Förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats", gul checklista.
4. "Hot mot luftfartyg i luften", blå checklista används vid brottslig handling som påverkar ett luftfartygs säkerhet i luften.

Allmänna råd

För att säkerställa likartad terminologi bör de engelska benämningarna som används vid checklistor i närheten av flygplats vara följande:

1. *Crash alert för "Haveri med känd haveriplats", röd checklista.*
2. *Emergency alert för "Varningslarm", grön checklista.*
3. *Missing aircraft location unknown för "Förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats", gul checklista.*
4. *Unlawful interference för "Hot mot luftfartyg i luften", blå checklista.*

5 § Ett alarmeringsmeddelande från en flygtrafikledningsenhet till flygräddningscentralen ska innehålla information enligt faktarutorna i bilagorna 3–6 i dessa föreskrifter.

6 § Åtgärderna i checklistorna att utlösa larm, larma flygräddningscentralen, informera skiftledare vid ACC/APP och informera flygoperatör ska prioriteras före övriga åtgärder.

7 § Checklistor som upprättas och ändras ska samordnas med flygräddningscentralen, verksamhetsansvarig vid berörd flygplats och berörda larmcentraler.

Allmänna råd

För att säkerställa samverkan mellan alarmeringstjänst och flygräddningstjänst i närheten av flygplats bör checklistorna utformas i enlighet med bilagorna 3–6 i dessa föreskrifter. Checklistorna kan anpassas efter lokala förhållanden.

Alarmeringstjänst - i andra områden än i närheten av flygplats

8 § Flygtrafikledningsenheter som utövar alarmeringstjänst i andra områden än i närheten av flygplats ska upprätta checklistor för kritiska lägen.

Checklistorna ska omfatta följande situationer och benämnas enligt följande:

1. ”Varningslarm, förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats”, grön/gul checklista.
2. ”Hot mot luftfartyg i luften”, blå checklista. Används vid brottslig handling som påverkar ett luftfartygs säkerhet i luften)

Allmänna råd

För att säkerställa likartad terminologi bör de engelska benämningarna som används vid checklistor vid andra områden än i närheten av flygplats vara följande:

1. *Emergency alert, missing aircraft location unknown for ”Varningslarm, förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats”, grön/gul checklista).*
2. *Unlawful interference för ”Hot mot luftfartyg i luften”, blå checklista.*

9 § Checklistorna ska samordnas med flygräddningscentralen.

Allmänna råd

För att underlätta samarbetet mellan flygräddningscentralen och enheter som utövar alarmeringstjänst i andra områden än i närheten av flygplats bör checklistorna utformas i enlighet med bilagorna 7–8 i dessa föreskrifter.

Flygräddningscentralens ansvar och åtgärder vid kritiskt läge

10 § Omedelbart efter att flygräddningscentralen har fått information om att ett luftfartyg befinner sig i ett kritiskt läge ska flygräddningsledaren värdera informationen och bedöma omfattningen av de åtgärder som behöver vidtas i enlighet med 14–16 §§.

11 § När flygräddningscentralen har fått information om att ett luftfartyg befinner sig i ett kritiskt läge från någon annan källa än från en flygtrafikledningsenhet, ska flygräddningsledaren avgöra vilket kritiskt läge som föreligger och vidta lämpliga åtgärder i enlighet med 14–16 §§.

12 § En flygräddningsledares alla beslut ska dokumenteras. Det kan exempelvis vara att påbörja eller inte påbörja en flygräddningsinsats, samverka under en insats, tillfälligt avbryta och avsluta en insats.

Ovisshetsläge

13 § När det uppstår ett ovisshetsläge ska flygräddningscentralen i största möjliga mån samarbeta med flygtrafikledningsenheter och med andra lämpliga myndigheter och organisationer för att snabbt kunna värdera inkommande rapporter och vidta nödvändiga åtgärder.

Beredskapsläge

14 § När ett beredskapsläge uppstår ska flygräddningscentralen omedelbart informera lämpliga räddningsenheter och vidta nödvändiga åtgärder.

Nödläge

15 § När ett nödläge råder eller antas råda ska flygräddningscentralen

1. omedelbart larma räddningsenheter i enlighet med lämplig instruktion,
2. fastställa luftfartygets senast kända position, bedöma denna positions noggrannhet och, på grundval av den informationen och omständigheterna fastställa ett eventuellt efterforskningsområde,
3. fortlöpande följa luftfartygets position och vidta förberedande åtgärder,
4. underrätta operatören, när det är möjligt, och därefter löpande hålla operatören underrättad om utvecklingen,
5. underrätta andra räddningscentraler vars hjälp skulle kunna bli aktuell, eller som kan beröras av räddningsinsatsen,
6. underrätta berörd flygtrafikledningsenhet när information om nödläget har tagits emot från någon annan källa,
7. i ett tidigt skede begära att luftfartyg, sjöfarkoster och andra som inte är utpekade i instruktioner hjälper till att
 - a) lyssna efter sändningar från det nödställda luftfartyget, från överlevnadsutrustning, ELT eller PLB,
 - b) bistå det nödställda luftfartyget så långt som möjligt, och
 - c) informera flygräddningscentralen om den vidare utvecklingen.
8. utifrån den information som finns tillgänglig, göra en detaljerad plan för att leda flygräddningsinsatsen och kommunicera planen till de myndigheter, organisationer och andra aktörer som berörs av räddningsinsatsen,
9. ändra den detaljerade planen i den mån det är nödvändigt och i enlighet med händelseutvecklingen, kommunicera ändringarna med berörda, och
10. underrätta lämpliga haveriutredande myndigheter och organisationer.

Flygräddningsinsats avseende luftfartyg vars position är okänd

16 § Om ett kritiskt läge har deklarerats för ett luftfartyg vars position är okänd, och som kan beröra andra flygräddningsregioner än den svenska, gäller följande om inte Sverige överenskommit annat i samarbetsavtal med annan stat gällande flygräddning:

1. När flygräddningscentralen har underrättats om att det föreligger ett kritiskt läge, men inte vet om andra räddningscentraler har vidtagit några åtgärder, ska den förutsätta att den ansvarar för att inleda lämpliga insatser i eget ansvarsområde i enlighet med 13–15 §§.

2. Flygräddningscentralen ska samverka med räddningscentraler i angränsande stater. Räddningscentralerna ska komma överens om hur efterforskningen ska genomföras.

3. När flygräddningscentralen vid ett kritiskt läge fått det övergripande koordineringsansvaret ska den informera alla räddningscentraler som kan komma att bli delaktiga i insatsen om omständigheterna kring det kritiska läget och om den vidare utvecklingen av situationen. Flygräddningscentralen ska på motsvarande sätt informera en annan räddningscentral som har det övergripande koordineringsansvaret.

Information till luftfartyg som deklarerat kritiskt läge

17 § När det är lämpligt ska flygräddningscentralen vidarebefordra information om den påbörjade insatsen till den flygtrafikledningsenhet som betjänar det lufttrum som luftfartyget befinner sig i, så att den informationen kan lämnas till luftfartyget.

Information till räddningsenheter från andra stater

18 § Flygräddningscentralen ska ge information som är nödvändig för tillträde för räddningsenheter från andra stater till svenskt territorium åt berörda räddningsenheter och räddningscentraler.

Rutiner vid en olycksplats

19 § När flera flygande räddningsenheter är delaktiga i en flygräddningsinsats, ska flygräddningscentralen vid behov utse en ACO som på plats ska koordinera insatsen för att uppnå säkerhet och effektivitet i luften.

Ansvar för befälhavare på luftfartyg

Åtgärder från befälhavare på ett luftfartyg som upptäcker att ett luftfartyg, en sjöfarkost eller någon annan är i nöd

20 § I de fall en befälhavare för ett luftfartyg ska underrätta en flygräddnings- eller flygtrafikledningsenhet enligt 10 kap. 2 § luftfartsförordningen (2010:770) ska befälhavaren till flygräddningscentralen eller till en flygtrafikledningsenhet meddela så mycket som möjligt av följande:

1. Typ av luftfartyg eller sjöfarkost i nöd, identifieringsbeteckning och fartygets belägenhet.

2. Positionen uttryckt i geografiska koordinater eller i avstånd och rättsvisande bäring från ett tydligt framträdande landmärke eller från en signifikant punkt.

3. Tidpunkten för observationen uttryckt som timmar och minuter i UTC.

4. Antalet personer som kunnat iakttas.

5. Om någon har setts lämna det nödställda luftfartyget eller sjöfarkosten.

6. Väderförhållanden på platsen.

7. De överlevandes synbara fysiska tillstånd.

8. Den väg som synbart är mest lämplig för att nå platsen för nödläget.

21 § Befälhavaren på det första luftfartyget som når olycksplatsen ska samordna övriga luftfartygs insatser på platsen som framgår av 10 kap. 2 § tredje stycket luftfartsförordningen (2010:770) till dess att den första flygande räddningsenheten når platsen. Detta gäller dock endast om det inte innebär någon fara för det egna luftfartyget, besättningen eller passagerarna.

22 § Om ett sådant luftfartyg som avses i 21 § under tiden inte kan etablera kommunikation med en lämplig räddningscentral eller en flygtrafikledningsenhet, ska befälhavaren komma överens med befälhavaren på ett annat luftfartyg om att lämna över sådan kommunikation till ett luftfartyg som kan etablera och upprätta sådan kommunikation till dess att den första luftburna räddningsenheten når platsen.

23 § Ett luftfartyg som måste dirigera en sjöfarkost till den plats där ett annat luftfartyg eller en sjöfarkost är i nöd ska göra detta genom noggranna anvisningar med tillgängliga förbindelsemedel. Om det inte går att upprätta radioförbindelse ska luftfartyget använda lämplig signal enligt bilaga 9 i dessa föreskrifter.

24 § Ett luftfartyg som måste lämna upplysningar till överlevande eller till spaningspatruller på marken när dubbelriktad radioförbindelse inte är tillgänglig ska, om möjligt, fälla kommunikationsutrustning med vilken direkt förbindelse kan upprättas, eller kasta ned meddelandet.

25 § När en sådan marksignal som anges i bilaga 9 i dessa föreskrifter har lagts ut, ska ett luftfartyg visa om signalen är uppfattad eller inte på det sätt som anges i bilagan.

26 § När en sådan signal som anges i bilaga 9 i dessa föreskrifter iakttas, ska de åtgärder som följer av signalens innebörd vidtas enligt bilagan.

Instruktion för flygräddningscentralen – avsluta och avbryta insats

27 § När en flygräddningsinsats har genomförts, det kritiska läget upphört eller när den flygräddningsledare som ansvarar för flygräddningsinsatsen bedömer eller informeras om att det inte längre föreligger något kritiskt läge ska flygräddningsinsatsen avslutas. Alla som har deltagit i, underrättats om eller berörts av insatsen ska informeras på lämpligt sätt.

Allmänna råd

Information från andra lämpliga myndigheter bör inhämtas i de fall informationen kan påverka beslutet.

28 § Om en flygräddningsinsats blir ogenomförbar och den flygräddningsledare som ansvarar för flygräddningsinsatsen bedömer att det fortfarande kan finnas överlevande, ska flygräddningscentralen tillfälligt avbryta pågående aktiviteter och avvakta vidare utveckling. Flygräddningscentralen ska också informera alla andra som har deltagit eller underrättats på lämpligt sätt.

Ny, relevant information som tas emot ska utvärderas och flygräddningsinsatsen ska återupptas om det är motiverat och genomförbart.

6 kap. Efter ett kritiskt läge**Utvärdering och händelserapportering - flygräddningstjänst**

1 § För att säkerställa en effektiv flygräddningstjänst ska den som driver flygräddningscentralen utvärdera och följa upp den faktiska flygräddningsverksamheten i flygräddningsregionen. Vid behov ska utvärdering göras i samverkan med berörda myndigheter och organisationer så snart som möjligt efter flygräddningsinsatsen. Utvärderingarna ska även omfatta alla relevanta avvikelser avseende den utrustning och de instruktioner som används.

2 § När en avvikelse som påverkar flygsäkerheten uppmärksammas av flygräddningscentralen, ska en händelserapport skickas till Transportstyrelsen inom 7 dagar. Rapporten ska vara kommenterad av arbetsledningen och i förekommande fall innehålla information om de åtgärder som omedelbart vidtagits.

Allmänna råd

Transportstyrelsens fastställda blankett¹ bör användas vid händelserapportering. Om den inte används bör rapporten minst innehålla datum och tid för avvikelsen, en beskrivning av avvikelsen och förslag till åtgärder.

Händelserapporten kan i efterhand, dock snarast möjligt, kompletteras med förslag till åtgärder.

Händelserapportering alarmeringstjänst**Allmänna råd**

Vid händelserapportering av alarmeringstjänst bör ALRS (alarmeringstjänst) anges i händelserubriken för att förbättra möjligheten till uppföljning av dessa händelser.

¹ Blankett för detta ändamål finns att hitta på Transportstyrelsens webbplats.

7 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

TSFS 2015:51

1. Denna författning träder i kraft den 1 december 2015, då Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:111) om flygräddningstjänst ska upphöra att gälla.

2. Bestämmelsen i 2 kap. 3 § ska tillämpas senast från och med den 1 oktober 2016.

3. Bestämmelsen i 2 kap. 14 § ska tillämpas senast från och med den 31 december 2020.

4. Bestämmelserna i 5 kap. 5–7 §§ ska tillämpas senast från och med den 1 april 2016.

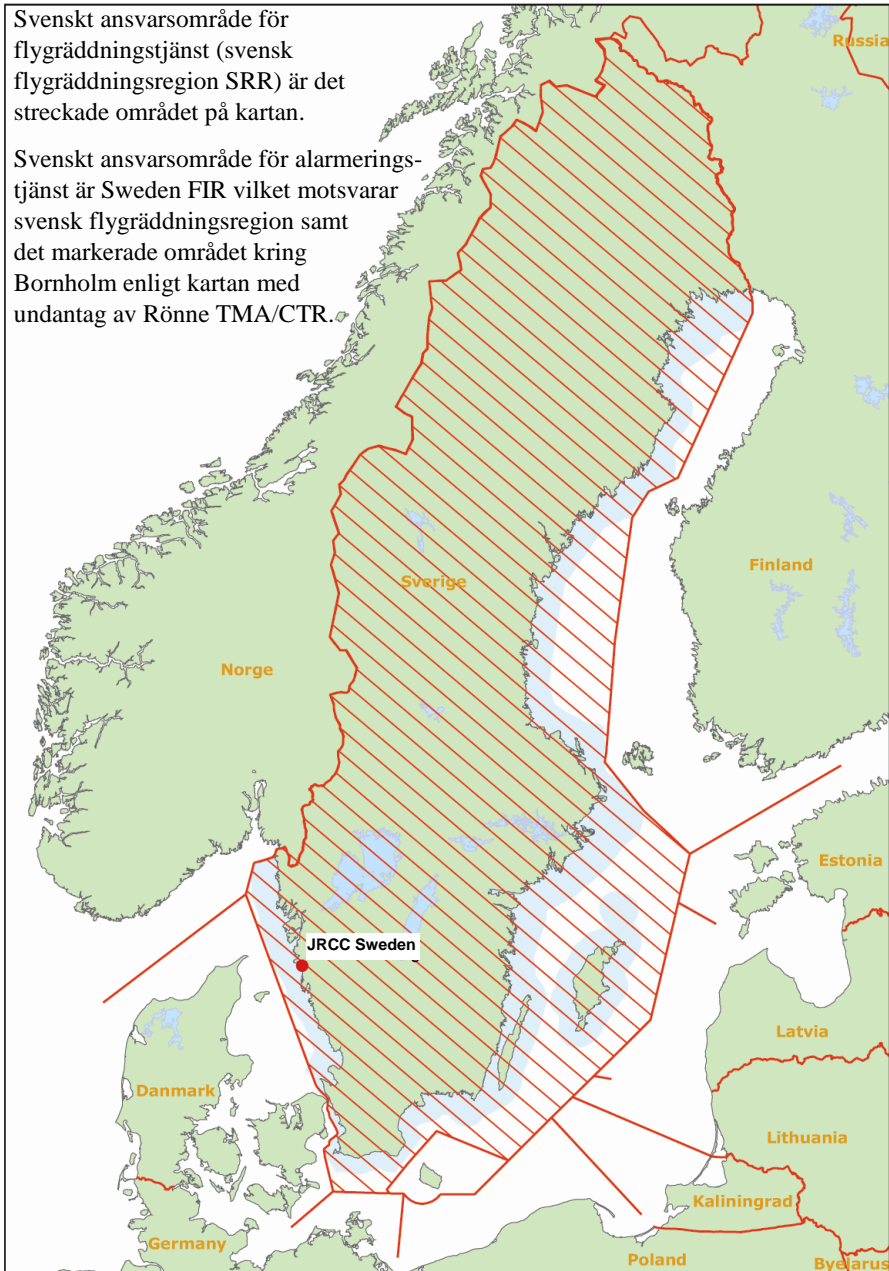
TSFS 2015:61

Denna författning träder i kraft den 1 december 2015.

Bilaga 1. Svenskt ansvarsområde för alarmeringstjänst och flygräddningstjänst

Svenskt ansvarsområde för flygräddningstjänst (svensk flygräddningsregion SRR) är det streckade området på kartan.

Svenskt ansvarsområde för alarmeringstjänst är Sweden FIR vilket motsvarar svensk flygräddningsregion samt det markerade området kring Bornholm enligt kartan med undantag av Rønne TMA/CTR.



Bilaga 2. Situationslista

Denna situationslista är en vägledning för flygtrafikledningsenheter när ett luftfartyg har anmält ”problem” eller tekniskt fel men inte deklarerat nödläge eller sänt nödsignal.

Situationslistan är uppdelad i två delar, 1 och 2. I del 1 anges situationer med svensk terminologi i alfabetisk ordning med översättning till engelska. I del 2 anges samma situationer med engelsk terminologi i alfabetisk ordning med översättning till svenska.

Anm. 1. Den engelska terminologin kan i praktiken variera. Exempelvis används istället för failure ofta malfunction, trouble, problems eller out of service. Begär förtydligande om det behövs!

Anm. 2. Låt befälhavaren avgöra (se nedan i listan) innebär att luftfartyget tillfrågas med frasen: Are you declaring an emergency?/Är du i nödläge?

Listan upptar ett femtiotal olika situationer men gör inte anspråk på att vara fullständig. Vissa av dem är odiskutabelt direkta nödlägen, medan andra är av den karaktären att befälhavaren eventuellt bedömer att det inte rör sig om en allvarlig situation. Om tveksamhet kvarstår, larma!

Ett luftfartyg kan begära prioritet för landning för att förhindra att en mindre allvarlig situation hinner utvecklas till en allvarligare.

Del 1

Situation svenska – engelska		LARMA!	Låt befälh. avgöra
avisningsfel	deicing failure		X
batterifel	battery failure		X
bombhot luftfartyg utsatt för brottslig handling	bomb threat, bomb warning	X	
brand ombord (i luften)	fire on board (in the air)	X	
bränslebrist	minimum fuel		X
desorienterat luftfartyg	aircraft lost		X
dörrfel /dörr öppen	door failure, unable to close door		X
elektriskt fel (utan precisering)	electrical failure		X
fartmätarfel	airspeed indicator failure	X	

Situation svenska – engelska		LARMA!	Låt befälh. avgöra
fågelkollision	bird collision		X
fönsterruta spräckt	window cracked		X
generatorfel - enmotorigt luftfartyg under mörker eller vid instrumentinflygn. - i annat fall	generator failure, alternator failure	X	X
gyrofel	gyro [instrument] failure		X
hydraulfel (utan precisering)	hydraulic failure		X
höjdmätarfel	altimeter failure		X
höjdroderfel	elevator [control] failure	X	
inflygningshjälpmedel i luftfartyget ur funktion i dåligt väder, och luftfartyget kan inte gå till alternativflygplats	ILS failure, VOR failure, ADF failure etc.	X	
instrumentfel, -bortfall	instrument failure, loss of instruments		X
inkapabel förare	pilot incapacitation	X	
klaffel	flap failure, slats failure		X
kompassfel	compass failure, heading indicator failure		X
landställsfel: - stället kan inte fällas ut, eller "tre gröna" lyser inte - misstänkt punktering, däcksexplosion - misstänkt fel på noshjulsstyrningen - stället kan inte fällas in efter start, men "tre gröna" lyser - tappat hjul	landing gear failure - unable to extend gear - possible flat tyre, tyre burst - possible nose gear steering failure - "unable to retract landing gear but we have three greens" - lost wheel	X X X X	X
lågt bränsletryck	low fuel pressure, low fuel flow		X
lågt oljetryck	low oil pressure		X
läckage från farligt gods	dangerous goods leak	X	
lucka e.d. lös eller öppen	hatch loose or open		X

Situation svenska – engelska		LARMA!	Låt befälh. avgöra
luftkonditionering felaktig	air conditioning failure		X
motor ur funktion (avstängd, flöjlad), motorstopp - en- och tvåmotorigt luftfartyg - fler än tvåmotorigt	engine failure, engine feathered	X	X
motorpumpning	engine stall	X	
motorstörning	engine trouble	X	
motorvibration -om tiden är knapp	engine vibrations	X	X
ordningsproblem ombord	disorder in cabin, unruly passenger		X
onormalt ljud	abnormal noise		X
pitotrörsvärme ur funktion	pitot heating failure		X
propellerfel	prop(eller) failure	X	
reducerad motordragkraft - enmotorigt luftfartyg - flermotorigt luftfartyg	reduced engine power	X	X
reverseringsfel reverseringsfel, bromsvärden 0,20 eller lägre	engine reverser failure	X	X
roderfel	flight controls problem	X	
rök(utveckling) ombord (i luften)	smoke on board, in cabin etc. (while airborne)	X	
sidroderfel	rudder [control] failure	X	
skadat luftfartyg, ex. efter kollision i luften	aircraft damaged	X	
skevroderfel	aileron [control] failure	X	
stabilitetsproblem, ex. förskjuten last	stability problems	X	
styrsystemfel (roderfel)	flight control problems	X	
"stötkig" passagerare	unruly passenger		X
svårt nedisat luftfartyg	aircraft severely iced-up	X	
tryckkabinfel	cabin pressurization failure		X
vibrationer	vibrations		X
vindruta spräckt	windshield [windscreen] cracked		X
överhettning	overheating, overheated		X
annat	any other problem		X

Del 2

Situation engelska – svenska		LARMA!	Låt befälh. avgöra
abnormal noise	onormalt ljud		X
aileron [control] failure	skevroderfel	X	
air conditioning failure	luftkonditionering felaktig		X
aircraft damaged	skadat luftfartyg, ex. efter kollision i luften	X	
aircraft lost	desorienterat luftfartyg		X
aircraft severely iced-up	svårt nedisat luftfartyg	X	
airspeed indicator failure	farmätarfel	X	
altimeter failure	höjdmätarfel		X
battery failure	batterifel		X
bird collision	fågelkollision		X
bomb threat, bomb warning	bombhotat luftfartyg eller annan brottslig handling	X	
cabin pressurization failure	tryckkabinfel		X
compass failure, heading indicator failure	kompassfel		X
dangerous goods leak	läckage från farligt gods	X	
deicing failure	avisningsfel		X
disorder in cabin, unruly passenger	ordningsproblem ombord		X
door failure, unable to close door	dörrfel eller dörr öppen		X
electrical failure	elektriskt fel, utan precisering		X
elevator [control] failure	höjdroderfel	X	
engine failure, engine feathered	motor ur funktion (avstängd, flöjlad), motorstopp - en- eller tvåmotorigt - fler än tvåmotorigt	X	X
engine reverser failure	reverseringsfel reverseringsfel, bromsvärden 0,20 eller lägre	X	X
engine stall	motorpumpning	X	

Situation engelska – svenska		LARMA!	Låt befälh. avgöra
engine trouble	motorstörning	X	
engine vibrations	motorvibration -om tiden är knapp	X	X
fire on board (in the air)	brand ombord, i luften	X	
flap failure, slats failure	klaffel		X
flight control problems	styrsystemfel (roderfel)	X	
generator failure, alternator failure	generatorfel - enmotorigt luftfartyg under mörker eller vid instrumentinflygning - i annat fall	X	X
gyro [instrument] failure	gyrofel		X
hatch loose or open	lucka e.d. lös eller öppen		X
hydraulic failure	hydraulfel, utan precisering		X
ILS failure, VOR failure, ADF failure etc.	inflygningshjälpmedel, vitalt i luftfartyget ur funktion i dåligt väder; luftfartyget kan inte gå till alternativ	X	
instrument failure, loss of instruments	instrumentfel, -bortfall		X
landing gear failure - unable to extend gear - possible flat tyre, tyre burst - possible nose gear steering failure - "unable to retract landing gear but we have three greens" - lost wheel	landställsfel: - stället kan inte fällas ut, eller "tre gröna" lyser inte - misstänkt punktering, däcksexplosion - misstänkt fel på noshjulsstyrningen - stället kan inte fällas in efter start, men "tre gröna" lyser - tappat hjul	X X X X	X
low fuel pressure, low fuel flow	lågt bränsletryck eller – flöde		X
low oil pressure	lågt oljetryck		X
minimum fuel	bränslebrist		X
overheating, overheated	överhettning		X

Situation engelska – svenska		LARMA!	Låt befälh. avgöra
pilot incapacitation	inkapabel förare	X	
pitot heating failure	pitotrörsvärme ur funktion		X
prop(eller) failure	propellerfel	X	
reduced engine power	reducerad motordragkraft - enmotorigt luftfartyg - flermotorigt luftfartyg	X	X
rudder [control] failure	sidroderfel	X	
smoke on board, in cabin etc. (while airborne)	rökutveckling ombord, i luften	X	
stability problems	stabilitetsproblem, t.ex. förskjuten last	X	
unruly passenger	"stökig" passagerare		X
vibrations	vibrationer		X
window, windshield [windscreen] cracked	vindruta spräckt		X
any other problem	annat		X

Händelser på marken

För att påbörja larm till berörda i ett tidigt skede bör haverilarm utlösas vid följande händelser på marken:

1. Brand i parkerat luftfartyg observerad, rapporterad eller misstänkt (det är svårt för ATS att avgöra om det finns personer ombord).
2. Hård inbromsning efter sättnig långt in på banan eller efter avbruten start (om det förekommer rökutveckling från däcken).
3. Avåkning av bana vid start eller landning (personer ombord kan vara skadade).

Bilaga 3. Röd torn



Checklista RÖD TORN

Checklistan finns att hämta på: www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/tillbud-och-olyckor

Flygplats

RÖD CHECKLISTA	FAKTARUTA
Haveri med känd haveriplats (crash alert)	Från tornet – Röd checklista
Signatur:	Haveri med känd haveriplats
Datum/Tid:	Flygplantyp:
Anropssignal:	Haveriplats:
Registrering:	Totalt antal ombord:
	Farligt gods (UN-nr):
	Övrigt:

Åtgärd: informera enligt faktaruta	Samband *	Utförd
1 Utlös haverilarm		
2 Informera insatsledare		
3 Larma larmcentral via trepartsamtal med flygräddningscentralen		
4 Informera skiftledare ACC/APP		
5 Informera flygoperatör Inhämta kompletterande uppgifter		
6 Informera flygplatschef		
7 Informera ATS arbetsledning		
8 Inspektera banan vid behov		

* Samband kan lokalt ersättas med separat telefonlista.

Rekommendationer:

- Begär återläsning när information ges enligt faktarutan
- Beakta stängning eller nedklassning av flygplatskategori avseende flygplatsräddningstjänstens kapacitet
- Ev. utsändning av NOTAM.
- Vid behov inkalla extra ATS-personal.
- Hänvisa media till pressjour – tel-nr:
- Avlösning och debriefing för berörd personal.
- Vid behov - ge återmatning till insatsledaren.

Bilaga 4. Grön torn



Checklista GRÖN TORN

Checklistan finns att hämta på: www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/tillbud-och-olyckor

Flygplats

GRÖN CHECKLISTA	FAKTARUTA
Varningslarm (emergency alert)	Från tornet – Grön checklista
Signatur:	Varningslarm
Datum/Tid:	Flygplantyp:
Anropssignal:	Larmorsak:
Registrering:	Totalt antal ombord:
	Position:
	Beräknad landningstid:
	Bana för landning:
	SSR-kod:
	Farligt gods (UN-nr):
	Övrigt:

Åtgärd: informera enligt faktaruta	Samband *	Utförd	Avlarmat
1 Utlös varningslarm			
2 Informera insatsledare			
3 Larma flygräddningscentralen via larmcentral (Begär – flygräddningen med trepartssamtal)			
4 Informera skiftledare ACC/APP			
5 Informera flygoperatör Inhämta kompletterande uppgifter			
6 Informera flygplatschef			
7 Informera ATS arbetsledning			
8 Haveri eller nödlandning – övergå röd/gul checklista			
9 Avlarma – efter beslut av räddningsledare			
10 Inspektera banan vid behov			

* Samband kan lokalt ersättas med separat telefonlista.

Rekommendationer:

- Begär återläsning när information ges enligt faktarutan
- Vid behov – inkalla extra ATS-personal
- Meddela insatsledaren när flygplanet är nr 1 på final
- Ge fortlöpande information till flygräddningscentralen
- Hänvisa media till pressjour – tel-nr:
- Vid behov - ge återmatning till insatsledaren efter händelsen

Bilaga 5. Gul torn



Checklista GUL TORN

Checklistan finns att hämta på: www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/tillbud-och-olyckor

Flygplats

GUL CHECKLISTA	FAKTARUTA		
Förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats (missing aircraft location unknown)	Från tornet – Gul checklista		
Signatur:	Förmodat haveri/haveri med okänd haveriplats		
Datum/Tid:	Flygplantyp:		
Anropssignal:	Händelse:		
Registrering:	Totalt antal ombord:		
	Troligt/Senaste läge:		
	Kurs:	Fart:	Höjd:
	Destination:		
	SSR-kod:		
	Farligt gods (UN-nr):		
	Övrigt:		

Åtgärd: informera enligt faktaruta	Samband *	Utförd	Meddelat resultat
1 Larma flygräddningscentralen via larmcentral, (samråd kritiskt läge) (Begär – flygräddningen med trepartssamtal) Flygräddningscentralen beslutar i samråd med TWR om/när haverilarm ska utlösas			
2 Larma pejlggrupper om dessa finns tillgängliga			
3 Informera skiftledare ACC/APP			
4 Informera flygoperatör Inhämta kompletterande uppgifter			
5 Informera insatsledare			
6 Informera flygplatschef			
7 Samråd med flygräddningscentralen om efterforskningsuppgifter			
8 Informera ATS arbetsledning			
9 Då haveriplats blir känd – övergå till RÖD checklista utan att utlösa haverilarm – notera tid			
10 Vid landning utan anmärkning – avlarma efter beslut av räddningsledare			

* Samband kan lokalt ersättas med separat telefonlista.

Rekommendationer:

- Begär återläsning när information ges enligt faktarutan
- Vid behov – inkalla extra ATS-personal
- Ge fortlöpande information till flygräddningscentralen
- Hänvisa media till pressjour – tel-nr:
- Beakta stängning eller nedgradering av flygplatskategori avseende flygplatsräddningstjänstens kapacitet
- Ev. utsändning av NOTAM
- Avlösning och debriefing för berörd personal

Bilaga 6. Blå torn



Checklista BLÅ TORN

Checklistan finns att hämta på: www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/tillbud-och-olyckor

Flygplats

BLÅ CHECKLISTA	FAKTARUTA
Hot mot luftfartyg i luften (unlawful interference)	Från tornet – Blå checklista
Signatur	Hot mot luftfartyg i luften
Datum/Tid:	Flygplantyp:
Anropssignal:	Händelse:
Registrering:	Totalt antal ombord:
	Position:
	Destination:
	Beräknad landningstid:
	Bana för landning:
	SSR-kod:
	Farligt gods (UN-nr):
	Övrigt:

Åtgärd: informera enligt faktaruta	Samband *	Utförd	Meddelat resultat
1 Larma flygräddningscentralen via larmcentral (Begär - flygräddningen med trepartssamtal) Flygräddningscentralen larmar NLC/polisresurs			
2 Utlös ev. varningslarm (samråd med flygräddningscentralen)			
3 Informera insatsledare			
4 Informera flygplatschef/securityansvarig			
5 Informera skiftledare ACC som informerar enhet som sänder SS-meddelande till berörda stater, gäller endast vid kapning			
6 Informera ATS arbetsledning			
7 Informera flygoperatör			
8 Avlarma efter beslut av ansvarigt polisbefäl			
9 Inspektera banan vid behov			

* Samband kan lokalt ersättas med separat telefonlista.

Rekommendationer:

- Begär återläsning när information ges enligt faktarutan
- Beakta rekommenderad uppställningsplats
- Vid behov inkalla extra ATS-personal
- Ge fortlöpande information till flygräddningscentralen
- Hänvisa media till pressjour – tel-nr:
- Beakta stängning
- Ev. utsändning av NOTAM
- Avlösning och debriefing för berörd personal

Bilaga 7. Grön/gul APP/ACC



Checklista GRÖN/GUL APP/ACC

Checklistan finns att hämta på: www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/tillbud-och-olyckor

APP/ACC

GRÖN/GUL CHECKLISTA	FAKTARUTA
Varningslarm, förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats (emergency alert, missing aircraft location unknown)	Från APP/ACC – Grön/Gul checklista Varningslarm, förmodat haveri eller haveri med okänd haveriplats
Signatur/Position:	Flygplantyp:
Datum /Tid:	Händelse:
Anropssignal:	Totalt antal ombord:
Registrering:	Troligt/senaste läge:
	Kurs: Fart: Höjd:
	Startflygplats:
	Destination:
	SSR-kod:
	Farligt gods (UN-nr):
	Övrigt:

Åtgärd: informera enligt faktaruta	Samband *	Utförd	Meddelat resultat
1 Larma flygräddningscentralen			
2 Överlämning till övertagande ATS Informera ATS på planerad landningsflygplats			
3 Informera ATS arbetsledning			
4 Informera flygoperatör Inhämta kompletterande uppgifter			
5 Om faran upphör – avlarma efter beslut av räddningsledare			

* Samband kan lokalt ersättas med separat telefonlista.

Rekommendationer:

- Begär återläsning när information ges enligt faktarutan
- Vid behov inkalla personalförstärkning
- Ge fortlöpande information till flygräddningscentralen
- Hänvisa media till pressjour – tel-nr:
- Avlösning och debriefing för berörd personal

Bilaga 8. Blå APP/ACC



Checklista BLÅ APP/ACC

Checklistan finns att hämta på: www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/tillbud-och-olyckor

APP/ACC

BLÅ CHECKLISTA Hot mot luftfartyg i luften (unlawful interference)	FAKTARUTA Från APP/ACC – Blå checklista Hot mot luftfartyg i luften Flygplantyp: Händelse: Totalt antal ombord: Position: Landningsflygplats: Destination: SSR-kod: Farligt gods (UN-nr): Övrigt:
Signatur/Position:	
Datum/ Tid:	
Anropssignal:	
Registrering:	

Åtgärd: informera enligt faktaruta	Samband *	Utförd	Meddelat resultat
1 Larma flygräddningscentralen (som larmar NLC/polisresurs)			
2 Informera Luftbevakningen			
3 Informera befälhavare (gäller ej vid kapning)			
4 Informera luftfartygets operatör eller dennes representant			
5 Informera enhet som sänder SS-meddelande till berörda stater, gäller endast vid kapning			
6 Överlämning till övertagande ATS			
7 Om faran upphör – avlarma (efter samråd med flygräddningscentralen/polis)			

* Samband kan lokalt ersättas med separat telefonlista.

Rekommendationer:

- Begär återläsning när information ges enligt faktarutan
- Ge fortlöpande information till flygräddningscentralen
- Hänvisa media till flygräddningscentralen alt. pressjour – tel-nr:
- Låt flygplanet ligga ostört på egen frekvens (ex. 121,5 MHz)
- Vid behov av tolk, kontakta polismyndighet
- Beakta att Försvarsmaktens incidentrote kan komma att medverka – info via flygräddningscentralen

Bilaga 9 Signaler för flygräddningstjänst

Signaler från luftfartyg till sjöfarkost

Följande manövrer utförda i följd av luftfartyg innebär att det önskar dirigera en sjöfarkost till ett nödställt luftfartyg eller sjöfarkost:

1. Flygning minst ett varv omkring sjöfarkosten.
2. Flygning på låg höjd framför sjöfarkosten tvärs dess avsedda färdlinje och

- a) vingtippning,
 - b) omväxlande ökning och minskning av gaspådrag, eller
 - c) ändring av propellerinställningen.
3. Flygning i den riktning man önskar dirigera sjöfarkosten.

Upprepning av ovanstående manövrer har samma innebörd.


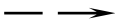
Följande manövrer utförd av luftfartyg innebär att tidigare begärd hjälp av sjöfarkost inte längre behövs:

1. Flygning på låg höjd tvärs sjöfarkostens kölvatten nära aktern och
 - a) vingtippning,
 - b) omväxlande ökning och minskning av gaspådrag, eller
 - c) ändring av propellerinställningen.

Signaler från marken till luften som överlevande lagt ut

Nr	Meddelande	Signal
1	Behöver hjälp	V
2	Behöver läkarhjälp	X
3	Nej eller nekande	N
4	Ja eller jakande	Y
5	Fortsätter i den här riktningen	↑

Signaler från marken till luften som räddningspatruller lagt ut

Nr	Meddelande	Signal
1	Uppdraget slutfört.	LLL
2	Alla ombordvarande funna	<u>LL</u>
3	Endast en del av de ombordvarande funna	++
4	Kan inte fortsätta. Återvända till basen	XX
5	Vi har delat upp oss i två grupper som fortsätter i de angivna riktningarna.	
6	Har fått uppgift om att luftfartyget finns i den här riktningen.	
7	Inte funnit något. Fortsätter att söka.	NN

Signaler från luften till marken

Följande signaler från luftfartyg visar att marksignalerna har förståtts:

1. Under dager; genom vingtippning.
2. Under mörker; genom att tända och släcka strålkastarna två gånger.

Om luftfartyget inte är utrustat med strålkastare, genom att släcka och tända navigationsljusen två gånger.

Om ovanstående signaler inte ges innebär det att signalerna inte har förståtts.

(TSFS 2015:61)