

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsledning av godkänd flygplats;

TSFS 2010:122

Utkom från trycket
den 21 juli 2010

beslutade den 9 juli 2010.

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 6 kap. 7 § luftfartsförordningen (2010:770) och beslutar följande allmänna råd.

LUFTFART

Serie AGA

Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas av flygplatsoperatörer vid flygplatser som har godkänts enligt Transportstyrelsens föreskrifter.

Definitioner och förkortningar

2 § I dessa föreskrifter avses med

ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable) princip för riskreducering som innebär att risker reduceras till en nivå som kan anses vara rimlig

allvarligt tillbud tillbud där omständigheterna pekar på att ett haveri varit nära att inträffa

flygsäkerhetskoordinator medlem av ledningsfunktionen med ansvar för utveckling och underhåll av säkerhetsledningssystemet

haveri olyckshändelse, som inträffar med ett luftfartyg mellan den tidpunkt då en person går ombord i avsikt att flyga och den tidpunkt då samtliga ombordvarande personer efter landning lämnat luftfartyget, och som medför

- a) att ombordvarande eller person på eller utanför luftfartyget genom händelsen avlider eller får allvarlig kroppsskada, eller
- b) att betydande skada uppstår på luftfartyget eller egendom som inte beordrats därmed

system personer, teknik och procedurer som är organiserade för att utföra en eller flera specificerade uppgifter, där ett system kan bestå av ett eller flera delsystem

<i>säkerhetsbevisning</i>	dokumenterade argument som används för att redovisa hur tillräcklig säkerhet anses ha uppnåtts
<i>tillbud</i>	händelse, som inte är ett haveri, i samband med användandet av ett luftfartyg och som påverkar eller kan påverka driftens säkerhet.

Allmänt

3 § Vid en godkänd flygplats ska det finnas ett system för säkerhetsledning. Systemet ska dokumenteras i flygplatsoperatörens verksamhetshandbok.

4 § En flygplats, dess system och delsystem ska utformas och drivas så att kombinationen av sannolikheten för feltillstånd som kan inträffa, och allvarlighetsgraden i de konsekvenser som feltillståndet kan leda till, resulterar i en acceptabel risknivå för de luftfartyg som använder flygplatsen.

För att säkerställa en acceptabel säkerhetsnivå ska den riskvärderingsmatris som finns i bilaga 1 tillämpas. Om det inte går att uppnå en acceptabel risknivå, kan en risknivå med markeringen ”ompröva” i riskvärderingsmatrisen accepteras under förutsättning att åtgärder har vidtagits för att minska sannolikheten och/eller konsekvenserna enligt ALARP-principen.

Riktlinjer för säkerhetsledning

5 § Flygplatsens system för säkerhetsledning ska säkerställa

1. att säkerheten är prioriterad och att flygplatsen har en tydlig och förebyggande inriktning i sin säkerhetsledning,
2. att affärsmålen är utformade så att organisationen ges förutsättningar att uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter,
3. att det säkerhetsrelaterade ansvaret och befogenheterna är fördelade i organisationen, och
4. att aktörer inom flygplatsen och externa leverantörer uppfyller kraven i flygplatsens system för säkerhetsledning.

Allmänna råd

1. För att kunna visa att säkerheten är prioriterad bör det i samtliga beslut på alla nivåer i organisationen säkerställas att säkerheten omhändertas. Flygplatsoperatörens tydliga och förebyggande inriktning i säkerhetsledningen bör ske genom att det genomförs kvalitetssäkrande aktiviteter för all verksamhet med säkerhetspåverkan. De kvalitetssäkrande aktiviteterna bör minst omfatta planering, genomförande, uppföljning och korrigerande åtgärder.

2. Av affärsmålen bör det framgå att den verksamhetsansvarige ges tillräckliga befogenheter och resurser för att uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter.

3. Det säkerhetsrelaterade ansvaret är beroende av att de enskilda individerna förstår och accepterar sitt delegerade ansvar inom organisationen, att individerna ges förutsättningar att uppfylla ansvaret genom att de har rätt kompetens och att de tilldelas nödvändiga befogenheter. För att uppnå ett tillfredsställande säkerhetsarbete bör delegeringarna ges till den nivå i organisationen där arbetet utförs.

4. Flygplatsoperatören bör ställa krav på att aktörer inom flygplatsen och externa leverantörer uppfyller tillämpliga delar av flygplatsens verksamhetshandbok och Transportstyrelsens föreskrifter. Flygplatsoperatören bör också följa upp detta enligt flygplatsens system för säkerhetsledning.

Kompetens och resurser

6 § Personalen ska ha tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser för att utföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Nyckeltal för säkerhet och säkerhetsmål

7 § Nyckeltal för säkerhet och säkerhetsmål ska fastställas, upprätthållas och följas upp för system som påverkar luftfartygs säkerhet.

Allmänna råd

Nyckeltal och säkerhetsmål bör fastställas i kvantitativa nivåer där så är lämpligt.

Riskhantering

8 § Befintliga system och ändringar i system ska analyseras och värderas med avseende på deras betydelse för säkerheten. Förebyggande åtgärder ska vidtas med stöd av genomförda analyser och värderingar.

Innan nya system sätts i drift, förändringar i existerande system införs eller system ersätts eller avvecklas ska en säkerhetsbevisning redovisas för Transportstyrelsen. Säkerhetsbevisningen ska innehålla ett utlåtande om att flygplatsens säkerhetsstandard är uppfylld.

Allmänna råd

Säkerhetsbevisningen bör minst innehålla följande:

1. En säkerhetsplan som redovisar en systembeskrivning och en plan för att genomföra säkerhetsrelaterade aktiviteter.
2. En kravkvittenslista som visar överensstämmelse med gällande föreskrifter.

3. En riskkällelista som redovisar identifierade riskkällor samt utfallet från analyser och värderingar som har genomförts för respektive riskkälla.

4. Övrig dokumentation som är nödvändig för att redovisa att tillräcklig säkerhet har uppnåtts.

Säkerhetsplanen, kravkvittenslistan, de preliminära riskkällelistorna och säkerhetsbevisningen för genomförandet bör stämmas av med Transportstyrelsen så tidigt som möjligt för att säkerställa att analysens nivå och omfattning är tillräcklig.

Analysen och värderingar bör genomföras enligt svenska och internationella standarder.

9 § Det ska finnas dokumentation över

1. identifierade säkerhetskrav för säkerhetsrelaterade system,
2. resultat från utförda säkerhetsvärderingar, och
3. bevisföring att säkerhetskraven uppfylls.

Dokumentationen ska upprätthållas och uppdateras under systemets livslängd, om inte en längre tidsperiod framgår av andra föreskrifter.

Allmänna råd

Dokumentationen bör finnas samlad för respektive system.

Flygsäkerhetskoordinator

10 § Den som är ansvarig för verksamheten (den verksamhetsansvarige) ska utse en flygsäkerhetskoordinator. Flygsäkerhetskoordinator ska vara en annan person än den verksamhetsansvarige. Flygsäkerhetskoordinator ska ingå i ledningsfunktionen och ha ansvar och befogenheter som innefattar att

1. säkerställa att de processer som krävs för säkerhetsledningssystemet upprättas, införs och underhålls,
2. rapportera om säkerhetsledningssystemets funktion och behov av förbättring till den verksamhetsansvarige och
3. säkerställa att medvetenheten om säkerhetskraven främjas i hela organisationen.

Om det på grund av flygplatsens verksamhet inte är möjligt att utse någon annan medlem än den verksamhetsansvarige, kan Transportstyrelsen godkänna att den verksamhetsansvarige också är flygsäkerhetskoordinator. Det är dock under förutsättning att det har vidtagits åtgärder så att det inte uppstår intressekonflikter.

11 § För att kunna tjänstgöra som flygsäkerhetskoordinator ska den utsedde befattningshavaren bevisa för Transportstyrelsen att de kompetenskrav som framgår av bilaga 2 är uppfyllda. Detta sker normalt genom en prövning hos Transportstyrelsen.

Uppföljning och rapportering

12 § Önskade trender för säkerheten ska identifieras och åtgärdas omedelbart genom att

1. ett rapporteringssystem etableras som säkerställer att haverier, allvarliga tillbud, tillbud eller händelser som skulle kunna påverka säkerheten hanteras enligt flygplatsoperatörens säkerhetsledningssystem, och

2. händelser av betydelse för säkerheten och brister i säkerhetsledningen utreds samt att korrigerande åtgärder vidtas.

Flygplatsoperatören ska utan dröjsmål och senast inom 72 timmar rapportera haverier, allvarliga tillbud, tillbud och händelser som skulle kunna påverka säkerheten för luftfartyg till Transportstyrelsen¹ samt informera om genomförda åtgärder.

Revision

13 § Det ska utföras revisioner för att säkerställa att flygplatsens system uppfyller gällande föreskrifter och målen i flygplatsens verksamhetshandbok. Revisionerna ska utföras periodiskt i enlighet med säkerhetsledningssystemet. Revisorer ska väljas och revisioner genomföras på sådant sätt att objektivitet och opartiskhet i revisionsprocessen säkerställs. Revisorerna ska inte revidera sitt eget arbete.

Spridning av säkerhetsrelaterade erfarenheter

14 § Säkerhetsrelaterade erfarenheter som har kommit fram genom värderingar, uppföljningar, revisioner och utredningar ska spridas inom den egna organisationen, till aktörer på flygplatsen och till externa leverantörer.

Styrning av data och dokument

15 § Säkerhetsrelaterade dokument och data ska vara tillgängliga och aktuella. Det ska vara möjligt att ta del av de data och den version av ett dokument som var gällande vid en viss tidpunkt.

Funktioner och arbetsuppgifter med säkerhetspåverkan

16 § Det ska finnas dokumentation av funktioner och arbetsuppgifter som har säkerhetspåverkan. Dokumentationen ska minst beskriva

1. säkerhetsstandarden för funktionen eller arbetsuppgiften,

¹ Ytterligare bestämmelser om rapportering av händelser finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:68) om rapportering av händelser inom civil luftfart. Blanketter för rapportering finns på www.transportstyrelsen.se. De kan också beställas via e-postadress asr@transportstyrelsen.se.

2. analyser, värderingar och riskhantering av funktionerna eller arbetsuppgifterna mot bakgrund av säkerhetsstandarden,
3. uppföljningen och hanteringen av risker kopplat till funktionerna eller arbetsuppgifterna, och
4. korrigerande åtgärder.

Undantag

17 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den 1 september 2010 då Luftfartsverkets föreskrifter (LFS 2005:34) om Bestämmelser för Civil Luftfart – Flygplatser (BCL-F) 1.3 Säkerhetsledning vid flygplatser ska upphöra att gälla.

2. Flygplatser med drifttillstånd som meddelats av Transportstyrelsen före den 1 september 2010 ska uppfylla kravet på flygsäkerhetskoordinator i 10 § från och med den 1 september 2011.

3. Flygsäkerhetskoordinatorer vid flygplatser med drifttillstånd som meddelats av Transportstyrelsen före den 1 september 2010 ska uppfylla kompetenskraven i bilaga 2 från och med den 1 september 2011.

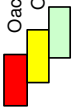
5. Om det i föreskrifter hänvisas till BCL-F 1.3 Säkerhetsledning vid flygplatser tillämpas i stället denna författning.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Göran Svensson
(Luftfartsavdelningen)

Bilaga 1. Riskvärderingsmatris

K o n s	<p>Skadebeskrivning</p> <p>Totalhavert med förlust av luftfartyg eller betydande materielskada och/eller allvarligt skadade eller flera dödsfall för ombordvarande. Nära havert eller mycket allvarlig händelse där havert nästan inträffar. Inga kvarvarande säkerhetsbarriärer. Utgången av händelsen går inte att styra och leder med stor sannolikhet till havert.</p> <p>Stor reduktion av säkerhetsmarginaler. Utgången av händelsen går att styra genom att använda nödprocedurer eller onormala procedurer och/eller nödrutning. Säkerhetsbarriärerna är en eller mycket få och hastigt minskande. Mindre skador kan uppstå på luftfartyget. Enstaka dödsfall eller allvarliga skador kan uppstå hos ombordvarande.</p> <p>En betydande reduktion i säkerhetsmarginaler men flera säkerhetsbarriärer kvarstår med möjlighet att förhindra havert. Reducerad förmåga hos flygbesättningen att hantera den ökade arbetsbelastningen eller att effektivt hantera situationen. Mindre skador hos ombordvarande och/eller luftfartyget kan uppstå.</p> <p>Operativa begränsningar och/eller användning av alternativa eller nödprocedurer. Händelsen kan vid enstaka fall leda till havert. Händelsen indikerar brister i säkerhetslednings-/avfalltssystemet. Besvär kan uppstå för de ombordvarande.</p> <p>Ingen direkt eller liten säkerhetspåverkan. Användning av god operationell praxis och/eller existerande säkerhetsbarriärer för att undvika säkerhetspåverkan.</p>	<p>Katastrof eller händelse med allvarlig fara för havert</p> <p>Mycket allvarlig händelse</p> <p>Allvarlig händelse</p> <p>Mindre allvarlig händelse</p> <p>Händelse med liten säkerhetspåverkan</p>						
Sannolikhet	<p>Förklaring</p> <p>  Oacceptabel Ompröva Acceptabel </p> <p>Anm: Konskvensen definieras av ett eller flera element i de specificerade kriterierna. Sannolikheten kan uttryckas över riskexponeringstid, per antal rörelser, per enhet eller luftfartyg. Skillnaden mellan havert och mycket allvarlig händelse beror på resultatet av konsekvensen.</p>	<p>Sannolikhet för händelsen</p> <p>Kvalitativ definition</p> <p>Kvantitativ definition</p> <p>Frekvens (global luftfart)</p>	<p>Extrem osannolik</p> <p>Kommer sannolikt aldrig att inträffa.</p> <p>$< 10^{-9}$ per flygtimma</p> <p>En gång per 1 000 år</p>	<p>Extremt avlägsen</p> <p>Kommer sannolikt inte att inträffa men kan anses som möjlig.</p> <p>10^{-7} till 10^{-9} per flygtimma</p> <p>En gång per 25 år</p>	<p>Avlägsen</p> <p>Kommer sannolikt inte att inträffa men kan hända ett fåtal gånger.</p> <p>10^{-5} till 10^{-7} per flygtimma</p> <p>En gång per 10 år</p>	<p>Sannolik</p> <p>Kan inträffa en eller ett par gånger.</p> <p>10^{-3} till 10^{-5} per flygtimma</p> <p>En gång per år</p>	<p>Frekvent</p> <p>Kan inträffa en eller flera gånger.</p> <p>$> 10^{-3}$ per flygtimma</p> <p>En gång per 0,12 år</p>	
<p>Sannolikhet för händelsen ↑</p>								

Bilaga 2. Kompetenskrav för en flygsäkerhetskoordinator

Flygsäkerhetskoordinatorn ska utförligt kunna redogöra för

- flygsäkerhetskoordinatorns ansvar, och
- flygplatsens system för säkerhetsledning.

Flygsäkerhetskoordinatorn ska kunna redogöra för

- relevanta delar i luftfartslag, luftfartsförordning och annan relevant lagstiftning,
- Transportstyrelsens föreskrifter för flygplatser,
- IAIP (Integrated Aeronautical Information Package), och
- grunderna i ett kvalitetssystem.

Flygsäkerhetskoordinatorn ska övergripande kunna redogöra för

- hur flygoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänst och andra luftfartsverksamheter kan påverka säkerheten för luftfartyg, och
- standarder och metoder för risk- och säkerhetsanalyser.