

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsledning av godkänd flygplats;

TSFS 2019:20

Utkom från trycket
den 15 mars 2019

beslutade den 28 februari 2019.

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 vid drift av flygplatser som har beviljats ett certifikat enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:18) om godkännande av flygplats.

2 § Bestämmelser om händelserapportering finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

Definitioner och förkortningar

3 § I dessa föreskrifter används följande definitioner och förkortningar.

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

<i>haveri</i>	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 utanför luftfartyget genom händelsen avlider eller får allvarlig kroppsskada eller b) att betydande skada uppstår på luftfartyget eller på egendom som inte transporterats med luftfartyget
<i>risk</i>	uttryck för kombinationen av sannolikheten för att en riskkälla uppstår och riskkällans möjliga konsekvenser
<i>riskkälla</i>	omständighet eller föremål som kan orsaka eller bidra till ett haveri eller tillbud
<i>system</i>	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
<i>säkerhetsbevisning</i>	dokumenterade analyser och argument som används för att redovisa hur tillräcklig säkerhet anses ha uppnåtts
<i>säkerhetsnyckeltal</i>	parameter för uppföljning och utvärdering av säkerhetsutvecklingen för verksamhet med flygsäkerhetspåverkan
<i>tillbud</i>	händelse, dock inte ett haveri, i samband med användandet av ett luftfartyg, vilken påverkar eller kan påverka driftens säkerhet

Allmänt

4 § Vid en certifierad flygplats ska det finnas ett dokumenterat system för säkerhetsledning.

5 § 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.

Riktlinjer för säkerhetsledning

6 § Flygplatsens system för säkerhetsledning ska säkerställa att

1. säkerheten är prioriterad och att flygplatsen har en tydlig och förebyggande inriktning i sin säkerhetsledning,
2. affärsmålen är utformade så att organisationen ges förutsättningar att uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter,
3. det säkerhetsrelaterade ansvaret och de säkerhetsrelaterade befogenheterna är fördelade i organisationen,

4. personal, aktörer inom flygplatsen och externa leverantörer uppfyller kraven i flygplatsens system för säkerhetsledning, och

5. personal, aktörer och leverantörer som kan påverka säkerheten tar del av säkerhetsrelaterad information.

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 kvalitets-säkrande 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 verksamhetsansvariga ges tillräckliga befogenheter och resurser för att uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter.

3. Det säkerhetsrelaterade ansvaret är beroende av två saker: dels att de enskilda individerna förstår och accepterar sitt delegerade ansvar inom organisationen, dels att individerna ges förutsättningar att uppfylla detta ansvar. För att individerna ska kunna uppfylla sitt ansvar behöver de ha rätt kompetens och tilldelas nödvändiga befogenheter.

Kompetens och resurser

7 § Personalen ska ha tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser för att utföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Ett utbildningsprogram ska fastställas, upprätthållas och följas upp för personal med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Flygsäkerhetspolicy, säkerhetsmål och säkerhetsnyckeltal

8 § En flygsäkerhetspolicy, säkerhetsmål och säkerhetsnyckeltal ska fastställas, upprätthållas och följas upp. Flygplatsens system för säkerhetsledning ska säkerställa att den uppnådda flygsäkerhetsnivån följs upp och utvärderas gentemot de satta målen och nyckeltalen.

Allmänna råd

Säkerhetsmål och säkerhetsnyckeltal bör fastställas i kvantitativa nivåer där så är lämpligt.

Riskhantering

9 § Det ska finnas en process som säkerställer att riskkällor förenade med flygverksamheten identifieras. Det kan ske genom en kombination av reaktiva och proaktiva metoder för insamling av data. Befintliga system, ändringar i system och nya system ska analyseras och värderas med avseende på risker kopplade till identifierade riskkällor. Proaktiva åtgärder

ska vidtas med stöd av genomförda analyser och värderingar. 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 eller konsekvenserna enligt ALARP-principen, eller i tillämpliga fall både och.

Utfallet av riskreducerande åtgärder ska följas upp och eventuella korrigerande åtgärder genomföras.

10 § Innan nya system sätts i drift, förändringar i existerande system införs eller system ersätts eller avvecklas ska en säkerhetsbevisning redovisas för Transportstyrelsen för de system som finns med i certifikatet. 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 kravkittenslista 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, kravkittenslistan, 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.

Analys och värderingar bör genomföras enligt svenska och internationella standarder.

Flygsäkerhetskoordinator

11 § Den som är ansvarig för verksamheten (den verksamhetsansvariga) ska utse en flygsäkerhetskoordinator. Flygsäkerhetskoordinatorn ska vara en annan person än den verksamhetsansvariga. Flygsäkerhetskoordinatorn 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 verksamhetsansvariga, 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 verksamhetsansvariga, kan Transportstyrelsen godkänna att den verksamhetsansvariga också är flygsäkerhetskoordinator.

Det är dock under förutsättning att det har vidtagits åtgärder så att det inte uppstår intressekonflikter.

12 § För att kunna tjänstgöra som flygsäkerhetskoordinator ska den utsedda 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

13 § Oönskade 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 EU-förordning nr 376/2014 och säkerhetsledningssystemet, och

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

14 § Av EU-förordning nr 376/2014 framgår att en händelse ska rapporteras till Transportstyrelsen inom 72 timmar efter att organisationen har fått kännedom om den, såvida inte detta förhindras av exceptionella omständigheter.

Revision

15 § 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. Revisorer ska inte revidera sitt eget arbete.

Spridning av säkerhetsrelaterade erfarenheter

16 § 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

17 § 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. Dokumentation för säkerhetsrelaterade system 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.

Undantag

18 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

1. Denna författning träder i kraft den 1 maj 2019.

2. Genom dessa föreskrifter upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:122) om säkerhetsledning av godkänd flygplats.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Linnéa Ekström
(Sjö- och luftfart)

Bilaga 1. Riskvärderingsmatris

Konsekvens och skadebeskrivning		Häveri eller händelse med allvarlig fara för häveri	Mycket allvarlig händelse	Allvarlig händelse	Mindre allvarlig händelse	Händelse med liten säkerhetspåverkan
Totalhäveri med förlust av luftfartyg eller betydande materialskada och/eller allvarigt skadebete eller flera dödsfall bland de ombordvarande eller händelse med allvarig fara för häveri. Inga kvarvarande säkerhetsparametrar. Utgången av händelsen går inte att styra och leder med stor sannolikhet till häveri.						
Stor reduktion av säkerhetsmarginaler. Utgången av händelsen går att styra genom att använda nödprocedurer eller anomala procedurer och/eller nödinstruktion. Säkerhetsparametrarna är en eller mycket få och hastigt minskande. Mindre skador kan uppstå på luftfartyget. Risk för enskilda dödsfall eller allvariga skador kan uppstå bland de ombordvarande.						
En betydande minskning av säkerhetsmarginaler, men flera säkerhetsparametrar kvarstår med möjlighet att förhindra häveri. Reducerad förmåga hos hyppigastningen att hantera den övriga arbetsbelastningen eller att effektivt hantera situationen. Risk för mindre skador bland de ombordvarande och/eller på luftfartyget.						
Operativa begränsningar och/eller användning av alternativa procedurer eller nödprocedurer. Händelsen kan vid enskilda tillfällen leda till häveri. Händelsen indikerar brister i säkerhetsledningssystemet. Risk för besvär bland de ombordvarande.						
Ingen direkt eller liten säkerhetspåverkan. Användning av god operativ praxis och/eller existerande säkerhetsparametrar för att undvika säkerhetspåverkan.						
Sannolikhet för att händelsen inträffar		Extremt liten	Mycket liten	Liten	Stor	Mycket stor
Förklaring 		Kommer sannolikt inte att inträffa (en gång per 100 år)	Kommer sannolikt inte att inträffa (men kan anses som möjlig (en gång per 25 år)	Kommer sannolikt inträffa (en gång per år)	Kommer sannolikt inträffa (en gång per två år)	Kan inträffa flera gånger per år (en gång per månad)
Märk: Konsekvensen definieras av ett eller flera element i de specificerade kriterierna. Sannolikheten kan uttryckas över riskexponeringsstid, per antal föreläsnings, per enhet eller per luftfartyg. Skillnaden mellan häveri och mycket allvarlig händelse beror på konsekvensen.		$< 10^{-8}$ per enhet/år	10^{-7} till 10^{-8} per enhet/år	10^{-6} till 10^{-7} per enhet/år	10^{-5} till 10^{-6} per enhet/år	$> 10^{-5}$ per enhet/år

Bilaga 2. Kompetenskrav för en flygsäkerhetskoordinator

Flygsäkerhetskoordinatorn ska utförligt kunna redogöra för

1. flygsäkerhetskoordinatorns ansvar, och
2. flygplatsens system för säkerhetsledning.

Flygsäkerhetskoordinatorn ska kunna redogöra för

1. Transportstyrelsens föreskrifter för flygplatser och relevanta delar i luftfartslagen, luftfartsförordningen och annan relevant lagstiftning,
2. grunderna i ett kvalitetssystem, och
3. standarder och metoder för risk- och säkerhetsanalyser.

Flygsäkerhetskoordinatorn ska övergripande och i tillämpliga delar kunna redogöra för

1. hur flygoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänst och andra luftfartsverksamheter kan påverka säkerheten för luftfartyg, och
2. IAIP (Integrated Aeronautical Information Package).