

Tillsyn av förändringar i funktionella system

Beskrivning av Transportstyrelsens arbete med säkerhetsgranskningar av förändringar i funktionella system

ANS-Seminarium, Stockholm 180410

Agenda

- Transportstyrelsens roll
- Bakgrund
- Transportstyrelsens granskning
- Erfarenheter från 2017

Transportstyrelsens roll

*Att öppna en ny ATS enhet, driftsätta en radarstation eller att flytta en ATS enhet från befintligt torn på flygplatsen till en modul (RTM) i en central (RTC) är en förändring till det **funktionella systemet** för ATS- eller CNS-tjänst.*

*Det är exempel på förändringar som har **riskkällor** med så potentiellt allvarliga konsekvenser att Transportstyrelsen ska genomföra en tillsyn, en säkerhetsgranskning, och utfärda ett **driftsgodkännande** innan förändringarna får genomföras.*

Transportstyrelsens roll

Transportstyrelsen som nationell tillsynsmyndighet utför tredjepartstillsyn.

Vid målstyrd reglering är det upp till den sökande organisationen att föra i bevis att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande regelverk.

Ett grundläggande begrepp...

- ***funktionella system:*** kombination av system (utrustning), förfaranden och personal som samverkar på ett organiserat sätt för att utföra en uppgift inom ATS- eller CNS-tjänst.

Bakgrund

Tre viktiga begrepp...

- **riskkälla:** ett förhållande eller en händelse eller omständighet som kan ge upphov till ett haveri.
- **säkerhetsmål:** en kvalitativ eller kvantitativ angivelse av maximal frekvens eller sannolikhet för att en riskkälla kan förväntas uppstå.
- **säkerhetskrav:** ett sätt att reducera risk, fastställt enligt en riskreduceringsstrategi som uppfyller ett särskilt säkerhetsmål, inbegripet krav som rör organisation, drift, metod, funktion, utförande, driftskompatibilitet eller miljöegenskaper.

Bakgrund

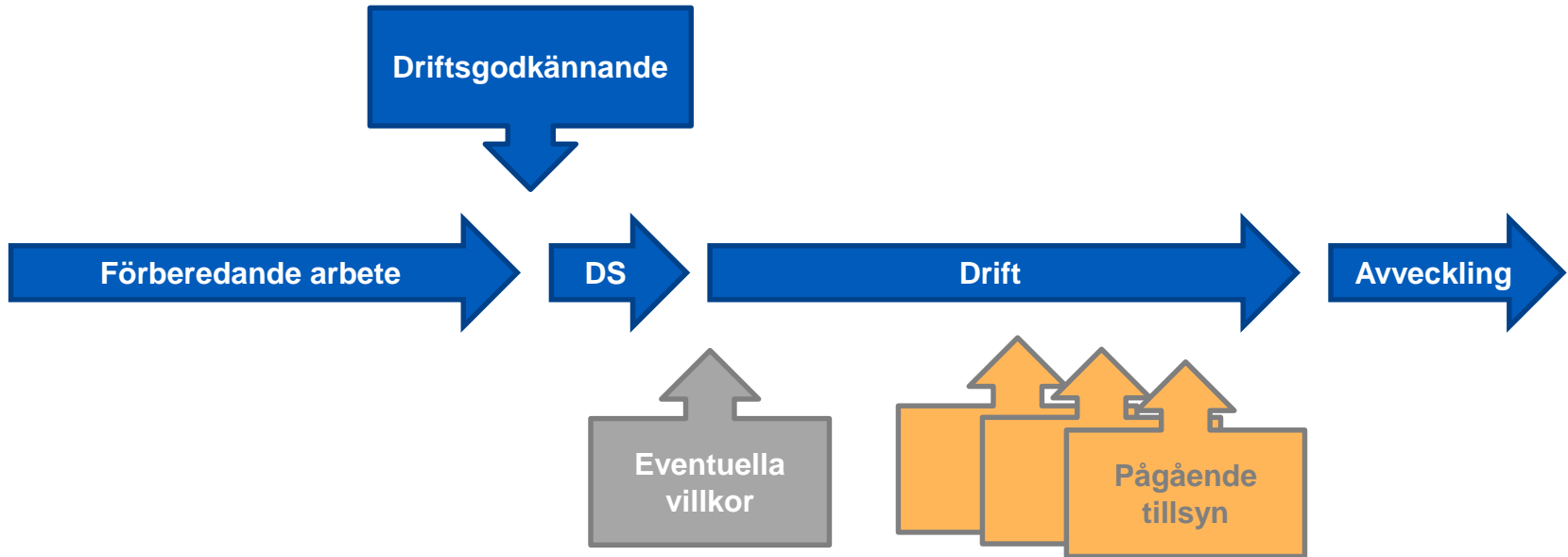
Ett viktigt begrepp till...

Driftsgodkännande: *Ett positivt beslut från Transportstyrelsen, utfärdat efter en genomförd säkerhetsgranskning.*

Ett ”var-så-god-och-genomför” den förändring av det funktionella systemet för ATS- eller CNS-tjänst som organisationen anmält till Transportstyrelsen, och på det sätt som organisationen presenterat i flygsäkerhetsarbetet.

Bakgrund

Faser riskbedömning och riskreducering



Transportstyrelsens granskning

Vad kontrolleras?

- Beskrivningen av förändringen, utrustning, förfaranden och personal (Human Performance)
- Vilka tillämpliga standarder och bestämmelser som används
- Resultat från genomfört flygsäkerhetsarbete
- Metoder för konfigurationsstyrning
- Utbildning, vilken utbildning som krävs och vilka aktörer som behöver utbildas.
- Underhållsorganisationerna, vilka UH-organisationer används.
- Hur den fortsatta driftsvärdigheten ska bibehållas

Vad kontrolleras i flygsäkerhetsarbetet?

1. kartläggningen av riskkällor,
2. klassning av allvarlighetsgrader,
3. giltigheten hos säkerhetsmålen,
4. giltigheten, effektiviteten och genomförbarheten hos säkerhetskraven och de eventuella andra säkerhetsrelaterade villkor,



Vad kontrolleras i flygsäkerhetsarbetet?

5. att säkerhetsmålen, säkerhetskraven och andra säkerhetsrelaterade villkor är stadigvarande uppfyllda,
6. att processen som används för att ta fram säkerhetsbevisning uppfyller tillämpliga flygsäkerhetsreglerande krav,



Våra förväntningar på organisationen

- Tydlig beskrivning av förändringen
- Arbetet ska vara utfört i enlighet med organisationens kvalitets- och säkerhetsledningssystem.
- Flygsäkerhetsarbetet ska gå som en röd tråd genom planeringen, införandet, driften och fram till avveckling.
- Kvalitetsarbetet innebär att alla väsentliga beslut eller andra milstolpar ska dokumenteras, det ska finnas spårbarhet.
- Tjänsten i fokus och ansvar för tjänsten!

Erfarenheter från 2017 1(5)

Genomförande av säkerhetsgranskningar

- Vi har tillämpat ny metodik sedan 2016
 - Säkerhetsgranskningar likformade
 - Färre ärenden blir föremål för säkerhetsgranskning

Erfarenheter från 2017 2(5)

Genomförande av säkerhetsgranskningar

- Vi har noterat bättre underlag vid anmälan eller ansökan
- Vi har noterat svårigheter att
 - definiera förändringen,
 - ta fram bevis för att riskreducerande åtgärder är effektiva och genomförda,
 - följa upp effektiviteten på riskreducerande åtgärder,
 - följa egna ledningssystemet,
 - sprida erfarenheter.

Erfarenheter från 2017 3(5)

Erfarenheter från handläggning av anmälningar enligt 3 kap 2§

- Ingen 10 dagars scilent approval
- Målsättning att handlagt ärenden inom 3 veckor (15 arbetsdagar)
- Hantering av hastigt uppkomna förändringsbehov

Erfarenheter från 2017 4(5)

- Anmälan av planerade förändringar enligt 3 kap 1§ utgör planeringsunderlag.
- Ansökan om DG enligt 3 kap 3§ behöver vi ha i god tid innan önskat driftsättningsdatum.
- Alla ändringar anmäls inte

Erfarenheter från 2017 5(5)

TSFS 2016:18 resp. 34

3 kap 1-3 §§

funktionellasystemANS@transportstyrelsen.se

Slut

Extrabilder

Bakgrund

Moment riskbedömning och riskreducering

