



Tillämpningsbestämmelser för militär luftfart

Kapitel 4. Lednings och beslutsprocesser.

Förord

Dessa tillämpningsbestämmelser innehåller bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material. Tillämpningsbestämmelserna är avsedda som ett stöd för hur alla aktörer i det militära luftfartssystemet ska och kan göra för att uppfylla de bestämmelser som återfinns i FFS 2019:10.

Uppdelningen av bestämmelser, godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser och vägledande material identifieras på följande sätt:

Bestämmelser:

§ Bestämmelserna är en direkt avskrift av gällande FFS (Försvarens föreskrifter) krav i denna stil.

Godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser

Ett *godtagbart sätt att uppfylla en bestämmelse* beskriver ett sätt, men inte det enda sättet, genom vilket en bestämmelse kan uppfyllas. Det rekommenderas att det godtagbara sättet att uppfylla bestämmelser används. Om alternativa godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser föreslås vilar bevisbördan på den sökande. Sådana alternativ ska godkännas av chefen för FLYGI innan de tillämpas.

Alla bestämmelser följs inte av ett godtagbart sätt att uppfylla bestämmelser.

Ett godtagbart sätt att uppfylla en bestämmelse skrivs i ruta med denna stil.

Vägledande material

Vägledande material är utvecklat för att ge ytterligare förklaring för att underlätta tillämpningen av bestämmelsen och/eller förklara det godtagbara sättet att uppfylla bestämmelsen.

Alla bestämmelser eller godtagbara sätt att uppfylla bestämmelser följs inte av ett vägledande material.

Vägledande material återges i ruta med denna stil.

4 kap. Lednings- och beslutsprocesser

Uppgifts- och ansvarsfördelning

1 § En verksamhetsutövare i det militära luftfartssystemet ska:

1. fördela uppgifter, ansvar, befogenheter och resurser inom egen organisation,
2. vid behov upprätta avtal med andra verksamhetsutövare beträffande luftfartsrelaterade tjänster och luftfartsprodukter,
3. tillse att godkänd, ändamålsenlig och funktionsduglig utrustning finns och att personalen har den kompetens som krävs för respektive tjänst, samt
4. tillse att långsiktiga krav på resurser och kompetens balanseras mot verksamhetens uppgifter.

En verksamhetsutövare ska dokumentera på vilket sätt kraven enligt punkterna 1 och 4 uppfylls.

4.1.1 Verksamhetsutövaren ska ha en organisation och ett ledningssystem som medger att VAC på ett trovärdigt sätt kan säkerställa ledning, övervakning och uppföljning av den militära luftfarten.

4.1.2 Uppgifts- och ansvarsfördelning ska dokumenteras i verksamhetsutövarens ledningssystem.

4.1.3 Av ledningssystemet ska det framgå vilka befogenheter som medföljer en befattning och/eller en person.

4.1.4 Personalförsörjningsplaner med befattningsbeskrivningar och kompetenskrav ska finnas på personal och befattningar som påverkar flygsäkerheten.

4.1.5 Utbildning av personal enligt 4.1.4 ska anpassas och genomföras så att de motsvarar kompetenskraven.

Verksamhetsutövaren förväntas själv analysera och fastställa vilka befattningar, utöver de som finns beskrivna i denna FFS, och vilka kompetenskrav som är relevanta och påverkar flygsäkerheten.

I en statlig myndighet är myndighetschefen alltid ytterst ansvarig och är verksamhetsansvarig chef (VAC).

Uppgiften att bedriva militär luftfart med tillhörande befogenheter, och därmed verkställande ansvaret för regeluppfyllnad, kan fördelas till exempel i en arbetsordning. Ansvaret att, inom regelverket, bedriva militär luftfart ska dock omhändertas i hela organisationen. Det är viktigt att komma ihåg att föreskrifterna ska följas av alla även om vissa uppgifter med tillhörande ansvar för regeluppfyllnad kan fördelas till en befattning eller en person.

Dessa regler ställer inga krav på hur ansvaret för ledning ska fördelas men ett lämpligt sätt kan vara att delegera uppgiften till annan befattningshavare (inom Försvarmakten t.ex. flygvapenchefen) när det gäller de olika tjänsterna och tillsättandet av chefer enligt 4 kap 2 §. (Flygtjänst, fortsatt luftvärdighet, flygstridsledningstjänst etc.). För stora och komplexa

organisationer som exempelvis Försvarsmakten kan fler ledningsnivåer beskrivas än de som är kravställda i denna FFS.

En förutsättning för effektiv och säker verksamhet är god samordning mellan tjänsterna. För verksamhetsutövare där FSI utfärdar verksamhetstillstånd är det alltid VAC som ska ansöka om tillträde till det militära luftfartssystemet. VAC i en sådan organisation har alltid ansvaret för regeluppfyllnad.

Personalen ska, för att utföra arbetsuppgifterna inom ramen för det godkända verksamhetsområdet, vara tillräcklig till antal och kompetens och ha delegerats passande uppgifter med motsvarande befogenheter för att kunna fullgöra sina ansvarsuppgifter. Dessa förutsättningar ska tillsammans med utrymmen, faciliteter och utrustning vara tillräckliga för att möjliggöra för personalen att genomföra sina uppgifter.

2 § En verksamhetsutövare ska utse en eller flera personer med ansvar för funktionsledningen inom respektive verksamhetsområde.

Följande chefer utses:

- 1. en flygchef för flygtjänsten,*
- 2. inom luftvärdighet:*
 - a. en konstruktionschef för konstruktion.*
 - b. en tillverkningschef för tillverkning,*
 - c. en chef för ledning av fortsatt luftvärdighet,*
 - d. en flygunderhållschef för flygunderhållstjänsten,*
 - e. en utbildningschef för utbildning av personal för luftfartygsunderhåll,*
- 3. en strilchef för flygstridsledningstjänsten,*
- 4. en flygplatschef för flygplatstjänsten,*
- 5. en fallskärmschef och en teknisk chef för fallskärmstjänsten,*
- 6. en SIS-chef för sambands- och informationssystemtjänsten.*
- 7. en flygöverläkare för den flygmedicinska tjänsten.*

Med funktionsledning avses en verksamhetsutövares styrning av hur verksamheten bedrivs inom ett verksamhetsområde. Ett annat begrepp för den funktionsledning som avses i dessa regler är operationell ledning.

Definitionen på funktionsledning i detta sammanhang är när utsedda chefer tilldelats mandat och ansvar för att styra hur verksamheten ska utföras inom respektive verksamhetsområde oberoende av ordinarie linjeorganisation.

Det är alltså inte nödvändigt att en chef för funktionsledningen är organiserad i ordinarie linjeorganisation även om det ibland kan underlätta att både vara chef över vad som ska göras och hur det ska göras.

Funktionsledningen ska utföras av en eller flera utsedda personer som har mycket god kompetens inom verksamhetsområdet och i övrigt är lämplig att utöva funktionsledning. En chef som utövar funktionsledning ska med kunskap om de tekniska systemens prestanda, personalens förmågor och aktuella uppgifter optimera förfaranden och gränsvärden mot erforderlig säkerhet och uppgiftens lösande.

Om Försvarsmaktens verksamhet kräver stort risktagande, utöver de situationer som på förhand är omhändertagna i styrdokument för funktionsledning, bör minst chef för funktionsledning och chef för flygsäkerhetsledningssystemet alltid konsulteras innan högre chef fattar beslut om ökat risktagande.

Not: Den funktionella (operationella) ledningen ska utövas av utsedda personer via ett etablerat ledningssystem samt genom framtagna styrdokument för aktuella verksamhetsområden.

3 § Utsedda personer enligt 2 § ska ha lämplig kompetens och ges förutsättningar för att kunna bedriva funktionsledningen.

4 § Personer utsedda enligt 2 § ska accepteras av FSI.

Verksamhetsutövare ska visa för FSI hur kontinuiteten säkerställs för utsedda personer.

4.4.1 I ledningssystemet ska det framgå ersättare för utsedda personer för funktionsledning vid dennes frånvaro.

4.4.2 Det ska framgå vilka befogenheter och vilket ansvar en ersättare har.

4.4.3 Om en utsedd person har en frånvaroperiod som överstiger tre månader krävs att den personens ersättare accepteras av FSI.

Observera att med kontinuitet avses inte en form av personlig jour för utsedda personer. Däremot ska utsedda personer beskriva förfaranden i sina styrande dokument hur personalen ska agera då utsedda personer inte är tillgängliga.

Ledningssystem

5 § Verksamhetsutövaren ska upprätta, införa och upprätthålla ett ledningssystem som omfattar:

- 1. tydliga regler beträffande ansvar och befogenheter i verksamheten,*
- 2. en intern oberoende övervakning som kontrollerar att gällande regler och förfaranden följs,*
- 3. i förekommande fall ett flygsäkerhetsledningssystem för hantering av flygsäkerhetsrisker, och*
- 4. ett rapporteringssystem för händelser som påverkar eller skulle kunna påverka flygsäkerheten.*

Ledningssystemet ska dokumenteras och innehålla beskrivningar av alla nödvändiga förfaranden i verksamheten.

4.5.1 Verksamhetsutövarens ledningssystem ska innehålla de krav och procedurer som erfordras för att bedriva den verksamhet som ska omfattas av det godkända verksamhetsområdet.

4.5.2 Ledningssystemet ska även innehålla:

- aktuell organisationsstruktur relaterad till gällande arbetsflöden och funktionella samband,
- aktuell förteckning över personer som verksamhetsutövaren bedömer påverka flygsäkerheten enligt 4 kap 1 §,
- en beskrivning av hur uppgifter, ansvar och befogenheter är fördelade inom verksamheten.

4.5.3 Verksamhetsutövaren ska inordna sig under, eller själv etablera ett, för verksamheten anpassat, system för konfigurationsledning av ledningssystemet.

4.5.4 Ledningssystemet ska innehålla en procedur för planering, genomförande och utvärdering av produktion och i förekommande fall insatser och övningar.

Med ledningssystem avses i detta fall den samlade dokumentationen som används för verksamhetens bedrivande.

Föreskriften ställer inga krav på hur ledningssystemet ska vara utformat eller hur dokumenten ska benämnas. Som ett exempel kan nämnas att inom Försvarmakten betraktas ArbO-systemet med tillhörande hänvisningar som en del av verksamhetsledningssystemet. Andra delar är de operationella styrdokumenterna som t.ex. FOM, SOM, LFL, LFU osv.

6 § Ledningssystemet ska vara anpassat till verksamhetsutövarens storlek och verksamhetens karaktär och komplexitet, med beaktande av faror och därmed förbundna risker som denna verksamhet medför.

7 § En företrädare för ledningen hos verksamhetsutövaren ska utses för att ansvara för att leda övervakningen av att gällande regler och förfaranden följs.

En sådan företrädare ska accepteras av FSI.

4.7.1 Verksamhetsutövaren ska utse en kvalitetschef direkt under VAC eller den som VAC har delegerat det verkställande ansvaret till.

4.7.2 Det ska finnas en dokumenterad procedur för planering och genomförande av revisioner av att ledningssystemet följs och att verksamheten bedrivs enligt reglerna.

4.7.3 Samtliga FFS-krav ska revideras årligen om inte annat överenskomms med FSI. Särskilda bestämmelser i SE-EMAR ska revideras med den periodicitet som återfinns i respektive SE-EMAR.

4.7.4 En årlig revisionsplan ska upprättas. Planen får efter överenskommelse med FSI utgå ifrån ett riskbaserat synsätt.

4.7.5 Den person som leder en revision bör ej vara underställd den som har ansvar för den verksamhet eller det område som revisionen omfattar. Revisorerna ska ha lämplig kunskap och erfarenhet.

4.7.6 Det dokumenterade resultatet av en revision meddelas i första hand den chef som har ansvar för det berörda området. Dokumentationen ska bevaras enligt en fastställd procedur och på begäran göras tillgänglig för FLYGI.

4.7.7 Berörd chef enligt 4.7.6 ska;

1. Analysera resultatet av en revision i syfte att klarlägga bristernas rotorsaker,
2. besluta om, genomföra och dokumentera lämpliga korrigerande åtgärder,
3. följa upp att de korrigerande åtgärderna fått avsedd effekt,
4. bevara dokumentationen och på begäran göra den tillgänglig för FLYGI.

4.7.8 Revision ska göras hos de leverantörer som inte har ett verksamhetstillstånd att bedriva militär luftfart och som levererar luftfartsrelaterade tjänster inklusive luftfartsprodukter till verksamhetsutövaren.

Internrevisioner kan genomlysna större eller mindre delar av verksamheten och ska ge ledningen en bild av hur väl förfaranden och arbetssätt fungerar. Internrevisionen utvärderar nuläge vad gäller regeluppfyllnad och föreslår åtgärder för att förbättra regeluppfyllnad. Detta leder till ökad effektivitet (för Försvarsmakten ökad operativ effekt) inom ledningsprocesser, riskhantering, intern styrning och kontroll.

En revisionsplan bör utgå från en övergripande strategi för hur verksamhetsutövaren tänkt genomföra internrevisioner.

Revisionsplanen bör innehålla:

- Hur det säkerställs att den årliga internrevisionen reviderar samtliga tillämpliga krav.
- Identifiering av viktigaste riskerna.
- Fastställning av vilka kravelement som skall kontrolleras noggrannare på basis av riskbedömningen.
- Ta i beaktande om verksamhetsutövaren har verksamhet på flera olika ställen.
- Bedöm behovet av kompetens för genomförandet av revisionen.

8 § En verksamhetsutövare ska systematiskt förbättra de ledningsprocesser som krävs för att hantera verksamhetens inriktning, planering, resursstyrning, genomförande, uppföljning, utvärdering, övervakning och flygsäkerhetsledning.

9 § Beslut som påverkar flygsäkerheten ska vara spårbara.

Paragrafen avser strategiska/mer omfattande/viktiga/avgörande beslut som inte nödvändigtvis ligger inom respektive verksamhetsområde. Exempel på sådana beslut är större omorganisationer, nya/ändrade verksamhetsuppdrag/uppgifter, personalresurser eller annat som verksamhetsutövaren eller FSI bedömer vara påverkande för flygsäkerheten.

Flygsäkerhetsledningssystem

10 § En verksamhetsutövare ska ha ett dokumenterat flygsäkerhetsledningssystem.

Flygsäkerhetsledningssystemets grundfunktioner

MÅL

Att luftfartsverksamheten bedrivs inom tolerabla risker genom effektiv hantering av säkerhetsrisker samt att beslutsfattande chefer är medvetna om aktuella risker.

SYFTE

Att proaktivt kontrollera och reducera risker innan de resulterar i olyckor och tillbud.

AKTIVITETER

Identifiera riskkällor samt framgångsfaktorer för bibehållen alternativt ökad flygsäkerhet.

Samla in data.

Analysera data.

Utvärdera säkerhetsrisker kontinuerligt samt kontinuerligt utvärdera framgångsfaktorer för bibehållen/ökad flygsäkerhet.

Rapportera och föreslå åtgärder för verksamhetsutövarens ledning.

Följa upp att beslutade åtgärder fått avsedd effekt och vid behov om åtgärder ej fått effekt föreslå nya åtgärder eller begränsningar.

11 § Flygsäkerhetsledningssystemet ska stödja verksamhetens ledning med övervakning och rapportering av flygsäkerhetsrisker på kort och lång sikt.

Systemet ska verka funktionsöverskridande i de fall en verksamhetsutövare bedriver verksamhet i flera verksamhetsområden inom den militära luftfarten som påverkar varandra.

4.11.1 En verksamhetsutövare ska etablera ett flygsäkerhetsledningssystem som oberoende av de som är utpekade att ansvara för funktionsledning ska stödja verksamhetens ledning med övervakning och rapportering av flygsäkerhetsrisker på kort och lång sikt.

4.11.2 Verksamhetsutövare ska etablera ett dokumenterat system för att följa upp att verksamheten bedrivs inom ramen för tolerabel risknivå.

4.11.3 För att nå syftet att förbättra flygsäkerheten och för ett fungerande proaktivt arbete ska verksamhetsutövare inte bara fokusera på avvikelser utan även följa upp trender och aktiviteter som är gynnsamma för flygsäkerheten i syfte att stärka dessa.

Syftet med uppföljningen är att kontrollera hur väl flygsäkerhetsledningssystem fungerar gentemot ställda mål. Verksamhetsutövaren ska verka för god verksamhetsuppföljning och på ett tydligt sätt följa upp de uppgifter och mål som kan påverka flygsäkerheten. Verksamhetsutövare bör också visa att den strävar efter ständiga förbättringar.

12 § En verksamhetsutövare ska utse en person som ansvarar för ledning av flygsäkerhetsledningssystemet.

Personen ska ha erforderliga resurser och kompetens för att på ett trovärdigt sätt kunna lösa sina uppgifter.

En sådan person ska accepteras av FSI.

4.12.1 Person enligt 12§ ska lyda direkt under den VAC eller den som VAC har delegerat det verkställande ansvaret till (inom staten) och vid behov föreslå denne åtgärder för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten.

Då VAC delegerat det verkställande ansvaret ska myndighetschefen ändå fortlöpande informeras om flygsäkerhetsläget inom myndigheten.

13 § En verksamhetsutövare ska vidta korrigerande respektive förebyggande åtgärder baserat på driftsdata och trender i verksamheten som framkommer från flygsäkerhetsledningssystemet.

Undantag

14 § För verksamhetsutövare som endast bedriver verksamhet inom luftvärdighet gäller inte 10 – 13 §§.

Information och kommunikation

15 § En verksamhetsutövare ska säkra att aktuell information och andra underlag som påverkar flygsäkerheten är tillgängliga för och kända av berörd personal.

16 § En verksamhetsutövare ska säkerställa att det finns förfaranden för snabb och tillförlitlig spridning av akut flygsäkerhetsinformation.

Förfaranden för ändringar, avvikelser och uppföljning

17 § En verksamhetsutövare ska ha förfaranden för:

- 1. säkra införanden av organisations- och verksamhetsförändringar,*
- 2. avvikelshantering,*
- 3. korrigerande åtgärder när avvikelser uppstår i verksamheten,*
- 4. rapportering av driftdata och driftstörningar för luftfartsprodukter,*
- 5. systematisk uppföljning av trender som påverkar flygsäkerheten, och*
- 6. förebyggande åtgärder i syfte att förbättra flygsäkerheten.*

4.17.1 Verksamhetsutövare ska meddela FLYGI om den inför temporära restriktioner, orsakade av flygsäkerhetsrisk, i verksamheten.

4.17.2 Det ska finnas ett förfarande som innebär att beslutade åtgärder följs upp. Verksamheten bör begränsas när korrigerande åtgärder inte haft avsedd effekt. Försvarsmakten kan även besluta om att acceptera en högre tolerabel risknivå.

4.17.3 Det ska finnas procedurer som säkerställer att luftfartsprodukter som inte överensstämmer med specificerade krav skyddas från oavsiktlig användning eller installation.

4.17.4 En systematisk uppföljning av negativa såväl som positiva trender. I ett förebyggande arbete bör det finnas procedurer för att inte bara följa upp händelser då flygsäkerheten påverkats negativt utan även följa upp åtgärder och procedurer som anses vara framgångsfaktorer i syfte att stärka dessa.

En verksamhetsutövare ska ha procedurer som innebär att en defekt eller felaktig luftfartsprodukt inte används. Det kan t.ex. vara delar eller mjukvara till luftfartyg men också dokumentation som är ogiltig eller på annat sätt felaktig. Det ska finnas en procedur som leder fram till ett ställningstagande beträffande slutgiltig disposition av varje avvikande luftfartsprodukt. Det kan vara hur man kasserar materiel eller eventuellt kan återinsätta den i tjänst efter reparation och kontroll.

Avvikelse­rapportering

18§ Samtlig personal som är verksam i det militära luftfartssystemet ska rapportera avvikelser från gällande bestämmelser och andra förhållanden som kan utgöra en risk för flygsäkerheten.

Rapportering ska ske enligt det förfarande som verksamhetsutövaren har bestämt.

Händelse­rapportering och utredningar

19 § En verksamhetsutövare ska efter en inträffad händelse värdera om händelsen har påverkat flygsäkerheten. Om händelsen har påverkat flygsäkerheten ska den utredas och korrigerande åtgärder vidtas.

Utredning krävs alltid vid olyckor som har förorsakat eller skulle ha kunnat resultera i död, skada, ohälsa eller betydande skada på, eller förlust av, utrustning eller egendom.

4.19.1 En utredning enligt 19 § ska rapporteras till FLYGI inom 90 dagar efter händelsen. Då en rapport efter utredning av händelse inte kan färdigställas inom 90 dagar ska en preliminär rapport inlämnas, som senare ska kompletteras eller ersättas med en slutlig rapport.

4.19.2 Verksamhetsutövare ska säkerställa att relevant information om inträffad olycka eller allvarligt tillbud snarast tillsänds, eller på annat sätt görs tillgänglig för, Statens haverikommission (SHK).

4.19.3 Med utrustning avses här utrustning monterad på ett luftfartyg.

Alla händelse­rapporter ska värderas och utredas i någon form av linjeorganisationen. Men med begreppet utredning avses i denna paragraf en formell och mer omfattande utredning som dokumenteras. De händelser som avses är olyckor som har förorsakat eller skulle ha kunnat resultera i död, skada, ohälsa eller betydande skada på, eller förlust av, utrustning eller egendom. Därtill även händelser som inträffat och bedöms behöva utredas av andra skäl. Tappade föremål från ett luftfartyg ska utredas i de fall verksamhetsutövaren bedömer att det funnits en risk för att tredje person kommit till skada.

Direktanmälan

20 § En verksamhetsutövare ska göra en direktanmälan till FLYGI vid:

1. flygolyckor,
2. allvarliga tillbud med luftfartyg,
3. händelser som kan medföra risker eller resultera i osäkert tillstånd för andra verksamhetsutövare inom den militära luftfarten, och
4. händelser som av annan anledning behöver spridas och komma till FLYGI:s kännedom snabbare än med ordinarie rutiner.

En direktanmälan ska göras snarast men senast inom 72 timmar efter att händelsen upptäckts.

4.20.1 En direktanmälan ska komma till FLYGI kännedom genom en överenskommen procedur.

4.20.2 En direktanmälan från en verksamhetsutövare ska även sändas till berörd konstruktionsorganisation enligt SE-EMAR.

Direktanmälan ersätter inte kravet på rutinmässig rapportering. Direktanmälan är till för att viktig information som kan påverka flygsäkerheten ska komma andra verksamhetsutövare till kännedom. Det kan vara tekniska problem som kan leda till flygsäkerhetsrisker om inte åtgärder vidtas eller andra faktorer som påverkar flygsäkerheten. En direktanmälan ska också ha ett snabbt förlopp och mottagaren av en direktanmälan ska analysera den och värdera vilka åtgärder som ska vidtas inom den egna verksamheten och vilka andra verksamhetsutövare som behöver informeras.

Upphandling och inköp av luftfartsrelaterade tjänster

21 § Vid upphandling och inköp av luftfartsrelaterade tjänster ska verksamhetsutövaren ha förfaranden för att säkerställa erforderliga kvalitetskrav som flygsäkerheten kräver.

4.21.1 När verksamhetsutövare upphandlar tjänster av leverantör som står under FSI tillsyn måste ansvars- och uppgiftsfördelningen mellan organisationerna klargöras.

4.21.2 När verksamhetsutövare upphandlar tjänster av leverantör som inte står under FSI tillsyn, ska den som upphandlar kvalitetssäkra tjänsterna initialt och över tiden.