Sammandrag av ändringar

Airport Regulations - Utgåva 2.0

Kiruna Airport
Luleå Airport
Umeå Airport
Åre Östersund Airport
Visby Airport
Ronneby Airport

Swedavia Airports

Del 0. Introduktion och ändringar

Inga ändringar

Del 1. Allmänt på flygplats

Begreppet platta ersatt med apron

1.4.4 Securityansvarig

Namnet på utsedd securityansvarig (endast en) ska anmälas via en ansökan till Service Center (International Airports) alternativt Service Center Regional (Regional Airports).

1.4.5 Miljö

Det åligger aktören att ta del av, vid var tid gällande, miljövillkor för de flygplatser där aktören verkar. Aktören ska dokumentera vilka miljövillkor man är berörd av och hur man omhändertar kraven.

~~Aktören ska ha ett fungerande system för egenkontroll av miljöområdet inom sin verksamhet. I detta ingår även att systematiskt identifiera, bedöma, dokumentera och hantera riskerna med verksamheten utifrån miljö- och hälsosynpunkt.~~

Ersätts med:

Alla verksamheter oavsett storlek omfattas av egenkontrollsförordningen. Detta innebär att aktören ska ha ett fungerande system för egenkontroll av miljöområdet inom sin verksamhet. I detta ingår även att systematiskt identifiera, bedöma, dokumentera och hantera riskerna med verksamheten utifrån miljö- och hälsosynpunkt.

2.3 (3.3) Färger på varselbeklädnad

Orange:

- Flygplatschef
- Loading Supervisior
- ADO/ADM/ATM eller motsvarande
- Kriskoordinator eller motsvarande
- Övervakning och patrullpersonal (ÖVP)
- Arbetsledande personal hos extern aktör, om flygbolag ej kravställt annat

3.9 (4.9) Bortkoppling av brandteknisk utrustning

Brandteknisk installation får bara kopplas ifrån efter att flygplatsens ansvarig för bortkoppling av brandteknisk installation godkänt det. Ansökan ska ha kommit in senast två dagar innan installationen behöver kopplas ifrån.

Planerad bortkoppling av en brandteknisk funktion som beräknas pågå längre än 10 timmar ska anmälas till Swedavias brandingenjör för samtliga flygplatser.

För **Regional Airports** ska anmälan även skickas till ADO/anläggningschef enligt kontaktuppgifter för respektive flygplats (se länk)

Anmälan ska innehålla följande information:

- Vilket brandtekniskt system eller vilken funktion som berörs.
- Orsaken till bortkopplingen.
- Planerad start- och sluttid för bortkopplingen.
- Vilka kompensatoriska åtgärder som vidtas för att upprätthålla brandskyddet under tiden funktionen är ur drift

Detta gäller även frånkoppling av automatisk vattensprinkler eller andra fasta släckanordningar.

***Notera**: det görs även en addering i respektive flygplats länkade kontaktuppgifter med Swedavias Brandingenjör återfinns, detta då anmälan av bortkopplingar även behöver göras dit för att säkerställa att försäkringar gäller. .*

Del 2. Security

Generellt gäller att de referenser som tidigare gått till Service Center Regional nu skrivs Service Center/Service Center Regional – så det blir lika för alla tio flygplatser.

2.3 Arbeten och förändringar inom områdesskyddet

Det berör arbeten…gentemot DMA-området ~~(Demarcated Area, ett avgränsat område, se avsnitt 4.4).~~

2.4 Reglering av kamerabevakning

~~Ansökan om tillstånd görs till flygplatsens säkerhetsansvarig som beslutar om godkännande.~~

2.5 Personsäkerhetslarm

Personsäkerhetslarm är det formella namnet på bråklarm alternativt trygghetslarm.

3.1.1 Behörighetsområde/CSRA

…inneha ett giltigt tillstånd och genomgå en godkänd ~~tillträdes- och~~ säkerhetskontroll.

3.3.2 Fordon

Vid inpassering genom bevakade säkerhetskontroller för passagerare eller bevakade personal- och varukontroller ska behörighetshandling ~~badge~~ uppvisas för kontrollant. ~~Badgen ska kontrolleras visuellt och elektroniskt i kortläsare (behörighetskontroll) för att säkerställa badgens giltighet.~~

3.4 Förbjudna föremål och verktyg

Alternativt ska föremål förvaras i låst utrymme i fordon, som till exempel i ett fastmonterat verktygsskåp. Vid upptäckt om att verktyg saknas ska säkerhetspersonal kontaktas omedelbart ~~som i sin tur initierar visuell kontroll av området.~~

4.1 Grundläggande säkerhet

Flygplatsen ska vara och upplevas säker för allmänheten och personal. ~~Därför ska i första hand terrorism, kapning, sabotage och kriminalitet förhindras. Detta säkerställs genom att obehöriga personer inte får eller ges möjlighet att tillträda flygplatsens behörighetsområden.~~ I första hand ska terrorism, kapning, sabotage och kriminalitet förhindras. Därför är det viktigt att obehöriga personer inte får eller ges tillträde till flygplatsens behörighetsområden.

4.2 Färgkoder på behörighetshandlingar

Behörighetsområden ~~på var~~ för respektive flygplats finns beskrivet under de platsspecifika delarna av Airport Regulations.

6.1 Definitioner och språkbruk

På flygplatsen säger vi	Definition eller synonym
Airside	Airside är den del av flygplatsen ditt allmänheten inte äger tillträde. Området omfattar bland annat plattor, taxibanor, start- och landningsbanor samt terminalytor efter säkerhetskontrollen. Tillträde är begränsat till behöriga personer och fordon med särskilt tillstånd. ~~Området innanför flygplatsstaketet, där endast passagerare med giltigt boardingkort och behörig personal får vistas. Här finns avgångshallar, gater, taxibanor och själva flygplatsområdet. Airside omfattar även rampen och hangarer där flygplan hanteras.~~
Landside	Landside avser de områden på en flygplats som är öppna för allmänheten. Området omfattar bland annat entréhallar, incheckningsytor, parkeringar och andra publika delar av terminalen. Tillträde kräver normalt ingen särskild behörighet.~~Detta är den del av flygplatsen som är öppen för allmänheten. Här finns incheckningsdiskar, biljetthallar, restauranger, butiker och ankomsthallar innan säkerhetskontrollen. Du behöver **inte** ha ett boardingkort för att vara här.~~

6.2.2 Byte av fotografi

~~Flygplatsens säkerhetsansvarig~~ Flygplatsens Service Center har rätt att kräva att fotografiet byts ut

6.2.3 Security- och Safety-utbildning

Ansökan om förnyelse av badge skickas till Service Center/Service Center Regional.

6.2.4 Grundläggande förutsättningar för behörighetshandling

Verksamhetsutövaren ska först ha ett giltigt avtal med Swedavia. ~~Antingen ett securityavtal eller verksamhetsavtal beroende på verksamhetens slag.~~

6.3 Ersättnings-/Lånebadge

Vid förlust av ersättnings-/lånebadge, eller när den inte har tagits med till arbetsplatsen, ska en tillfällig badge lämnas ut. Dessa kan bara kvitteras ut på flygplatsen.

- Ersättnings-/lånebadge gäller, beroende på flygplats, som längst i 7-14 dagar. Längd på giltighet framgår när du kvitterar ut badgen.
- En ordinarie badge inaktiveras när en ersättnings-/lånebadge hämtas och återaktiveras när en den lämnas tillbaka.
- Observera att en visitorbadge aldrig får användas som ersättnings-/lånebadge.

6.4.5 Ledsagning av besökare – visitorbadge

Ledsagaren ansvarar även för att visitorbadge återlämnas till flygplatsens anvisad funktion eller plats när besöket avslutas. ~~Informationsdisk, vid besökets slut.~~

6.8 Avgifter för behörighetshandlingar

Swedavia tar även en avgift när företag eller myndigheter inte återlämnar dem. Aktuella avgifter ~~se nedan.~~ finns på extranätet [swedavia.net]

~~6.9 Referenser~~
~~Aktuella avgifter återfinns under Prislista för behörighetshandlingar RA. Länken går till startsidan för AR, dokumentet finns under bilagor för del 2.~~

7.3.4 Transitområde (gul)

Transitområde (gul) är en del av flygplatsens känsliga delar i behörighetsområdet där passagerare uppehåller sig efter genomförd säkerhetskontroll och före ombordstigning ~~då det även ingår i flygplatsens passagerare process.~~

Personal får inte använda sin badge för ärenden utanför tjänsten, som till exempel för att vinka av avresande eller möta upp ankommande vänner eller anhöriga som befinner sig inom behörighetsområdet eller i bagagehallarna innanför tullfiltret.

7.4.5 Företag som vill använda sig av RFID

Avläsning av magnetremsa och chip kan bara göras i Swedavias egna kortläsare.

Del 3. Klimat och Miljö

1.3.1

Inför betydande förändringar i kemikaliehanteringen, införande av nya produkter mm ska kontakt tas med flygplatsens miljöchef (se länk)

1.3.4 Kemikalieförteckning

~~Aktörer ska ha ett systematiskt arbetssätt för att arbeta med substitution. Kemiska produkter som kan medföra risker för människors hälsa eller miljö ska om möjligt ersättas med mindre skadliga produkter eller med alternativa arbetsmetoder~~

Varje verksamhet ska ha en uppdaterad lista över alla kemiska produkter; det vill säga en lista över produkternas handelsnamn, tillverkare, användningsområde, normal årlig förbrukning och klassificering med avseende på miljö- och hälsofarlighet.

Kemikalieförteckning kan göras i eget system eller i Mall Kemikalieförteckning som återfinns som bilaga på extranätet under huvudsidan Airport Regulations [swedavia.net].

1.4 Förvaring och hantering

Ny punkt i punktlistan

- • All tankning/påfyllning ska ske med bemannad övervakning. Överfyllnadsskydd eller motsvarande tekniska system betraktas inte som en stopfunktion som ersätter kravet på bemannad övervakning.
- Vid transport av kemiska produkter ska last alltid säkras för att förhindra oavsiktliga utsläpp

Punkt där text ersatts

- ~~Det är förbjudet att tömma kemiska produkter i avlopp, såväl utomhus som inomhus~~
- Kemiska produkter som riskerar att påverka miljön negativt, får ej tömmas i avlopp, varken utom- eller inomhus.

~~1.4.4.Övriga krav på kemiska produkter~~ Avsnittet utgår

- ~~Avfettningsmedel som leds till spillvattennätet ska vara självspaltande, för att inte påverka oljeavskiljarens funktion.~~
- ~~Kemiska produkter som används vid fordonstvätt ska uppfylla kraven för miljömärkning med Svanen, Bra Miljöval eller EU-blomman, alternativt ingå i Kemikaliesvepets listor över godkända fordonstvättmedel eller avfettningsmedel.~~
- ~~Det är inte tillåtet att använda produkter som innehåller alkylfenoletoxylater. De ämnena kan finnas i bilvårdsprodukter, textilier och rengöringsmedel.~~

2.2.1 Spill- och saneringsutrustning

Aktörer ansvarar för att spill- och saneringsutrustning finns i beredskap och tillgängligt nära där aktören förvarar och hanterar kemiska produkter eller avfall. Swedavia tillser att absol för sanering finns vid utvalda uppställningsplatser för luftfartyg

2.2.2 Åtgärder vid läckage och spill

~~Den som orsakat eller upptäcker ett utsläpp ska alltid följa nedanstående steg:~~

- Om möjligt stoppa eller begränsa pågående utsläpp
- Förhindra att utsläpp når brunnar, icke hårdgjord mark och/eller vattendrag.
- Sanera utsläppet själv om det är hanterbart och inte innebär risk för spridning till brunn, ränna eller icke hårdgjord yta och om utsläppet är minder än 1m^2
- Larma enligt platsspecifik information **nedan**
- ~~Allt spill och läckage ska rapporteras i Swedavias händelsehanteringssystem. oavsett storlek~~

2.2.4 Rapportering

- Allt spill och läckage ska, oavsett storlek, rapporteras i Swedavias händelsehanteringssystem

4.2 Allmänt

Swedavia tillhandahåller ett avfallshanteringssystem för insamling av icke-farligt avfall. Swedavias avfallshanteringssystem får endast användas av de verksamhetsutövare som har kommit överens med Swedavia om detta.

Aktörer med en annan hyresvärd eller som valt att anlita en egen entreprenör för avfall ska säkerställa att entreprenören har tillstånd och att avfallshanteringen uppfyller lagkrav samt gällande krav i AR.

Allmänt för avfallshantering på flygplatsen gäller:

6.2 Miljökrav för fordonstillstånd *(kursiv text nedan görs som platsspecifik för RA)*

~~för körning på Airside ställs också krav på vilken typ av drivmedel fordonet använder,~~

~~Fordon från offentlig verksamhet och visitor fordonstillstånd är undantagna miljökraven för fordonstillstånd.~~

~~Försvarsmaktens fordon är undantagna miljökraven för fordon.~~

Vid Swedavias samtliga flygplatser gäller att samtliga fordon som används inom verksamheten ska drivas med fossilfria drivmedel. Biodiesel innefattar godkända produkttyper såsom HVO100 och RME.

Som fossilfria drivmedel räknas el, vätgas, ED95 (etanol), biogas, FAME (rapsolja), HVO (biodiesel), grön bensin och grön gasol.

Utsläppsklass, NN Airport

Intag av nya fordon ska uppfylla minst utsläppsklass Euro 5 för lätta fordon (3,5 ton). Fordon med befintligt fordonstillstånd i en sämre utsläppsklass än Euro 5/Euro V/ kan förnya sitt fordonstillstånd, förutsatt att drivmedlet är fossilfritt enligt 5.2.1. Arbetsmaskiner får inte vara äldre än 12 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt. Arbetsmaskiner som för sin uppgift drivs med el, och använder förbränningsmotor för sin förflyttning/framdrift får inte vara äldre än 16 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskinens förbränningsmotor får i sådant fall ej användas under arbete eller för att framställa el. Arbetsmaskiner där motorbyte eller uppgradering skett till steg IIIA eller IIIB kan användas till om med vissa årtal. Kontakta flygplatsens miljöchef.

I följande fall tillämpas inte miljökraven:

- Fordon från offentlig verksamhet under utryckning
- Fordon tillhörande det militära fordonsregistret (MIFOR)
- Visitor fordonstillstånd

För Polisen och Tullverket kan särskild hantering förekomma.

~~**8 Miljökrav vid avisning av luftfartyg**~~

~~**8.1 Inledning**~~

~~Kapitlet reglerar avisning enligt flygplatsens miljötillstånd och tillhörande miljövillkor.~~

~~**8.2 Generella regler för avisning**~~

~~Avisning får endast ske på platser godkända för avisning.~~
~~Efter utförd avisning ska använd avisningsvätska omgående sugas upp med glykolsug.~~

~~Ny uppställning av flygplan på plats där avisning utförts får inte ske förrän uppsugning av avisningsvätska skett.~~

Del 4. Resenär

Inga ändringar

Del 5. Aerodrome Manual för aktörer

Kap 2.1.1.3

- Policy

Policyn ~~framgår i avsnitt 2.2.2~~ återfinns på Extranätet under Om flygplatsen -> Safety -> Flygsäkerhetspolicy.

- Mätning och uppföljning av utfall från SMS

~~En detaljerad beskrivning av de upprättade möteskonstellationerna, uppdrag och arbetsområde är dokumenterat i avsnitt 2.1.~~

- Revisioner och kontroll av efterlevnad

~~Se vidare avsnitt 2.1.~~

Kap 2.1.2 Flygsäkerhetspolicy

Safety – ~~Punctuality~~ Punktlighet – Service

Kap 2.1.5.3 Identifiering av risker

Verksamhetens risker identifieras till stor del reaktivt genom de händelser och trender som registreras (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.8~~ 2.1.8), men också genom revisioner ~~(se avsnitt 2.1)~~ och verksamhetskontroller samt externt identifierade risker som kommer till flygplatserna genom internationell erfarenhetsåterkoppling och safety promotion (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.11~~ 2.1.11).

Kap 2.1.5.5 Värdering av risker

Rent praktiskt sker bedömningen av risknivå direkt i samband med händelseutredning (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.8~~ 2.1.8), i samband med uppdatering av riskbank/Hazard Log eller i riskvärderingsmöte i projekt- och förändringsinitiativ (se AR del 5 avsnitt ~~2.2.10~~ 2.1.10).

~~Riskvärderingsmatris för värdering av flygsäkerhetsrisker~~

Ny bild

Konsekvens och skadebeskrivning	Konsekvens och skadedefinition	Konsekvens allvarlighet					
Totalhaveri med förlust av luftfartyg eller betydande materiell skada och/eller allvarligt skadade eller flera dödsfall bland de ombordvarande eller händelse med allvarlig fara för haveri. Inga kvarvarande säkerhetsbarriärer. Utgången av händelse går inte att styra och leder med stor sannolikhet till haveri.	**Haveri eller händelse med allvarlig fara för haveri**	A	1A	2A	3A	4A	5A
Stor reduktion i säkerhetsmarginaler. Utgången av händelsen går att styra genom att använda nödprocedurer eller onormala procedurer och/eller nödutrustning. Säkerhetsbarriärerna är en eller mycket få och hastigt minskande. Mindre skador kan uppstå på luftfartyget. Risk för enstaka dödsfall eller allvarliga skador kan uppstå bland de ombordvarande.	**Mycket allvarlig händelse**	B	1B	2B	3B	4B	5B
En betydande reduktion av säkerhetsmarginaler. Flera säkerhetsbarriärer kvarstår med möjlighet att förhindra haveri. Reducerad förmåga hos flygbesättningen att hantera den ökade arbetsbelastningen eller att effektivt hantera situationen. Risk för mindre skador bland de ombordvarande och/eller på luftfartyg.	**Allvarlig händelse**	C	1C	2C	3C	4C	5C
Operativa begränsningar och/eller användning av alternativa procedurer eller nödprocedurer. Händelsen kan vid enstaka fall leda till haveri. Händelsen indikerar brister i säkerhetsledning-/kvalitetssystemet. Risk för besvär bland de ombordvarande.	**Mindre allvarlig händelse**	D	1D	2D	3D	4D	5D
Ingen direkt eller liten säkerhetspåverkan. Användning av god operationell praxis och/eller existerande säkerhetsbarriärer för att undvika säkerhetspåverkan.	**Händelse med liten säkerhetspåverkan**	E	1E	2E	3E	4E	5E

ALARP principen	Risknivå	Acceptanskriterium
	2A, 3A, 4A, 5A, 3B, 4B, 5B,5C	Oacceptabel under befintliga omständigheter
	1A, 1B, 2B, 2C, 3C, 4C, 4D, 5D, 5E	Ompröva. Acceptabel förutsatt att det finns riskreducerande åtgärder
	1C, 1D, 1E, 2D, 2E, 3D, 3E, 4E	Acceptabel

Sannolikhet för att händelsen inträffar	1	2	3	4	5
Sannolikhets definition	**Extremt liten**	**Mycket liten**	**Liten**	**Stor**	**Mycket stor**
Sannolikhets beskrivning Kvalitativ / Kvantitativ	Kommer sannolikt inte att inträffa (en gång per 100 år) / $<10^{-6}$ per enhet	Kommer sannolikt inte att inträffa men kan anses som möjligt (en gång per 25 år) / 10^{-6} till 10^{-5} per enhet	Kommer sannolikt inte att inträffa men det kan hända ett antal gånger under en tioårsperiod / 10^{-5} till 10^{-3} per enhet	Kan inträffa en eller två gånger per år / 10^{-3} till 10^{-1} per enhet	Kan inträffa ett par gånger per år (en gång per månad) / $>10^{-1}$ per enhet

Kap 2.1.5.6 Riskreducerande åtgärder

För att upprätthålla risknivån över tid ska eventuella kriterier för övervakning och uppföljning av systemet/förändringen definieras. Se AR del 5 avsnitt 2.1.6 ~~Se avsnitt 2.1.~~

För uppföljning av risker och riskreducerande åtgärder, se AR del 5 avsnitt 2.1.6.

Kap 2.1.6 Övervakning och uppföljning av riskreducerande åtgärders implementering och effekt

I flera olika delar av säkerhetsledningssystemet beslutas om åtgärder som ska vidtas för att reducera flygsäkerhetsrisker eller befästa en acceptabel flygsäkerhetsnivå. Dessa åtgärder kan vara definierade i exempelvis:

- Utredningar av händelserapporter ~~(avsnitt 2.1)~~
- Flygsäkerhetsplaner framtagna i samband med förändringar ~~(avsnitt 2.1)~~
- Analyser som initieras som följd av övervakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda ~~(avsnitt 2.1)~~
- Analyser som följer på säkerhetsdirektiv och rekommendationer från myndigheten ~~(avsnitt 2.1).~~

Utvärdering av riskreducerande åtgärders effekt sker således också i samband med analyser som initieras av övervakningen av utfall mot SPI:er, ~~se vidare avsnitt 2.1.~~

Kap 2.1.6.1 Åtgärder från utredningar av händelserapporter

I utredning av händelser ~~(se avsnitt 2.1)~~ uppkommer ofta behov av åtgärder för att:

Kap 2.1.7.2 Flygsäkerhetsmål och flygsäkerhetsindikatorer (SPI)

Inga haverier eller allvarliga tillbud ska ske på Swedavias flygplatser.

Utöver kontinuerlig trendbevakning arbetar Swedavia med nedanstående handlingsplaner och aktiviteter så att inga haverier eller allvarliga tillbud ska ske på flygplatsen.

Kommunicera och förankra säkerhetsledningssystemets syfte och funktion till samtliga aktörer på flygplatsen, med målet att flygsäkerheten har högsta prioritet i enlighet med flygsäkerhetspolicyn. Genomförs i ordinarie flygsäkerhetsmöten, samt genom ökad/riktad information. ~~Se vidare i avsnitt 2.1.~~

Resultat flygsäkerhetsprestanda

~~För att bedöma allvarlighetsgraden av en inträffad RWYI tillämpas denna matris~~

Ny bild

Matris (1) Runway Incursions

Runway Incursion (G)			
Kategori A	Kategori B	Kategori C	Kategori D
(Katastrof, Mycket Allvarlig Händelse) Intrång på bana, där extraordinära åtgärder måste vidtas för att undvika kollision eller som slutar i kollision	(Allvarlig Händelse, Mindre Allvarlig Händelse) Intrång på bana, med stor risk för kollision	Intrång på bana, med tillräcklig separation för att undvika kollision utan större åtgärder	Intrång på bana, med obefintlig risk för kollision
Kategori A-B innebär dels att luftfartygets besättning behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel dels att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området av en yta som är avsedd för start och landning av luftfartyg.			
Kategori C innebär att luftfartygets besättning inte behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel, men att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området av en yta som är avsedd för start och landning av luftfartyg.			
Kategori D att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området av en yta som är avsedd för start och landning av luftfartyg.			

- **Inga Taxiway Incursion (TWYI) kategori A/B ska ske.**
  - Swedavia arbetar kontinuerligt för att minska antalet händelser. De händelser som trots allt inträffar förväntas av den lägre allvarlighetsgraden, kategori C/D.

~~För att bedöma allvarlighetsgraden av en inträffad TWYI tillämpas denna matris~~

Matris (2) Taxiway Incursions

Taxiway Incursion (G)			
Kategori A	Kategori B	Kategori C	Kategori D
(Katastrof, Mycket Allvarlig Händelse) Händelse på taxibana, där extraordinära åtgärder måste vidtas för att undvika kollision eller som slutar i kollision	Allvarlig Händelse, Mindre Allvarlig Händelse) Händelse på taxibana, med stor risk för kollision	Händelse på taxibana, med tillräcklig separation för att undvika kollision utan större åtgärder	Händelse på taxibana, med obefintlig risk för kollision
Kategori A-B innebär dels att luftfartygets besättning behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel dels att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området som är avsedd för taxning av luftfartyg.			
Kategori C innebär att luftfartygets besättning inte behövt agera enligt riskvärderingsmatrisens konsekvensexempel, men att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området som är avsedd för taxning av luftfartyg.			
Kategori D att händelsen inneburit oriktig närvaro av luftfartyg, fordon eller personer på det skyddade området som är avsedd för taxning av luftfartyg			

Figur 1 För att bedöma allvarlighetsgraden av en inträffad TWYI tillämpas denna matris.

Kap 2.1.7.3 Insamling av data

Insamling av data för uppföljning av flygsäkerhetsprestanda sker genom:

- Händelserapporteringssystem ~~(se avsnitt 21).~~
- Compliance Monitoring Manager rapporterar månadsvis status för utfall mot revisionsplaner och tillhörande åtgärdsplaner på både SAG och SRB. ~~Se vidare i avsnitt 2.3.~~

Kap 2.1.7.6 Flygsäkerhetsutredningar och -studier

Omfattningen på utredningar varierar med allvarlighetsgrad och komplexitet på det som identifierats eller rapporterats. ~~Se vidare i avsnitt 2.2.8.~~

Kap 2.1.9 Nödlägesplanering

Detta beskrivs närmare i ~~del E, kapitel 19~~ AR Del 5 kapitel 19 Plan för räddningsinsats vid nödläge inom och runt flygplatsen.

Kap 2.1.10 Management of change

Swedavia hanterar förändringar i enlighet med riskidentifiering beskrivet i avsnitt ~~2.2.5~~ 2.1.5 samt enligt bild nedan.

Ta bort dubblett i kap 2.1.10.2 efter bild TS

~~Swedavia utvärderar alla förändringar av personal, system, utrustningar och rutiner för att säkerställa en acceptabel flygsäkerhetsnivå under och efter förändringen.~~

Kap 2.10.3 Undantag från regelverket

När en ansökan om ELOS utförts och godkänts ska berörda delar i AIP uppdateras innan undantaget effektueras. ~~Se kapitel 4 för mer information om respektive flygplats och kapitel 7 för vägledning i uppdatering av AIP.~~

Kap 2.1.10.7 Övergripande metodik

4. Identifiera riskkällor och analysera riskerna

Dokumentera vilka risker finns som förändringen medför. ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

5. Värdera riskerna

Riskerna ska värderas och dokumenteras med hjälp av fastställd riskvärderingsmatris. ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

6. (Vid behov) Definiera riskreducerande åtgärder

Om risken inte är acceptabel ska reducerande/mitigerande åtgärder och ansvariga för åtgärden dokumenteras. ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

8. Acceptera kvarstående risk

Analysera och värdera riskerna på nytt. Säkerställ att risken är acceptabel efter vidtagna åtgärder ~~*Se avsnitt 2.2.5*~~

~~Vid avslut av projekt eller förändringar ska erfarenhetsåterföring genomföras för att utvärdera effekten av vidtagna riskreducerande åtgärder samt vid behov överföra enskilda riskkällor/risker till flygplatsens Hazard Log och/eller berörd verksamhets riskbank.~~ Står dubbelt i text

Kap 2.1.11.3 Flygsäkerhetsmöten

Det finns etablerade flygsäkerhetsmöten, både gemensamma och på respektive flygplats där även externa aktören deltar~~, se avsnitt 2.1~~.

Kap 2.1.11.4 Flygsäkerhetsutbildning

Förfarande för flygsäkerhetsrelaterade utbildningar för att öka medvetenheten finns beskrivna i AR Del 5 kapitel 3.

Kap 2.1.12 Utfall från SMS

Utfallet från SMS följs upp i de olika perspektiven som finns inom SMS (prediktiv, proaktiv och reaktiv) genom:

- Mätning och uppföljning av flygsäkerhetsåtgärder ~~(2.2.6)~~.
- Trendbevakning och uppföljning av flygsäkerhetsprestanda ~~(2.2.7)~~.
- Utvärdering av flygsäkerhetspolicyn ~~(2.2.2)~~.
- Verksamhetskontroller och revisioner ~~(2.3)~~

- Delning av flygsäkerhetsdata/information och erfarenheter med både interna och externa aktörer samt myndigheter ~~(2.1)~~.
- Flygsäkerhetsutredningar av allvarliga händelser.
- Återkommande undersökningar, till exempel säkerhetsklimatmätning.
- Kontinuerlig utvärdering av SMS:et.

Kap 2.1.12.1 Kontinuerlig utvärdering

Utfallet från utvärderingsprogrammet redovisas primärt under Safety Review Board, men kan på begäran delges andra flygsäkerhetsrelaterade forum och/eller kommuniceras till organisationen i flygsäkerhetsfrämjande syfte ~~(se kapitel 2.2.11)~~.

Swedavia använder sig av SMSAT som är en process utvecklad av den Europeiska Flygsäkerhetsmyndigheten (EASA) i syfte att tillhandahålla myndigheter och organisationer medel att utvärdera deras SMS. SMSAT ger Swedavia möjligheten att på ett systematiskt sätt bedöma huvudkomponenterna i sitt SMS:

- Flygsäkerhetspolicy och mål ~~(AM 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 och 2.2.4)~~
- Hantering av flygsäkerhetsrisker ~~(2.2.5, 2.2.6 och 2.2.8)~~
- Främjande av flygsäkerhet ~~(2.2.11)~~
- Flygsäkerhetsgarantering ~~(2.2.7, 2.2.10 och 2.2.12)~~

Processen följer årligen den PDCA-cykel som beskrivs i kapitel ~~2.2.1~~ 2.1.1.2. Kartläggningen sammanställs i en rapport som sedan överlämnas till SRB där möjlighet finns till inriktningsbeslut för kommande kartläggningar.

Kap 2.2 Rapportering av olycka (haveri) och allvarliga tillbud till myndigheter

I förordning (EU) nr 996/2010 ta bort fetad text

Beskrivning av hur flygplatsen och samverkande organisationer och aktörer vidtar åtgärder och hanterar en olycka eller allvarlig händelse som inträffar på flygplatsen eller i dess närhet beskrivs i AR del 5 kapitel 19 ~~kap 19 i denna Aerodrome Manual.~~ Kris- och nödlägesplanering beskrivs i avsnitt ~~2.2.9.~~ 2.1.9.

Kapitel 16

16.1.1 Definitioner

16.1.1.2 Definition av arbetsredskap
Arbetsredskap syftar på ”Redskap som behövs för att utföra ett arbete” som till exempel push-back stänger, vagnar, skyfflar & klossar. Icke rörlig och rörlig icke motorframdriven utrustning definieras som arbetsredskap. Fjärrstyrd motordriven utrustning definieras som arbetsredskap, men operatören ska inneha behörigt körtillstånd. Även cykel och sparkcykel definieras som arbetsredskap.

16.1.6 Godkänt fordon

16.1.6.2 Kontrollbesiktning & Trafiksäkerhetskontroll
Fordon enligt ovanstående kategorier som inte finns angivet i Transportstyrelsens bilregister, till exempel registrerat i ett annat land, ska i samband med ansökan om fordonstillstånd, ~~på annat sätt~~ styrka att fordonet är besiktigat, skattat, försäkrat och inte innehar andra brister som äventyrar trafiksäkerheten.

16.1.6.4 Egenkontroll av fordon
Aktörer ska själva implementera egenkontrollprogram för fordon ~~& arbetsredskap~~ som används på Airside.
För fordon innebär det att etablera rutiner som säkerställer att dessa genomgår en egenkontroll varje ny 24 timmars period som fordonet ska nyttjas. Egenkontrollen ska signeras och vara fordonsspecifik och inkludera minst, men inte uteslutande, punkterna i Checklista för daglig egenkontroll av fordon.

Fordon ~~och arbetsredskap~~ som vid egenkontroll ej befinns vara i trafiksäkert skick, ska tas ur trafik tills korrigerande åtgärder är genomförda. Det är upp till respektive verksamhet att säkerställa att dessa inte används tills att bristerna åtgärdats och de bedöms vara i trafiksäkert skick igen.

16.2 Trafikalt

16.2.17 Parkering
På hela Airside gäller parkeringsförbud i zon. Parkering av fordon och arbetsredskap får endast ske på markerade platser. Olovlig parkering utanför markerade platser eller i strid mot skyltning på aktuell plats, kan medföra debitering av kontrollavgift ~~enligt LKOP (Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318))~~. Kontrollavgift för otillåten parkering debiteras den som fordonstillståndet är utfärdat för. ~~fordonsägaren. För oregistrerade fordon debiteras det företag som fordonstillståndet är utfärdat åt.~~ På Airside finns det fasta parkeringsplatser som är uppmärkta med namn på nyttjande verksamhet. Fasta parkeringsplatser uthyres av Swedavia.

Fordon och arbetsredskap som endast deltar i verksamhet tillhörande luftfartygs markstopp, tillåts parkera utanför säkerhetsområdet ”Equipment Restraint Area”.

Kontroll gällande parkering genomförs av Swedavia.

16.4.2 Referensdokumentation
- ~~Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP 1984:318~~
- Trafikförordningen (1998:1276)
- Förordningen om Vägtrafikregistret (2001:650)
- Fordonslagen (2002:574)
- EU förordning nr 2015/1998
- EASA (EU 139/2014) (Aerodrome Manual kap 16 & 30)

- Vägverkets publikation 2006:105, kapitel 8
- Lag 2006:263 om transport av farligt gods

28. Användning av flygplatsen med luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod ~~certifierade utformning~~

Inledning

Detta kapitel beskriver tillvägagångssättet när ett luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod ~~certifierade utformning~~ tillfälligt eller regelbundet ska tillåtas använda flygplatsen.

För att möjliggöra rörelser med luftfartyg som överskrider flygplatsens referenskod krävs ett förhandsgodkännande från Transportstyrelsen baserat på en Flygsäkerhetsplan (FSP). Operatören av luftfartyget ansvarar för att:

1. Till flygplatsen inkomma med begäran.
2. Till flygplatsen tillhandahålla teknisk information om berört luftfartyg enligt nedan:

Specifikationer för luftfartyget

- Modell
- Kod
- Vingspann XX m
- Yttre hjulbredd på huvudställ: XX m
- Hjulbas: XX m
- Maximal Flygplansmassa: XX ton
- ACN-värde:
- Flygplanskroppslängd: XX m
- Flygplanskroppsbredd: XX m
- Stjärtfenans höjd: XX m
- Maximal passagerarkapacitet: Max XX standard XX
- Maximal bränslekapacitet: XX l => XX to

För eventuella frågor om godkända luftfartygstyper, kontakta flygplatsen.

~~Syftet är att säkerställa en fortsatt säker drift genom strukturerad hantering och riskbedömning enligt gällande regelverk. Kapitlet omfattar alla situationer där ett luftfartyg, vars fysiska dimensioner överskrider certifierad utformning för en flygplats, begär att få genomföra operationer på flygplatsen.~~

~~**Ansvarsfördelning**~~

~~Swedavia ansvarar för:~~

~~• Säkerställa att varje begäran bedöms ur ett säkerhetsperspektiv.~~

~~• Genomföra relevant säkerhetsbedömning enligt Safety Management System, Del 5 kap 2.2.10 A M~~

~~• Vidta nödvändiga operativa begränsningar eller andra åtgärder.~~

~~• All dokumentation relaterad till bedömning, planering och godkännande ska arkiveras och vara spårbar vid revision eller tillsyn.~~

~~• Det åligger utsedd ansvarig att i samråd med berörda parter revidera och uppdatera rutiner och instruktioner vid behov. Berörda parter kan exempelvis inkludera flygtrafikledningen samt personal med ansvar för det praktiska genomförandet.~~

~~**Förhandsgodkännande för landning med luftfartyg som överskrider flygplatsens certifierade utformning**~~

~~För att möjliggöra landning med luftfartyg som överskrider flygplatsens certifierade utformning krävs ett förhandsgodkännande från Transportstyrelsen baserat på en Flygsäkerhetsplan (FSP). Operatören av luftfartyget ansvarar för att:~~

~~1. Inkomma med begäran.~~

~~2. Tillhandahålla teknisk information om berört luftfartyg som underlag för bedömning.~~

~~3. Följa de restriktioner och procedurer som fastställs i samband med godkännandet.~~

33.14 FOD i samband med speciella händelser och förhållanden

33.14.4 Snöröjning

I samband med utförande av snöröjning finns risker kopplat till uppkomst av FOD. Nedan beskrivs föremål som utgör eventuellt FOD i samband med snöröjning och de aktiviteter som kopplas för att motverka uppkomst av FOD alternativt avlägsna FOD som uppkommit.

Ljus och annan infrastruktur som körs sönder i samband med snöröjning
Aktivitet: Kontroller mot larmsystem för ljus och riktade FOD-kontroller om det larmar
Genomförande: Vid pågående snöröjning samt efter genomförd snöröjning

Bultar, stålborst och annat som släpper från utrustningen
Aktivitet: Magnetvagnskörning
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Isklumpar, snövallar etc. som kan utgöra FOD och som göms i snövallar och kommer fram och sprids i samband med snösmältningen
Aktivitet: Utökade kontroller av stråk och skuldror i samband med snösmältning
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Snöklumpar som ej avlägsnats i samband med snöröjning kan utgöra FOD
Aktivitet: Utökade kontroller av färdområdet med efterföljande städning
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Granulatklumpar, dvs granulat som packats ihop och inte "fäller ut" och utgör FOD på ytor som halkbekämpats.
Aktivitet: Utökad kontroll i samband med inspektion av färdområdet.
Genomförande: Efter genomförd snöröjning

Större snö- och isklumpar byggs upp på fordon under snöröjning, vilka kan lossna

under körning och utgör FOD på färdområdet.
Aktivitet: Utökad kontroll där fordonsförare ska rensa bort snö- och isklumpar med jämna mellanrum.
Genomförande: Vid pågående snöröjning samt efter genomförd snöröjning