



Flygsäkerhetsanvisningar

för verksamhetsutövare
på Bromma Stockholm Airport

Innehåll

Introduktion	3
Flygsäkerhetsansvar	4
Flygplatsledningens ansvar	4
Flygsäkerhetsarbete	5
Lokala säkerhetsregler	5
Mötesforum	5
Styrande dokument	6
Säkerhetsbevisning	7
Krav på säkerhetsbevisning	7
Flygsäkerhetsstörningar	8
Avvikelser	8
Avvikelserrapportering	8
Utredningsmetodik – ICAO:s utredningsmall	9
1. Sammanfattning	9
2. Faktainsamling	9
3. Analys	9
4. Slutsats	9
5. Rekommendationer	9
6. Bilagor	9
Riskvärderingsmatris	10
Definitioner	11

Introduktion

På Bromma Stockholm Airport är flygsäkerhet en mycket viktig och prioriterad del i verksamheten. Enligt riksdagens trafikpolitiska beslut skall svensk flygsäkerhetsstandard lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Flygsäkerhet är ett vitt begrepp och för att exemplifiera bredden på flygsäkerhetshöjande åtgärder kan nämnas allt från att ha bra rutiner för att i möjligaste mån eliminera Foreign Object Debris (FOD) på plattor och bana, till att säkerställa kraftförsörjningen till flygplatsen.

Syftet med denna anvisning är att enkelt beskriva hur flygsäkerhetsarbetet hos aktörer/verksamheter på Bromma Stockholm Airport kan se ut i praktiken. Det är ni som aktör som vi fortsättningsvis kallar Bolaget.

Ert bolag spelar en viktig roll i flygsäkerhetsarbetet genom att alltid upprätthålla en god beredskap. Alla medarbetare på Bromma Stockholm Airport, chefer såväl som personal, bör omfattas av ett tydligt förebyggande flygsäkerhetstänkande för att förhindra att risker i vår närhet inte utvecklas till olyckor.

Upplägget i denna handbok innefattar ”Allmänt” och ”Att göra”. Avsikten är att detta skall vara ett hjälpmedel i ert dagliga arbete där tydlig information och praktiska råd framgår på ett enkelt och lättförståeligt sätt. Genom att följa punkterna under ”Allmänt” och ”Att göra” kommer ni i huvudsak att leva upp till de krav som ställs på ert bolag från flygplatsens sida.

Bromma Stockholm Airports flygsäkerhetsvision

På vår flygplats ska inga händelser inträffa som medför osäker start, landning eller taxning, som lett till extraordinära åtgärder, den så kallade ”Nollvisionen”.

Bromma Stockholm Airports flygsäkerhetsmål

- Inga händelser skall inträffa som innebär Runway Incursion.
 - Inga händelser skall inträffa som innebär Taxiway Incursion.
 - Inga händelser skall inträffa som innebär Runway Excursion.
 - Flygplatsens utrustning skall inte vara den bidragande orsaken till att en pilot gör en kraftig inbromsning och/eller en undanmanöver (kan vara på grund av FOD) på manöverområdet eller att skador på luftfartyget riskeras.
 - Arbeta aktivt för att följa upp resultatet av genomförda revisioner.
-

Flygsäkerhetsansvar

Flygplatsledningens ansvar

Bromma Stockholm Airport har ett ansvar för att säkerställa att flygplatsens aktörer lever upp till de krav som ställs genom Transportstyrelsens författningssamling (TSFS/AGA). Flygplatschefen har det övergripande ansvaret för driften av flygplatsen med dess anläggningar och utrustning.

Marktjänsten på flygplatsen bedrivs av både Swedavia själva och av externa bolag. För att säkerställa att aktörer lever upp till flygplatsens säkerhetskrav görs bland annat följande:

- skriftliga avtal mellan flygplatsen och bolaget tecknas
- periodiska revisioner genomförs på all verksamhet med flygsäkerhetspåverkan

Bolagsledningens ansvar

Som verksamhetsutövare på Bromma Stockholm Airport ansvarar ni för att ert bolag följer de krav som ställs dels i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS/AGA) och i flygplatsens lokala ordnings- och säkerhetsregler (AR). Detta ansvarsförhållande framgår också av det tecknade avtalet med flygplatsen.

Ni har ett ansvar för att er egen personal men också eventuella underleverantörer uppfyller de krav som flygplatsen ställer på alla bolag med avseende säkerhetsledning och flygsäkerhet.

För att säkra att er egen verksamhet uppfyller flygplatsens krav krävs någon form av egenkontroll. Flygplatsen genomför periodiska revisioner på er verksamhet för att säkerställa att verksamheten överensstämmer med flygplatsens krav. Det är ert ansvar att underlätta för flygplatsen under en revision av er verksamhet.

Ansvar, befogenheter och kommunikation

All personal med flygsäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter skall ha god förståelse för innebörden av flygsäkerhet samt verka för ett förebyggande flygsäkerhetsarbete. För att det aldrig skall råda tvivel om ansvarsområden inom organisationen skall ansvaret delegeras på ett tydligt sätt och bör samtidigt kopplas ihop med nödvändiga befogenheter. En plan för att sprida ansvar, befogenheter och information inom organisationen skall vara dokumenterad och implementerad.

Allmänt

- Ansvarsförhållanden inom bolaget skall vara tydliga och dokumenterade.
- Enskilda personer skall förstå och acceptera sitt delegerade ansvar. Om ansvar delegerats skall detta beskrivas i verksamhetshandboken.
- Medarbetarnas kompetens skall dokumenteras.
- Bolaget skall utföra egenkontroll på verksamheten löpande.

Att göra

- Säkerställ att personalen förstår de flygsäkerhetskrav som berör den egna yrkesrollen.
- Se till att ansvar och befogenheter ur flygsäkerhetsperspektiv är fördelat inom organisationen.
- Säkra att personalen har den kompetens som krävs enligt regelverket baserad på lämplig teoretisk och praktisk utbildning.
- Säkerställ att kompetensbevis utfärdas av befattningshavare med direkt ansvar för utbildningen.
- Fastställ rutiner för det interna uppföljningsarbetet och utse ansvarig person för detta arbete.

Flygsäkerhetsarbete

Lokala säkerhetsregler

Bromma Stockholm Airport har genom sin säkerhetsledning (Safety Management System) som mål att bidra till att flygsäkerhetsriskerna för luftfartyg som rör sig på eller i närheten av flygplatsen blir så låg som det är praktiskt möjligt. Detta kallas för ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable). För att lyckas med flygplatsens flygsäkerhetsvision måste alla bolag på Bromma Stockholm Airport vara införstådda med vikten av ett tydligt förebyggande flygsäkerhetsarbete som bidrar till att systemsäkerheten hela tiden underhålls och förbättras.

Det styrande dokument som innehåller flygplatsens lokala säkerhetsregler (vid sidan av TSFS/AGA) är Airport Regulations (AR, se kap 4). AR är en samling föreskrifter indelade i fyra områden: airside, landside, terminaler och länsstyrelsen. Ni hittar mer information om Airport Regulations på <http://www.brommaairport.se/sv/Bromma/Internt/Airport-Regulations/>.

Mötesforum

Det är väldigt viktigt att löpande ta upp flygsäkerhetsfrågor. Nedan följer en kort beskrivning av hur Bromma Stockholm Airport delar upp sitt arbete. Mer detaljerad information om dessa forum finns att hämta i flygplatsens flygsäkerhetsplan.

Airport Safety Management, (ASM)

Internt forum som behandlar operativa flygsäkerhetsrelaterade frågeställningar och som förbereder ärenden för beslut i Brommas ledningsgrupp.

Bromma flygsäkerhetsgrupp (Bromma Runway SafetyTeam)

Forum som involverar externa och interna aktörer (t ex piloter, flygtrafikledning). Arbetet i denna grupp syftar till att finna preventiva åtgärder inom flygsäkerhetsområdet.

Airside Safety Group

Forum som involverar externa och interna marktjänstaktörer. Arbetet i denna grupp syftar främst till samordning av safetyrelaterade driftfrågor.

Allmänt

- Flygsäkerheten skall alltid vara prioriterad i verksamheten.
- Flygsäkerheten på flygplatsen säkerställs med hjälp av genomförda riskanalyser.
- Lokala säkerhetsregler som har påverkan på ert område skall vara identifierade.
- Ett forum skall finnas internt som tar upp flygsäkerhetsfrågor så att bolagets personal alltid hålls informerad i frågor som handlar om inträffade avvikelser och förändringar i regelverken.

Att göra

- Dokumentera att flygsäkerheten alltid skall vara prioriterad i bolagets verksamhetssystem, kvalitetsmanual eller liknande.
- Genomför fortlöpande analyser av flygsäkerheten, i synnerhet vid förändringar i organisationen (se kap 5). För att ert bolag skall kunna säkerställa att säkerheten alltid är prioriterad bör det kvalitetssäkrande arbetet omfatta planering, genomförande, uppföljning och korrigerande åtgärder. En användbar metod är den så kallade PDCA-cykeln.
- Identifiera vilka regler och föreskrifter som behandlar samtliga flygsäkerhetspåverkande aktiviteter inom ert område (se kap 4).
- Kommunicera säkerhetsreglerna med bolagets personal.
- Upprätta internt forum där information om regelförändringar ingår som en fast punkt, i tillägg till eventuella inträffade avvikelser samt konsekvenser av dessa.

Styrande dokument

Som tidigare nämnts omfattas bolagets ansvar av att ha god kännedom om de regelverk som reglerar flygsäkerhet. Följande styrande och vägledande dokument finns tillgängliga på nedanstående webbadresser:

Transportstyrelsens föfattningssamling (TSFS/AGA) – www.transportstyrelsen.se
Airport Regulations (AR) – <http://www.brommaairport.se/sv/Bromma/Internt/Airport-Regulations/>
Flygsäkerhetsanvisningar - www.brommaairport.se/sv/Bromma/Internt

Allmänt

- Bolagets personal skall ha kännedom om var ovan nämnd information finns att hämta.
- Uppdateringar i styrande och vägledande dokument skall göras omgående för att personal alltid skall ha tillgång till aktuell information.

Att göra

- Kontrollera regelbundet eventuella uppdateringar av regelverket.
- Försäkra er om att ha en prenumeration¹ på Airport Regulations.
- Utse en person med ansvar för uppdateringar.
- Säkerställ att regelförändringar kommuniceras inom organisationen.
- Styrande och vägledande dokument skall finnas tillgängliga på de platser där de skall användas.
- Dokument som ges ut av bolaget självt skall godkännas och markeras med utgåva och/eller datum.

¹ Anmäl er som prenumerant på <http://www.brommaairport.se/sv/Bromma/Internt/Airport-Regulations/>

Säkerhetsbevisning

Krav på säkerhetsbevisning

Säkerhetsbevisning syftar till att man genom analys och värdering av systemområden säkerställer att flygsäkerhetsrisker blir omhändertagna. Transportstyrelsen (flygplatsernas tillsynsmyndighet), beskriver i regelverket TSFS/AGA gällande förändringar i system, att en säkerhetsbevisning skall göras, och vid vilka tillfällen. Med anledning av detta krav ger Bromma Stockholm Airport följande riktlinjer inför er egen säkerhetsbevisning.

Allmänt

Genomför en säkerhetsbevisning vid följande tillfällen:

- Då nya system/organisation sätts i drift
- Vid förändringar i existerande system/organisation
- När system/organisation ersätts eller avvecklas

Att göra

- *Bestäm systemområde*
Exempel på nya systemområden är: nya fordon, ny utrustning, rutinbeskrivningar etc.
- *Identifiera vilka regler och krav som gäller för systemområdet.* Styrande och vägledande dokument är Transportstyrelsens författningssamling (TSFS/AGA) och Airport Regulations m.fl. (se kap 4).

- *Identifiera potentiella riskorsaker*
Diskutera och fastställ **oönskade händelser/riskorsaker**. Detta görs företrädesvis genom en ”brainstorming”, där en grupp med passande erfarenhet och kompetens träffas för att tillsammans hitta eventuella risker.
- *Utför en riskbedömning*
Påverkar risken flygplan i rörelse vid start, landning eller taxning analyseras risken med hjälp av riskvärderingsmatrisen (se kap 8). Påverkas inte flygplan i rörelse analyseras risken utifrån tidigare erfarenheter, lärdomar och händelser. Ni kan kontakta flygplatsens rapportcentral som har tillgång till information dokumenterad i avvikelssystemet.
- *Dokumentera säkerhetsbevisningen i en säkerhetsplan*
Sammanställ en systembeskrivning och plan för omhändertagandet av eventuella riskorsaker och omhändertagandet av dessa.

Flygsäkerhetsstörningar

Avvikelse

För att kunna nå uppsatta flygsäkerhetsmål är det viktigt att utvärdera och rapportera avvikelser i en strävan mot ständiga förbättringar.

Avvikelse kan delas upp i tre grupper enligt nedan:

Flygsäkerhetsstörning (Safety) – händelse som påverkat eller har varit nära att påverka ett luftfartygs rörelse (osäker start, landning eller taxning). Regelbrott (Driftavvikelse) – händelse som avviker från fastställda regler. Ett regelbrott är med andra ord en händelse som avviker mot en metod, procedur, aktivitet, personer eller grupper etc. som är utvalda och sammansatta på ett sådant sätt att enheten kan utföra en specificerad uppgift. Driftstörning – störning i driften och som inte på något sätt är reglerat i regelverk som exempelvis TSFS/AGA, Airport Regulations eller bolagets egna manualer.

Avvikelse rapportering

Målsättningen med avvikelse rapportering är att säkerställa att händelser/avvikelse som inträffat på flygplatsen utvärderas så att de inte inträffar på nytt. Det finns en ”no blame”-policy på Bromma Stockholm Airport, vilket innebär att avsikten med rapportering inte är att straffa någon. Ett önskemål är istället att främja öppna och ärliga rapporter för att på så sätt kunna arbeta med ständiga förbättringar.

Rapportering skall med enkla rutiner ge:

- snabb information om förhållanden som påverkat eller kan påverka flygsäkerheten eller flygplatstjänsten
- underlag för åtgärder avsedda att höja flygsäkerheten och effektiviteten
- underlag för åtgärder avsedda för verksamhetsutveckling och ständiga förbättringar

Flygplatsen har en etablerad rapportcentral kallad Swedavia RapportCentral som handlägger och klassificerar avvikelse rapporter i bl.a. olika allvarlighetsgrader vad gäller flygsäkerhetsavvikelse. Processen för avvikelse rapportering finns på följande länk: <http://www.brommaairport.se/sv/Bromma/Internt/Avvikelse rapport/> samt <http://www.brommaairport.se/sv/Bromma/Internt/Airport-Regulations/Airside/A-07-2005.pdf>

Allmänt

- Flygsäkerhetsavvikelse skall omgående rapporteras till Swedavia rapportcentral.
- Säkerställ att bolagets anställda erhåller goda kunskaper om flygplatsens avvikelssystem.
- Det är bolagets uppgift att uppmärksamma och utvärdera flygsäkerhetsavvikelse inom sin egen verksamhet.

Att göra

- Upprätta rutiner för att säkerställa att avvikelser rapporteras.
- Skicka flygsäkerhetsavvikelse direkt till Swedavia rapportcentral inom 24 timmar.
- Utred bolagets avvikelser internt. Till er hjälp vid utredning av en händelse finns exempelvis ICAO: s utredningsmall (se kap 7) samt systemsäkerhetsanalys med bakgrund av områdena; Människa, Teknik, Organisation.
- Ge förslag till åtgärder så att inte avvikelser skall inträffa på nytt.
- Dokumentera avvikelseutredningar löpande för att andra skall kunna tillgodoräkna sig gjorda erfarenheter och lärdomar inför framtiden.
- Sprid information och erfarenheter gjorda från utredningar, analyser och revisioner genom hela organisationen.

Utredningsmetodik – ICAO:s utredningsmall

Varje händelse som inträffar på flygplatsen måste i utredningsmetodiken omhändertas som en unik händelse. Detta är viktigt att tänka på för utredningsansvariga, då risken annars är att utredningen endast blir schablonmässigt utredd och därigenom kan viktiga omständigheter missas kring slutsatserna av utredningen.

Rapportstrukturen i följande rekommendationer följer i stort den struktur som finns att återfinna i ICAO:s Annex 13.

ICAO:s rapportstruktur innehåller följande kapitel:

1. Sammanfattning
2. Faktainsamling
3. Analys
4. Slutsats
5. Rekommendationer
6. Bilagor

1. Sammanfattning

Presentation av utredningen inklusive klassificering av händelsen

2. Faktainsamling

Under denna rubrik samlas fakta d.v.s. det är inte meningen att här föra diskussion/resonera om händelsen

Exempel på underrubriker:

- 2.1 Beskrivning av händelsen
- 2.2 Personal
- 2.3 Flygplan och utrustning
- 2.4 Flygplatsinformation
- 2.5 Meteorologisk information
- 2.6 Skador på personal
- 2.7 Skador på flygplan och utrustning
- 2.8 Organisation och ledning

3. Analys

Utredaren resonerar här om orsak till händelsen och vilka faktorer som påverkat. Det är viktigt att analysen tar hänsyn till områdena M, T, O (Människa – Teknik – Organisation).

Analysen skall leda fram till utredningens slutsats.

Exempel på underrubriker:

- 3.1 Allmän beskrivning av omständigheterna
- 3.2 Händelseutveckling
- 3.3 Organisationen (manualer, instruktioner etc.)
- 3.4 Människans roll
- 3.5 Tekniken

4. Slutsats

Under slutsats sammanfattas vilka brister som analyserats och bedömts ha bidragit till händelsen.

Exempel på underrubriker:

- 4.1 Summering av bidragande orsaker till händelsen
- 4.2 Trolig orsak

5. Rekommendationer

Rekommendationen är den slutliga produkten av utredningen. Rekommendationerna kan rikta sig till såväl det strategiska som det mer operativa arbetet.

Exempel på underrubriker:

- 5.1 Processbeskrivningar saknas/kompletteras
- 5.2 Egenkontroll
- 5.3 Kompetens
- 5.4 Teknikfel/brister

6. Bilagor

Bilagor kan bestå av både bilder och dokument från inblandade.

Riskvärderingsma- tris

K O N S E K V E N S	Skadebeskrivning						
	Totalhaveri med förlust av luftfartyg eller betydande materielskada och/eller allvarligt skadade eller flera dödsfall för ombordvarande. Nära haveri eller mycket allvarlig händelse där haveri nästan inträffar. Inga kvarvarande säkerhetsbarriärer. Utgången av händelsen går inte att styra och leder med stor sannolikhet till haveri.	Katastrof eller händelse med allvarlig fara för haveri					
	Stor reduktion av 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. Enstaka dödsfall eller allvarliga skador kan uppstå hos ombordvarande.	Mycket allvarlig händelse					
	En betydande reduktion i säkerhetsmarginaler men flera säkerhetsbarriärer kvarstår med möjlighet att förhindra haveri. Reducerad förmåga hos flygbesättningen att hantera den ökade arbetsbelastningen eller att effektivt hantera situationen. Minde skador hos ombordvarande och/eller luftfartyget kan uppstå.	Allvarlig händelse					
	Operativa begränsningar och/eller användning av alternativa eller nödprocedurer. Händelsen kan vid enstaka fall leda till haveri. Händelsen indikerar brister i säkerhetslednings-/kvalitetssystemet. Besvär kan uppstå för de ombordvarande.	Mindre allvarlig händelse					
	Ingen direkt eller liten säkerhetspåverkan. Användning av god operationell praxis och/eller existerande säkerhetsbarriärer för att undvika säkerhetspåverkan	Händelse med liten säkerhetspåverkan					
	Sannolikhet	Sannolikhet för händelsen	Extremt osannolikt	Extremt avlägsen	Avlägsen	Sannolik	Frekvent
	Förklaring <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></div> Oacceptabel <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></div> Ompröva <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> Acceptabel </div> <p>Anm: Konsekvensen definieras av ett eller flera element i de specificerade kriterierna. Sannolikheten kan uttryckas över riskexponeringstid, per antal rörelser, per enhet eller luftfartyg. Skillnaden mellan haveri och mycket allvarlig händelse beror på resultatet av konsekvensen.</p>	Kvalitativ definition	Kommer sannolikt aldrig att inträffa.	Kommer sannolikt inte att inträffa men kan anses som möjligt.	Kommer sannolikt inte att inträffa men kan hända ett antal gånger.	Kan inträffa en eller ett par gånger.	Kan inträffa en eller flera gånger.
		Kvantitativ definition	-9 per <10 flygtimma	-7 -9 per 10 till 10 flygtimma	-5 -7 per 10 till 10 flygtimma	-3 -5 per 10 till 10 flygtimma	-3 per >10 flygtimma
		Frekvens (global luftfart)	En gång per 100 år	En gång per 25 år	En gång per 10 år	En gång per år	En gång per 0,12 år
		Sannolikhet för händelsen					

Definitioner

ALARP – As Low As Reasonably Practicable, d.v.s. princip för riskreducering som innebär att risker reduceras till en nivå som kan anses vara rimlig.

Avvikelse – icke uppfyllande av ett krav

Egenkontroll – åtgärder som behövs för att säkerställa att en verksamhet är planlagd, organiserad, utförd, vidmakthållen och dokumenterad enligt myndighetens föreskrifter och verksamhetens egna krav.

Felträäd – analytiskt schema som reder ut hur en kedja av händelser resulterar i ett tillbud med återkan på säkerheten. Utgångspunkten för ett felträäd kallas topphändelse och de djupaste händelserna kallas bashändelser.

Flygsäkerhetsrevision – kontroll som syftar till att systematiskt granska alla aktiviteter som påverkar flygsäkerheten vid en operativ enhet.

Flygsäkerhetsrisker – risker som kan leda till osäker start, landning eller taxning.

Färdområde – den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av manöverområdet och plattan (plattorna).

Olycka/skada – en oönskad händelse eller en serie av händelser som orsakar oacceptabel skada på person, egendom eller yttre miljö.

Personskaderisker – skada på egen personal, kund eller passagerare.

Platta (Apron) – område avsett för luftfartygs av- och pålastning, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll.

Process – resurser och aktiviteter som är kopplade till varandra och som omvandlar insats till resultat.

PDCA – Plan, Do, Check and Act. En utvärderingsmodell till hjälp vid flygsäkerhetsarbetet.

Revision – systematisk och oberoende undersökning för att avgöra om insatser och resultat överensstämmer med vad som planerats. Kontroll över om aktiviteterna genomförs effektivt samt är lämpliga för att nå uppsatta mål.

Risikanalys – en systematisk utvärdering av tillgänglig information för att identifiera riskkällor och att uppskatta risker för personer, egendom eller yttre miljö.

Riskkälla – källa till möjlig skada eller situation som skulle kunna leda till skada.

Riskbedömning – konsekvensen av sannolikhet och allvarlighetsgrad. Bedömning av risker där riskvärderingsmatrixen är ett verktyg.

Runway Incursion – oriktig närvaro på rullbana.

Safety – frånvaro av oacceptabel risk.

System – en enhet som består av delar som t.ex. utrustningsenheter, metoder, procedurer, aktiviteter, grupper och personer. Systemet är menat för en specifik uppgift.

Systemsäkerhetsanalys – analys och beskrivning av hur eventuella risker i ett system omhändertas.

Säkerhetsbevisning – den dokumentation och de argument som används för att redovisa hur tillräcklig säkerhet anses ha uppnåtts.

Säkerhetsledning – sammanfattande benämning på ledningens samlade dokumentation av säkerhetsarbetet.

Taxiway Incursion – oriktig närvaro på taxibana.

Toppshändelse – en definierad oönskad händelse, exempelvis osäker start, landning eller taxning. Används i arbetet med felträäd.

Validering – sätt att visa att systemet kommer att fungera på avsett sätt i sin operativa miljö om kraven uppfyllts.

Verifiering – bekräftelse genom framtagning och undersökning av objektiva bevis på att specificerade krav uppfyllts.

Verksamhetshandbok – dokumentation innehållande bolagets mål, organisation, ansvar och verksamhet etc.

Vådahändelse – händelse som inträffat utan uppsåt, och som kan resultera i olycka eller skada.

