

AKTUELL STATISTIK – Flygsäkerhetsinfo kvartal 1 2012

pernilla.gunnarsson@transportstyrelsen.se
hakan.brobeck@transportstyrelsen.se

Händelsestatistiken baseras på de händelser som är inrapporterade till Transportstyrelsen. Redovisningen görs kvartalsvis och omfattar de händelser som är kända vid publiceringstillfället. Statistiken sammanställs av luftfartsavdelningens sektion för statistik och marknadsövervakning.

Händelserapportering

Med luftfartshändelse avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten. Kravet på vilka händelser som ska rapporteras och vem som är skyldig att rapportera finns huvudsakligen i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av händelser inom civil luftfart (LFS 2007:68).

Varje enskild rapport som kommer in till Transportstyrelsen kodas enligt ett internationellt system och matas in i en databas (ECCAIRS), som är gemensam för de europeiska staterna. Dessutom analyseras händelsen och bedömning görs om eventuella åtgärder ska initieras. De uppgifter som läggs in i databasen används för att ta fram statistik som ger värdefull information i flygsäkerhetsarbetet. Bland rapportörerna återfinns flygplatser, flygledning, piloter, flygbolag och flygklubbar.

Under första kvartalet 2012 rapporterades 1 669 händelser inom luftfarten, vilket är 768 händelser eller 85 procent fler än under samma kvartal 2011 då 901 händelser rapporterades (se figur 1). Flest rapporter återfinns inom händelsetypen Tekniska fel (ANS) (se figur 2).

I januari 2012 driftsattes ett nytt flygtrafikledningssystem vid vissa ATS-enheter i Sverige vilket genererade en större mängd händelserapporter än normalt under framför allt januari. Transportstyrelsen har analyserat de inrapporterade händelserna och gör bedömningen att den ökade rapporteringen inte är onormal för en driftsättning av ett komplext tekniskt system.

Antalet rörelser i svenskt luftrum ökade med 1,5 % under första kvartalet 2012 jämfört med motsvarande kvartal 2011. Samtidigt ökade antalet rapporterade händelser med 85 %. Det innebär att antalet händelser i förhållande till antalet flygrörelser ökat från 5,6 % första kvartalet 2011 till 10,2 % jämfört med samma period 2012 (se figur 3).

Haverier och allvarliga tillbud

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och Chicagokonventionens bilaga 13 (ICAO Annex 13) definierar haveri /olycka. För att en händelse ska klassas som haveri/olycka krävs, kortfattat uttryckt, att luftfartyget har använts i avsikt att flyga och

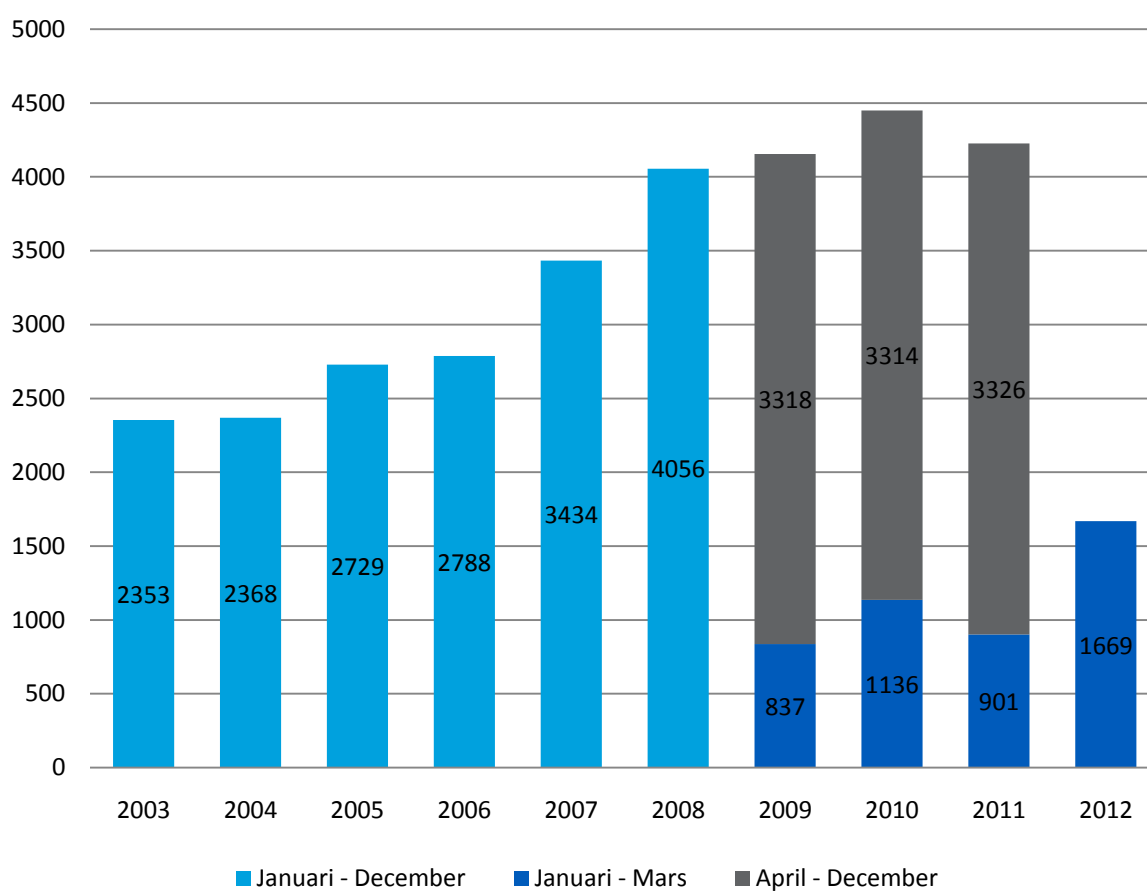
- någon person skadas med dödlig utgång eller skadas allvarligt genom händelsen,
- luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel eller
- luftfartyget saknas eller inte kan lokaliseras.

Definitionen i sin helhet finns i EU-förordning 996/2010.

Under första kvartalet 2012 rapporterades 5 haverier, vilket är 1 haveri mer än under samma kvartal 2011 (se tabell 1).

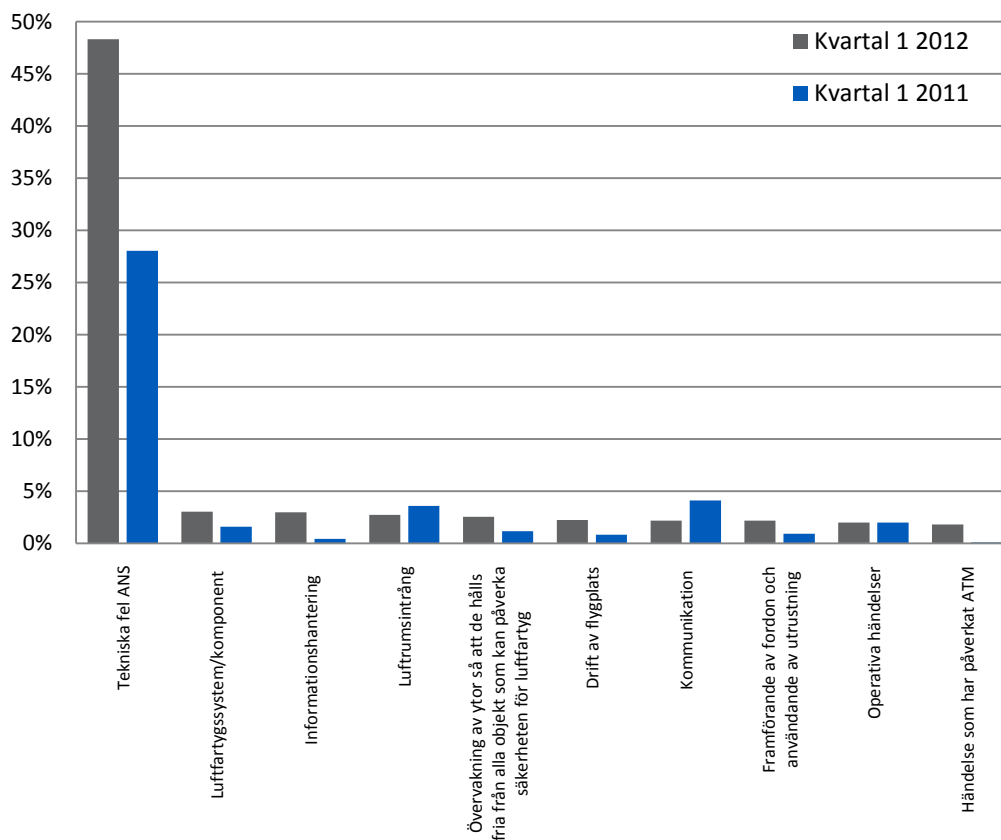
För att en händelse ska vara en allvarlig händelse enligt Chicagokonventionens bilaga 13 (Annex 13) ska det ha varit nära att ett haveri inträffat. Det vill säga att alla s.k. säkerhetsbarriärer förbrukats och att haveri undveks till stor del beroende på tur och lyckliga omständigheter. Under första kvartalet 2012 rapporterades 3 händelser som bedömdes som allvarliga av Statens haverikommission (se tabell 2) .

Figur 1. Antal inrapporterade händelser under den senaste tioårsperioden.



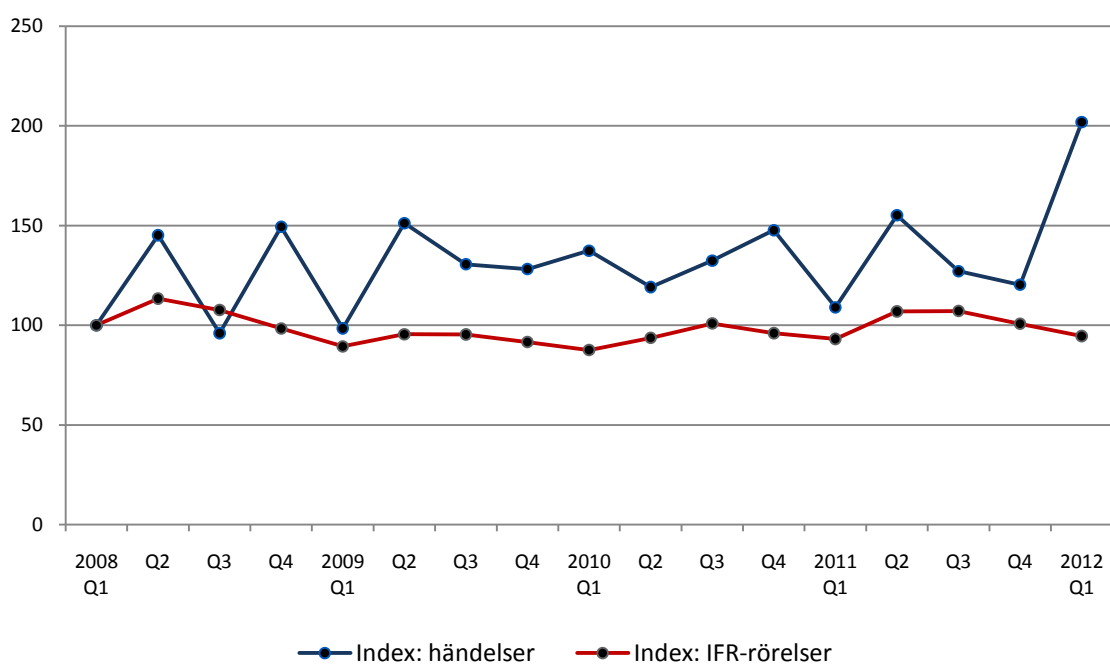
I januari 2012 drifstattes ett nytt flygtrafikledningssystem vid vissa ATS-enheter i Sverige vilket genererade en större mängd händelserapporter än normalt under framför allt januari. Transportstyrelsen har analyserat de inrapporterade händelserna och gör bedömningen att den ökade rapporteringen inte är onormal för en driftsättning av ett komplext tekniskt system.

Figur 2. De tio vanligaste inrapporterade händelserna i procent fördelade efter händelsetyp första kvartalet 2012 i jämförelse med första kvartalet 2011



I januari 2012 driftsattes ett nytt flygtrafikledningssystem vid vissa ATS-enheter i Sverige vilket genererade en större mängd händelserapporter än normalt under framför allt januari. Transportstyrelsen har analyserat de inrapporterade händelserna och gör bedömningen att den ökade rapporteringen inte är onormal för en driftsättning av ett komplext tekniskt system.

Figur 3. Händelser i förhållande till IFR-rörelser per kvartal 2008-2012



I januari 2012 drifställdes ett nytt flygtrafikledningssystem vid vissa ATS-enheter i Sverige vilket genererade en större mängd händelserapporter än normalt under framför allt januari. Transportstyrelsen har analyserat de inrapporterade händelserna och gör bedömningen att den ökade rapporteringen inte är onormal för en driftsättning av ett komplext tekniskt system.

AKTUELL STATISTIK

Tabell 1. Antal haverier med svenskregistrerade luftfartyg per kategori under första kvartalet 2011 och 2012

Luftfartygskategori	Första kvartalet 2011	Första kvartalet 2012
Normal och experimentklassade flygplan	3	0
Helikopter	0	1
Ultralätt	1	3
Ballong	0	1
Skärm/Hängflyg	0	0
Segelflyg	0	0
Totalt	4	5

Tabell 2. Antal allvarliga tillbud under första kvartalet 2011 och 2012

Händelseklass	Första kvartalet 2011	Första kvartalet 2012
Allvarliga tillbud	4	3