

# AKTUELL STATISTIK – Flygsäkerhetsinfo kvartal 4 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 sjö- och luftfartsavdelningens sektion för statistik och analys.

## 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 fjärde kvartalet 2012 rapporterades 1 325 händelser inom luftfarten, vilket är 312 händelser eller 31 procent fler än under samma kvartal 2011 då 1 013 händelser rapporterades (se figur 1). Flest rapporter återfinns inom händelsetypen Tekniska fel (ANS) (se figur 2).

Den ökade rapporteringen under 2012 har analyserats av Transportstyrelsen och bedöms framför allt bero på en ökad återkoppling från Transportstyrelsen till branschen genom exempelvis branschmöten, webbsidor och publikationer, ett ökat sekretesskydd för rapportören samt förenklad rapportering via

webbformulär. Ökningen ger ett bättre underlag för det proaktiva säkerhetsarbetet och ses därför som positiv av Transportstyrelsen.

Antalet rörelser i svenskt luftrum minskade med 3,9 procent under fjärde kvartalet 2012 jämfört med motsvarande kvartal 2011. Samtidigt ökade antalet rapporterade händelser med 33 procent. Det innebär att antalet händelser i förhållande till antalet flygrörelser ökat från 5,7 ‰ fjärde kvartalet 2011 till 7,9 ‰ 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

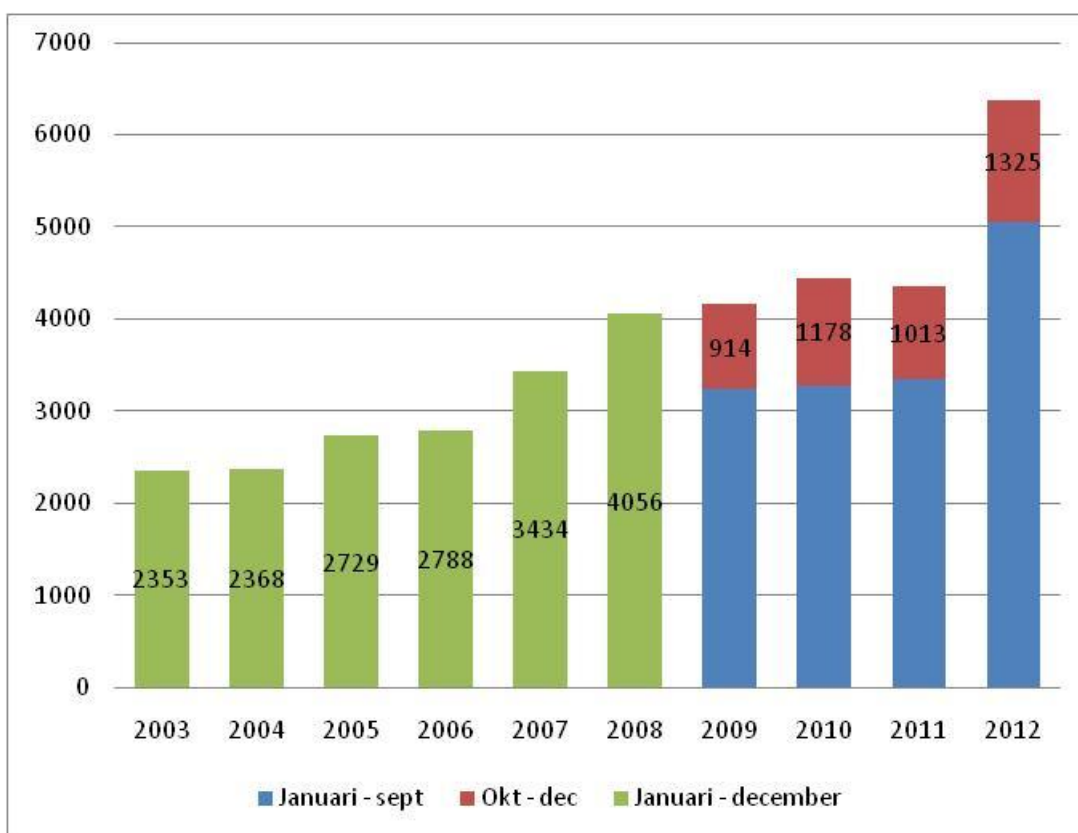
- någon person skadas med dödlig utgång eller skadas allvarligt genom händelsen,
- luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel eller
- luftfartyget saknas eller inte kan lokaliseras.

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

Under fjärde kvartalet 2012 rapporterades 6 haverier, vilket är 2 haverier fler än under samma kvartal 2011 (se tabell 1).

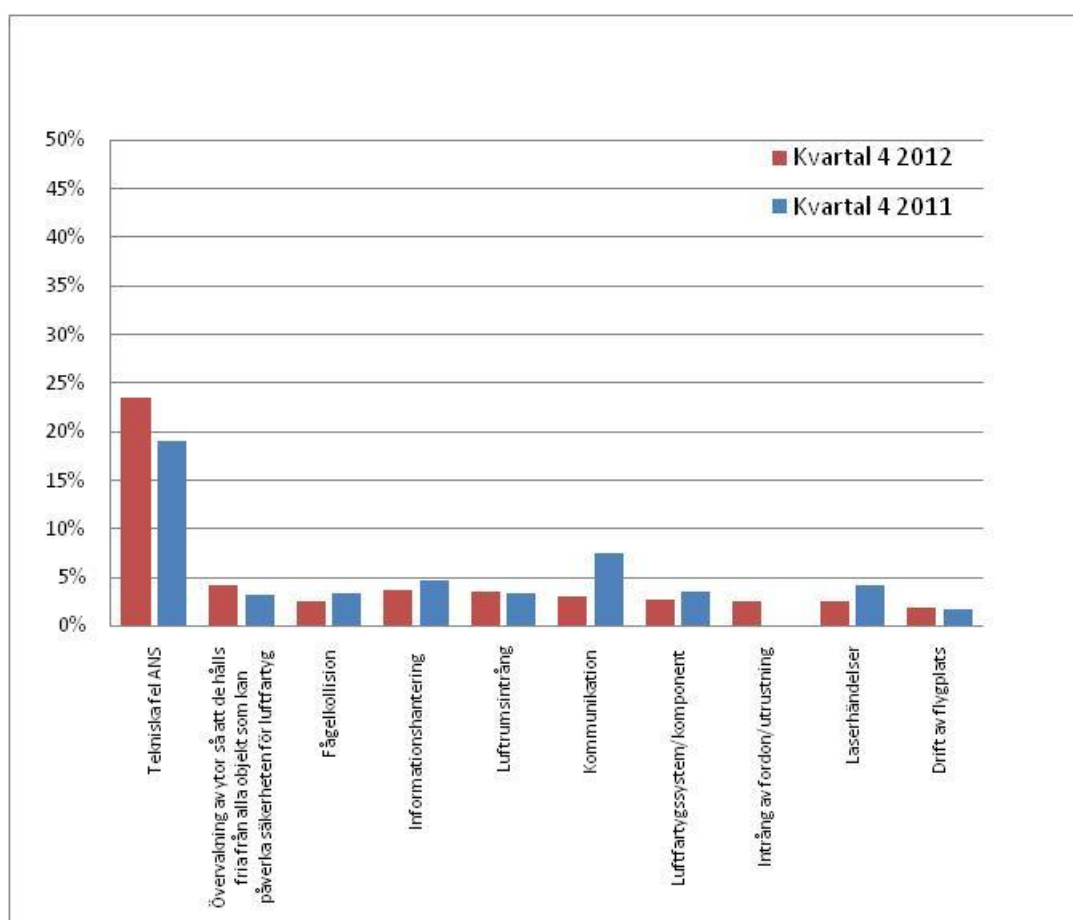
För att en händelse ska vara en allvarlig händelse enligt EU-förordning 996/2010 och Chicagokonventionens bilaga 13 (Annex 13) ska det ha varit nära att ett haveri inträffat. Det vill säga att alla s.k. säkerhetsbarriärer förbrukats och att haveri undveks till stor del beroende på tur och lyckliga omständigheter. Under fjärde kvartalet 2012 rapporterades inga händelser som bedömdes som allvarliga av Statens haverikommission (se tabell 2).

Figur 1. Antal inrapporterade händelser under den senaste tioårsperioden.

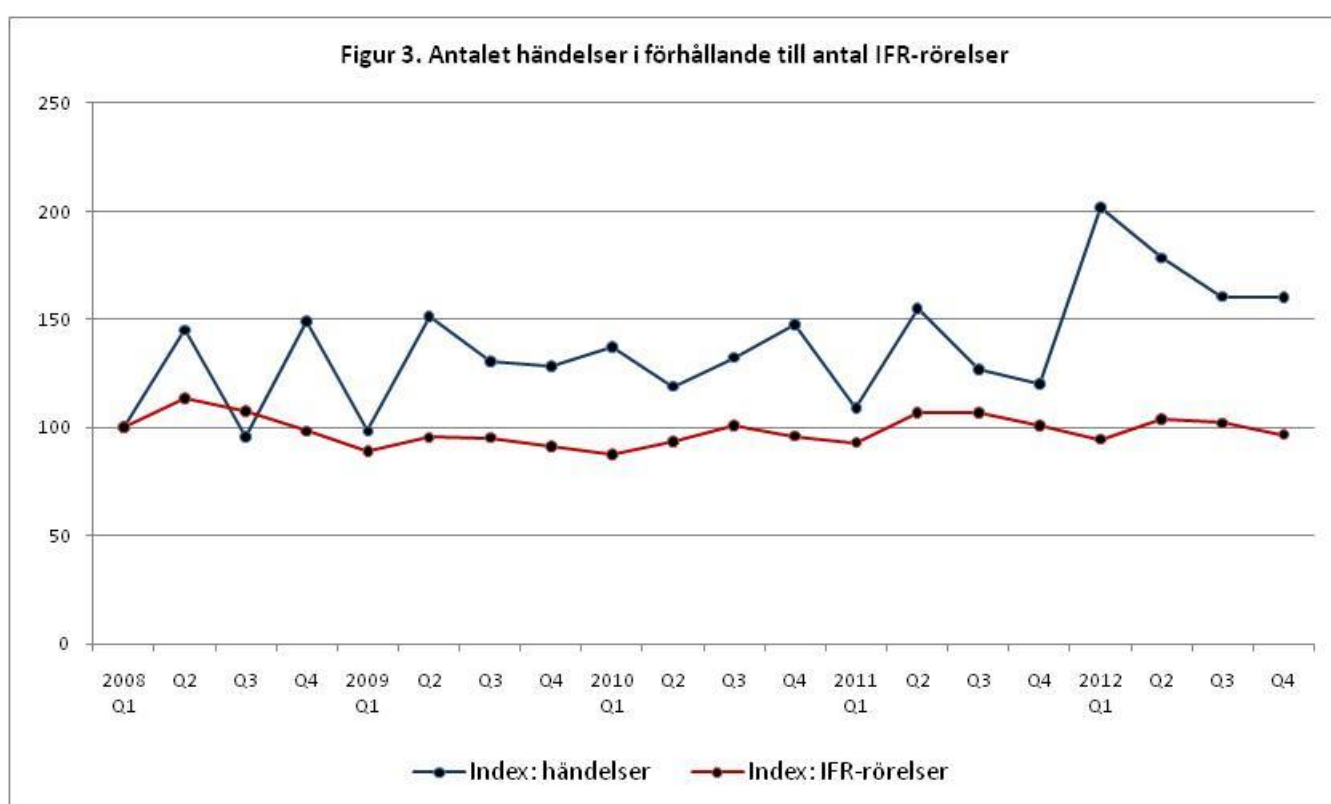


Den ökade rapporteringen under 2012 har analyserats av Transportstyrelsen och bedöms framför allt bero på en ökad återkoppling från Transportstyrelsen till branschen genom exempelvis branschmöten, webbsidor och publikationer, ett ökat sekretesskydd för rapportören samt förenklad rapportering via webbformulär. Ökningen ger ett bättre underlag för det proaktiva säkerhetsarbetet och ses därför som positiv av Transportstyrelsen.

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



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



Den ökade rapporteringen under 2012 har analyserats av Transportstyrelsen och bedöms framför allt bero på en ökad återkoppling från Transportstyrelsen till branschen genom exempelvis branschmöten, webbsidor och publikationer, ett ökat sekretesskydd för rapportören samt förenklad rapportering via webbformulär. Ökningen ger ett bättre underlag för det proaktiva säkerhetsarbetet och ses därför som positiv av Transportstyrelsen.

# AKTUELL STATISTIK

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

Luftfartygskategori	Fjärde kvartalet 2011	Fjärde kvartalet 2012
Normal och experimentklassade flygplan	1	1
Helikopter	0	1
Ultralätt	2	2
Ballong	0	0
Skärm/Hängflyg	1	2
Segelflyg	0	0
<b>Totalt</b>	<b>4</b>	<b>6</b>

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

Händelseklass	Fjärde kvartalet 2011	Fjärde kvartalet 2012
Allvarliga tillbud	2	0