

AKTUELL STATISTIK – Flygsäkerhetsinfo kvartal 1 2013

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, verkstäder och flygklubbar.

Under första kvartalet 2013 rapporterades 1 619 händelser inom luftfarten, vilket är 201 händelser eller 11 procent färre än under samma kvartal 2012 då 1 820 händelser rapporterades (se figur 1). Flest rapporter återfinns inom händelsetypen Tekniska fel (ANS) (se figur 2).

Antalet rörelser i svenskt luftrum minskade med 5,6 procent under första kvartalet 2013 jämfört med motsvarande kvartal 2012. Samtidigt minskade antalet rapporterade händelser med 11 procent. Det innebär att antalet händelser i förhållande till antalet flygrörelser minskat från 11,1 ‰ första kvartalet 2012 till 10,5 ‰ jämfört med samma period 2013 (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 att

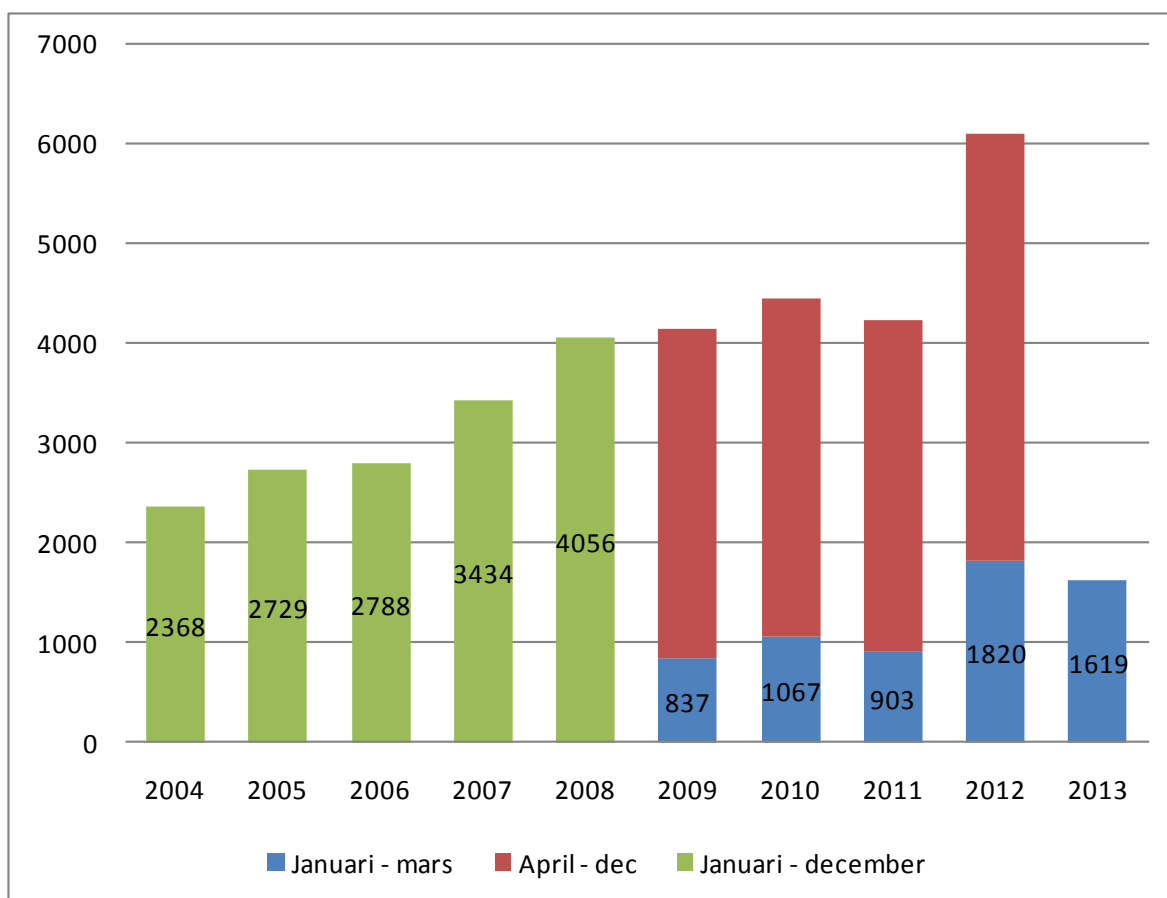
- någon person skadas med dödlig utgång eller skadas allvarligt genom händelsen,
- luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel eller
- luftfartyget saknas eller inte kan lokaliseras.

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

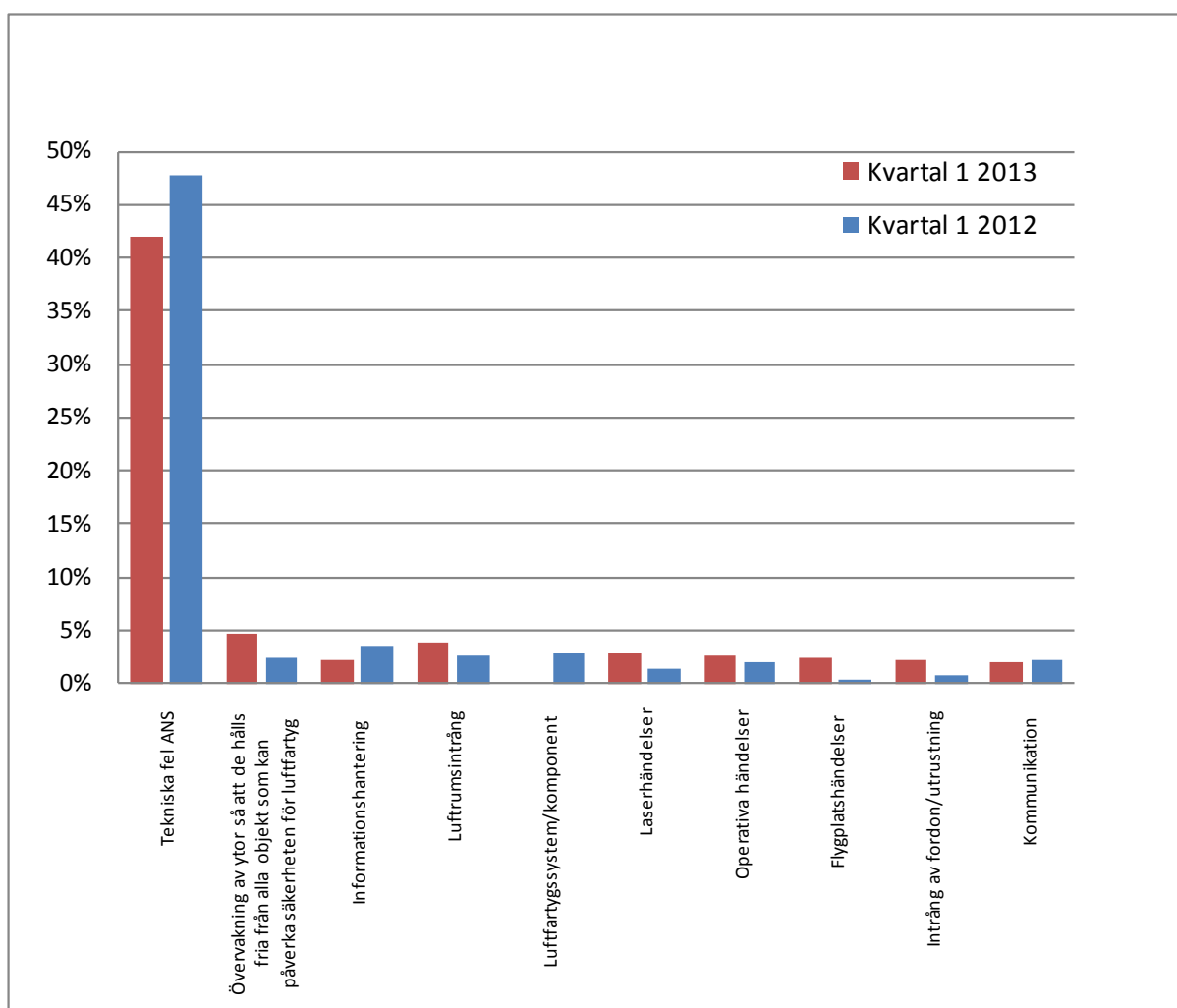
Under första kvartalet 2013 rapporterades fyra haverier, vilket är tre haverier färre än under samma kvartal 2012 (se tabell 1).

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 första kvartalet 2013 rapporterades en händelse som bedömdes som allvarlig av Statens haverikommission, vilket är 2 färre än under samma kvartal 2012 (se tabell 2).

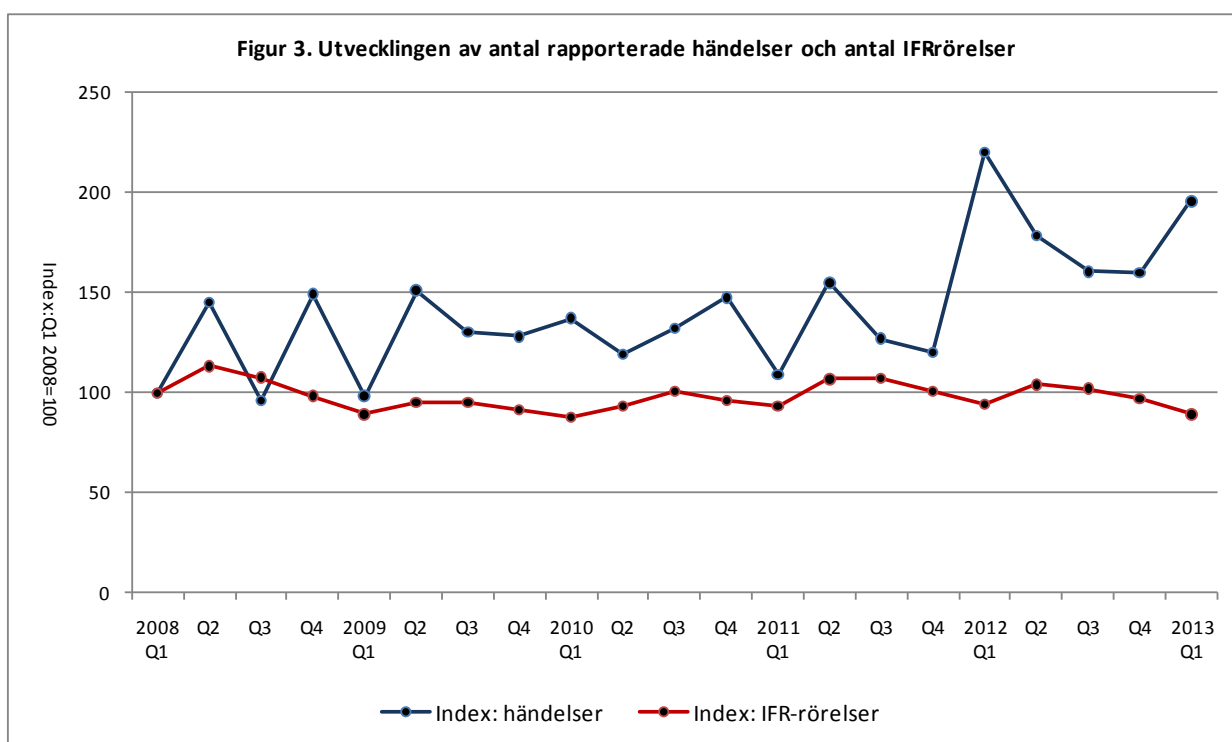
Figur 1. Antal inrapporterade händelser under den senaste tioårsperioden.



Figur 2. De tio vanligaste inrapporterade händelserna i procent fördelade efter händelsetyp första kvartalet 2013 i jämförelse med första kvartalet 2012



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



AKTUELL STATISTIK

Tabell 1. Antal haverier med svenskregistrerade luftfartyg per kategori under första kvartalet 2012 och 2013

Luftfartygskategori	Första kvartalet 2012	Första kvartalet 2013
Normal och experimentklassade flygplan	1	3
Helikopter	1	0
Ultralätt	4	1
Ballong	1	0
Skärm/Hängflyg	0	0
Segelflyg	0	0
Totalt	7	4

Tabell 2. Antal allvarliga tillbud under första kvartalet 2012 och 2013

Händelseklass	Första kvartalet 2012	Första kvartalet 2013
Allvarliga tillbud	3	1