

Luftfartsstatistik första kvartalet 2011

Här nedan redovisas luftfartsstatistik för den svenska luftfarten. 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 marknad.

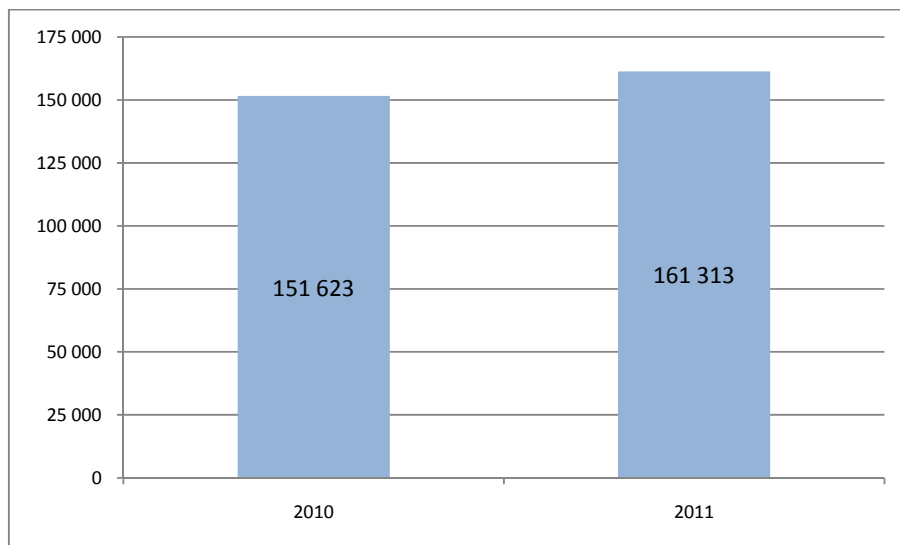
Kontaktperson statistik

christina.berlin@transportstyrelsen.se

hakan.brobeck@transportstyrelsen.se

Luftrumrörelser

Uppgifter om luftrumrörelser fås från LFV (Luftfartsverket) som gör månatliga sammanställningar över de flygplansrörelser som sker i kontrollerat svenskt luftrum. Utöver starter och landningar ingår också överflygningar, dvs sådan trafik som rör det svenska luftrummet utan att flygplanet har startat eller kommer att landa på någon svensk flygplats. Det är endast rörelser som sker enligt instrumentflygreglerna (IFR) som ingår i statistiken. Dessa rörelser ökade med 6,4 % under första kvartalet i år jämfört med motsvarande kvartal 2010. Samtidigt minskade antalet rapporterade händelser med drygt en fjärdedel. Det innebär att antalet händelser i förhållande till antalet flygrörelser minskade från 7,5 promille till 5,2 promille (figur 5).



Figur 5. Antal luftrumrörelser IFR under första kvartalet 2010 och 2011

Om händelserapportering

En viktig del i flygsäkerhetsarbetet är rapportering av händelser inom flyget. Händelserna delas in i tillbud, allvarliga tillbud och haverier beroende på allvarlighetsgrad och utfall. Klassificeringen av allvarlighetsgraden görs med utgångspunkt i en internationellt fastställd standard.

Händelserapportering syftar till att förbättra flygsäkerheten. Systemet med händelserapportering bygger på att lärdomar kan dras från inträffade händelser.

Sedan 2007 är rapportering av samtliga händelsetyper obligatorisk inom svensk luftfart. Från och med 2007 noterades också en ökning av antalet rapporterade händelser. 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)¹ och Transportstyrelsens föreskrifter om allmänna bestämmelser för flygtrafiktjänst (ANS), luftrumsplanering (ASM) och flödesplanering (ATFM) (LFS 2007:9)²

Varje enskild rapport som kommer in kodas enligt ett internationellt system och informationen matas in i en databas (ECCAIRS), som är gemensam för de europeiska staterna. De uppgifter som läggs in i databasen är avidentifierade och används för att ta fram statistik som ger värdefull information i flygsäkerhetsarbetet. Vissa händelser kan efter analys resultera i att åtgärder initieras.

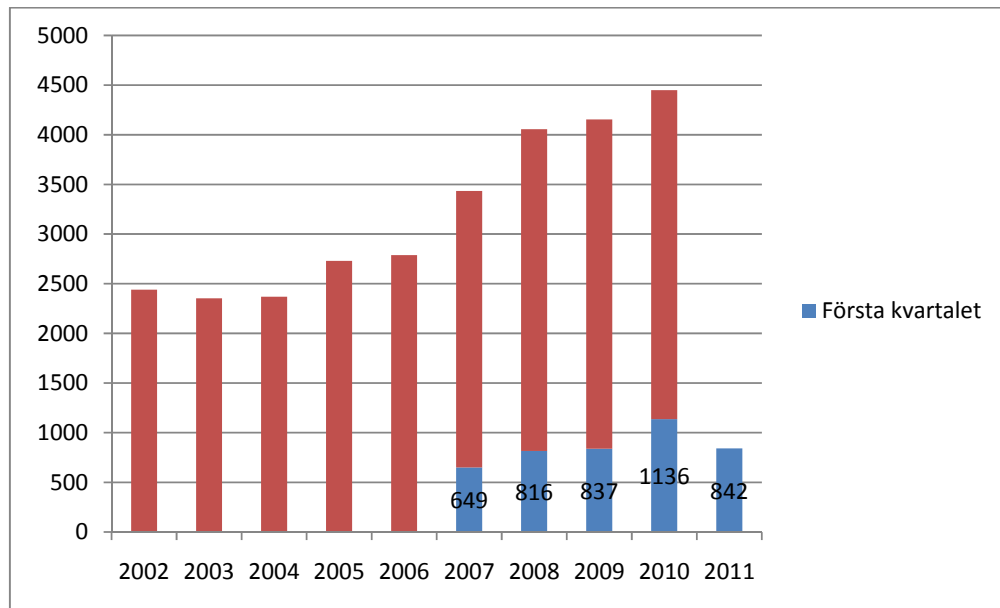
Återkoppling ges genom den statistik från händelserapporteringen som bl. a. redovisas på Transportstyrelsens hemsida och i luftfartsavdelningens årliga publikation "Flygsäkerhetsåret". Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att finna former för bättre återkoppling till dem som rapporterar i syfte att främja ökad rapportering.

Bland rapportörerna återfinns flygplatser, flygledning, piloter, flygbolag och flygklubbar. Flest rapporter kommer från flygledningen, notera dock att det inte beror på att flygledningen har flest händelser att rapportera, utan att de skickar in flest rapporter. Inflödet av rapporter varierar över året. Flest rapporter skickas som regel in under sommarmånaderna. Figur 1 redovisar antalet inkomna händelser under en tioårsperiod och figur 2 visar andel av de inkomna händelserna fördelade efter händelsetyp under aktuellt kvartal.

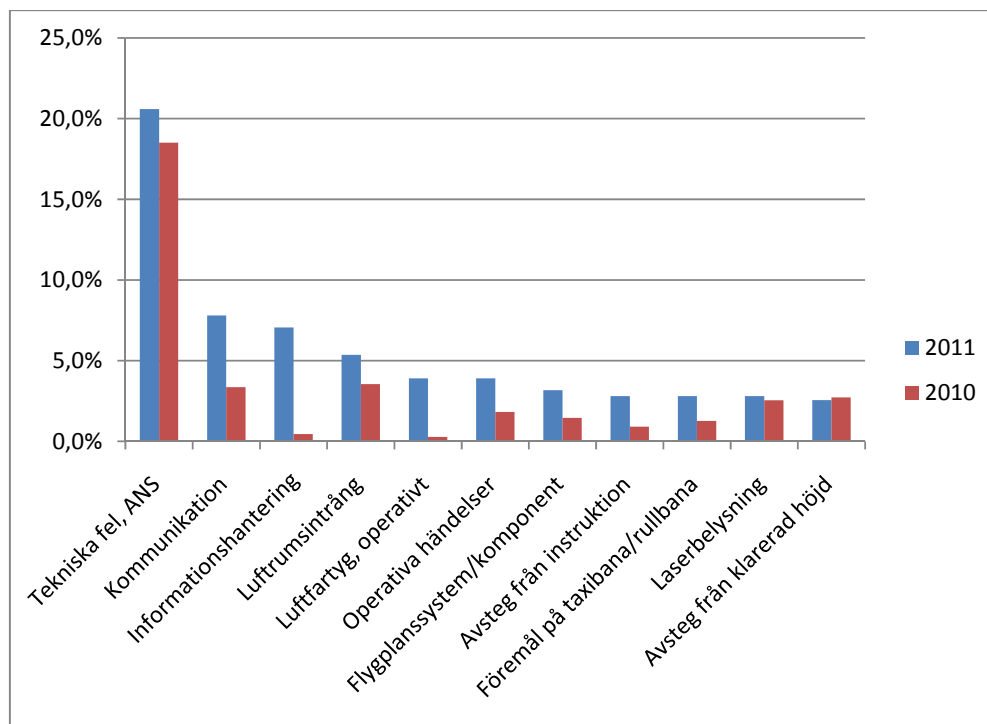
¹ <http://www.transportstyrelsen.se/publicdocuments/PDF63.pdf>

² <http://www.transportstyrelsen.se/publicdocuments/PDF135.pdf>

Händelserapportering – aktuell statistik



Figur 1. Antal inrapporterade händelser under den senaste tioårsperioden.



Figur 2. Inrapporterade händelser i procent fördelade efter händelsetyp första kvartalet 2011 i jämförelse med första kvartalet 2010

Haverier och allvarliga tillbud

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och Chicagokonventionens bilaga 13 (ICAO Annex 13) definierar haveri eller olycka, som är benämningen i EU-förordningen. 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 996/2010³

Det som skiljer haveriet från det allvarliga tillbudet är händelsens utgång, dvs. omständigheterna pekar på att det förelåg en hög sannolikhet för att ett haveri (en olycka) skulle inträffa.

Tabell 1. Antal haverier med svensk registrerade luftfartyg per kategori under första kvartalet 2010 och 2011

Luftfartygskategori	Första kvartalet 2010	Första kvartalet 2011
Normal och experimentklassade flygplan	-	4
Helikopter	1	-
Ultralätt	1	1
Skärm/Hängflyg	3	-
Segelflyg	-	-
Totalt	5	5

I tabell 2 redovisar vi antal inträffade allvarliga tillbud som i enlighet med förordning (EU) 996/2010 utreds av Statens haverikommission⁴.

Tabell 2. Antal allvarliga tillbud under första kvartalet 2011

Händelseklass	Antal
Allvarliga tillbud	3

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:0050:SV:PDF>

⁴ <http://www.havkom.se/utredningarlist.asp?category=LUFTC>