

Christina Berlin, sammanhållande och statistik, christina.berlin@transportstyrelsen.se

FLYGSÄKERHETSINFO

I Flygsäkerhetsinfo redovisas flygsäkerhetsrelaterade händelser inom svensk luftfart. Här presenteras även aktuella frågor som Transportstyrelsens luftfartsavdelning arbetar med. Flygsäkerhetsinfo tas fram av luftfartsavdelningens sektion för strategiska frågor. Synpunkter på utformningen eller innehållet tas emot på adressen christina.berlin@transportstyrelsen.se.

ALLMÄNT OM HÄNDELSERAPPORTERING TILL TRANSPORTSTYRELSEN

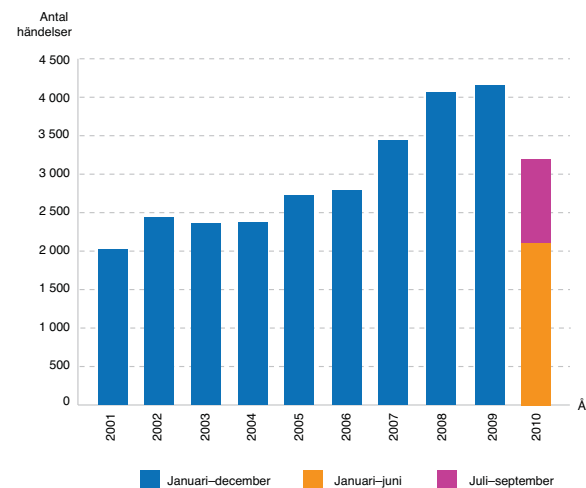
En viktig del i flygsäkerhetsarbetet är rapportering av händelser inom flyget. Händelserna delas in i tillbud, allvarliga tillbud och haverier beroende på allvarlighetsgrad och utfall. Systemet med händelserapportering bygger på att lärdomar av inträffade händelser ska leda till att de inte inträffar igen och på så sätt ska flygsäkerheten bli bättre. Sedan juli 2007 är rapportering av samtliga händelsetyper obligatorisk inom svensk luftfart. Från och med 2007 noteras också en ökning totalt av antalet rapporterade händelser (figur 1).

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) och Transportstyrelsens föreskrifter om allmänna bestämmelser för flygtrafik-tjänst (ANS), luftrumsplanering (ASM) och flödesplanering (ATFM) (LFS 2007:9).

Transportstyrelsen tog under det tredje kvartalet 2010 emot 1 081 rapporter om inträffade händelser (figur 1). 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. Därefter analyseras händelsen och bedömning görs om eventuella åtgärder ska initieras. De uppgifter som läggs in i databasen är avidentifierade och används för att ta fram statistik som ger värdefull information i flygsäkerhetsarbetet.

Återkoppling till den som rapporterar en händelse sker främst då myndigheten vidtar någon form av åtgärd. Övergripande återkoppling ges genom den statistik från händelserapporteringen som tidigare har redovisats i Flygsäkerhetsinfo på Transportstyrelsens webbsida en gång per kvartal och som nu redovisas i Flygtendenser. Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att finna former för bättre återkoppling till dem som rapporterar i syfte att främja ökad rapportering.

FIGUR 1 Antal inrapporterade händelser under den senaste tioårsperioden.

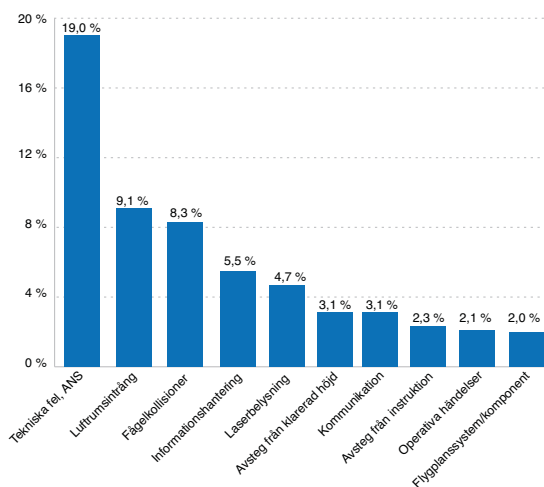


Källa: Transportstyrelsen

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 kommer som regel in till luftfartsavdelningen under sommarmånaderna.

De flesta inrapporterade händelserna under det tredje kvartalet 2010 klassificerades som tekniska fel ANS och motsvarade 19 procent av alla händelser, luftrumsintrång motsvarade drygt nio procent och drygt åtta procent utgjordes av fågelkollisioner, se vidare figur 2 nedan.

FIGUR 2 Inrapporterade händelser i procent fördelade efter händelsetyp tredje kvartalet 2010



Källa: Transportstyrelsen

HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD UNDER TREDJE KVARTALET 2010¹

ICAO (International Civil Aviation Organization) har i Chicagokonventionens bilaga 13 (Annex 13) definierat vad ett haveri är.

För att en händelse ska klassas som ett haveri krävs att luftfartyget används i avsikt att flyga och att:

- någon person omkommer eller skadas allvarligt genom händelsen och/eller
- luftfartyget får omfattande strukturella skador eller skador som påverkar luftfartygets flygegenskaper väsentligt och/eller
- luftfartyget saknas eller inte kan lokaliseras.

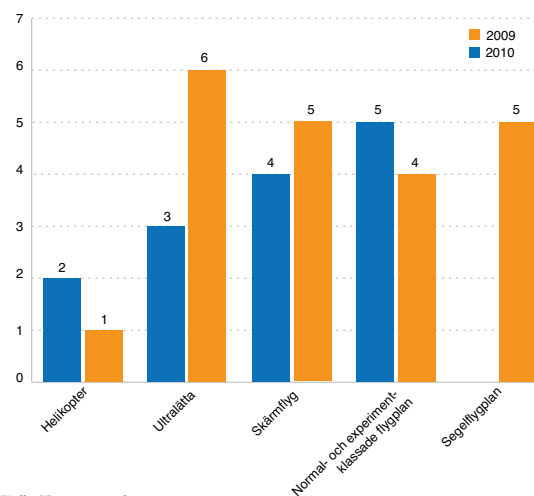
¹ All statistik baseras på uppgifter som var kända i samband med publiceringstillfället.

² Den administrativa rutinen för klassning av händelser som kan definieras som allvarliga tillbud förändrades under 2010. Syftet är att luftfartsavdelningen och Statens haverikommission i huvudsak ska ha enad bedömning om klassning av de allvarliga tillbud. Förändringen av rutinen påverkar inte luftfartsavdelningens arbete som bedrivs inom ramen för tillsynsuppgiften när det gäller händelser som kan inverka på flygsäkerheten. Se även information om EU-förordning nr 996/2010 i artikeln "Nya regler om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart", sid 26.

Det som skiljer haveriet från det allvarliga tillbudet är händelsens utgång. Klassificeringen av allvarlighetsgraden i en händelse görs med utgångspunkt i en internationellt fastställd standard.

Under det tredje kvartalet har det inträffat totalt 14 haverier, varav ett fatalt då en person omkom, se figur 3.

FIGUR 3 Antal haverier per kategori för tredje kvartalet 2010 och 2009



Källa: Transportstyrelsen

Under perioden juli – september 2010 har tre² allvarliga tillbud inträffat. Under motsvarande period 2009 klassades 15 händelser som allvarliga tillbud.

Mario Saric, mario.saric@transportstyrelsen.se

NYA REGLER OM UTREDNING OCH FÖREBYGGANDE AV OLYCKOR OCH TILLBUD INOM CIVIL LUFTFART

I oktober 2010 beslutades EU-förordning nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. EU-förordningens syfte är att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa effektivitet, snabbhet och kvalitet i säkerhetsutredningar av olyckor och allvarliga tillbud. De nya reglerna trädde i kraft den 2 december 2010.

ÖVERENSSTÄMMER MED CHICAGO-KONVENTIONENS BILAGA 13

Under hösten 2009 lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till en EU-förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Förslaget har därefter behandlats skyndsamt och under sommaren 2010 enades Europaparlamentet och rådet om innehållet. I oktober 2010 fattades det formella beslutet om förordningen, som innebär att nuvarande EG-direktiv 94/56 upphävs och ersätts med den mera omfattande EU-förordningen 996/2010. Förordningen trädde i kraft den 2 december 2010. Bakgrunden till den nya regleringen är att det 15 år gamla direktivet inte svarar upp mot unionens krav och att skillnaden i kapacitet för olycksutredningar skiljer sig åt mellan medlemsstaterna samtidigt som luftfartygen och deras system har blivit alltmer komplexa.

Den nya EU-förordningen följer principerna i Chicago-konventionens bilaga 13 och precis som tidigare ska varje medlemsstat ansvara för att olyckor och allvarliga tillbud utreds av en oberoende nationell utredningsmyndighet. Syftet med utredningarna ska vara att förhindra framtida olyckor och inte att fördela skuld eller ansvar. Det nuvarande informella samarbetet mellan nationella utredningsmyndigheter formaliseras och det bildas ett europeiskt nätverk som får en rådgivande och samordnande roll. Nätverket ska sträva efter att förbättra kvalitén på de nationella myndigheternas utredningar och öka myndigheternas oberoende bl.a. genom att utbyta information, verka för bästa gemensam utredningsmetodologi och tillhandahålla stöd. I Sverige är det Statens

haverikommission (SHK) som utreder luftfartsolyckor och det är SHK som deltar i det europeiska nätverket. Det är också främst SHK som påverkas av den nya förordningen, men även flygbolag och andra aktörer inom luftfarten berörs.

ÖKAD SEKRETESS FÖR KÄNSLIGA UPPGIFTER OCH VISSA KRAV PÅ FLYGBOLAG

Förordningen innebär att känsliga uppgifter, exempelvis vittnesmål, röst- eller bildregistreringar från cockpit och flygkontrollenheter, händelserapporter m.m., får ett ökat sekretesskydd jämfört med tidigare reglering och att allmänhetens tillgång till känslig information begränsas. För Sveriges del innebär det ökade skyddet för känsliga uppgifter också en ökad anpassning till Chicagokonventionens bilaga 13. Även flygbolagen berörs direkt av förordningens regler. När en olycka inträffar, ska flygbolaget så snart som möjligt – men senast inom två timmar – efter det att olyckan inträffat ta fram en förteckning över alla personer ombord så att anhöriga kan underrättas. Passagerarna ska också ges möjlighet att innan resan ange kontaktuppgifter på den person som ska kontaktas vid en eventuell olycka. Flygbolagen ska också ha en plan för assistans till olycksoffer och deras anhöriga.

Förhoppningarna är att den nya förordningen kommer att leda till ännu effektivare och bättre olycksutredningar och till en ökad flygsäkerhet inom Europa.

