

## Ett bra år för säkerheten inom svensk luftfart även 2003

*Även år 2003 blev, från säkerhetssynpunkt, ett bra år för svensk luftfart. Inom linjefart och chartertrafik inträffade endast ett haveri utan personskador. För att flygsäkerhetsmålet ska kunna uppnås till 2007 krävs att antalet haverier inom linjefart och charter ligger på en fortsatt låg nivå. Inom privatflyget inträffade 17 haverier, vilket är det bästa utfallet på mer än 30 år.*

Luftfartsinspektionens statistik på haverier omfattar svenskregistrerade luftfartyg eller utlandsregistrerade luftfartyg som brukas under svenskt flygoperativt tillstånd, oavsett var i världen de inträffar.

Denna avgränsning följer internationella överenskommelser. Haverier definieras som

1. olyckor där luftfartyget (flygplanet, helikoptern m fl) fått så stora materiella skador att det inte får flyga om det inte reparerats och/eller
2. olyckor med omkomna och/eller allvarliga personskador som kräver sjukhusvård i minst 48 timmar.

### Mål för säkerheten

Riksdagen har fastställt följande etappmål för säkerheten inom svensk luftfart:

#### *Flygsäkerhet*

Flygsäkerhetsstandarden skall lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. För den tunga kommersiella luftfarten bör målet vara att minst halvera haverifrekvensen under perioden 1998-2007. Antalet haverier inom privatflyget bör halveras inom perioden.

#### *Luftfartsskydd*

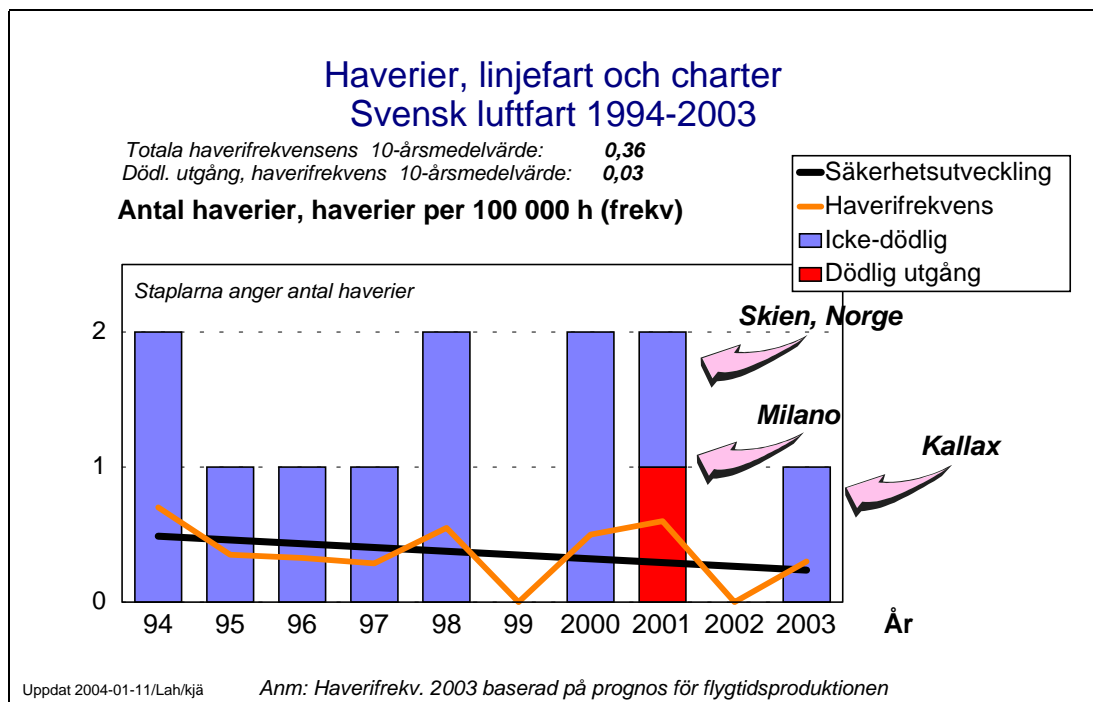
Skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten skall vara i nivå med det som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

### God säkerhet i Sverige

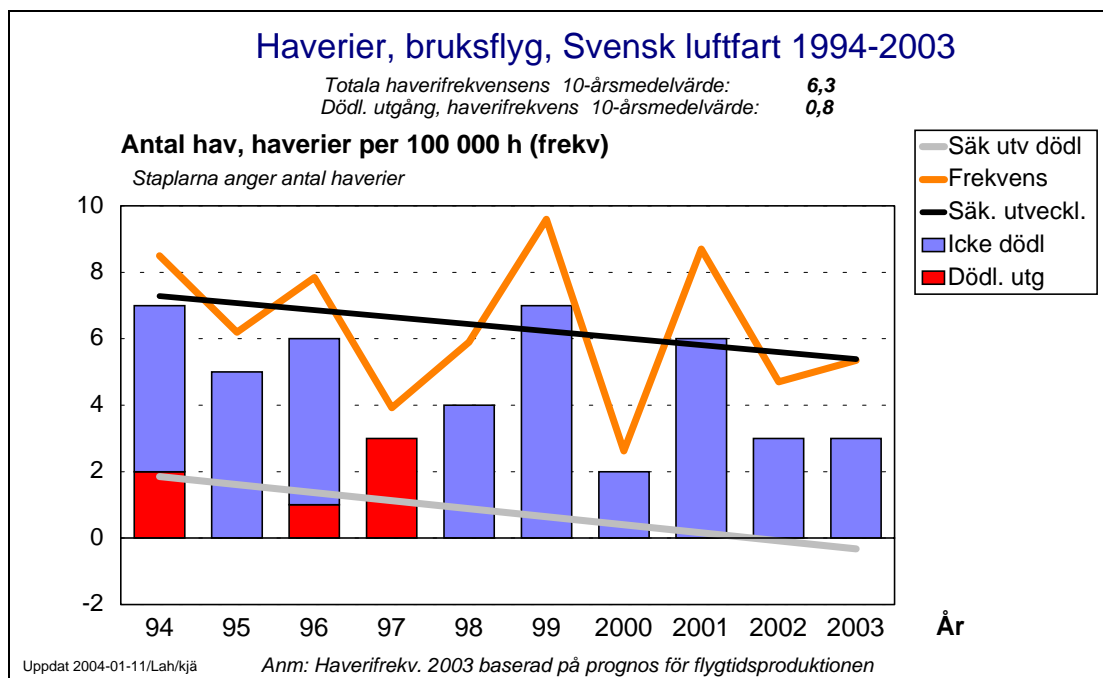
Jämfört med övriga välutvecklade luftfartsnationer har Sverige en mycket god flygsäkerhet inom linjefart och charter.

Under 2003 inträffade ett haveri inom linjefart och charter. Haveriet, som hände i samband med en landning utan passagerare, medförde inga allvarliga personskador. se figur 1. 2002 passerade utan haverier, medan två haverier inträffade 2001, dels i den tragiska olyckan på Linate-flygplatsen i Milano och dels i Skien, Norge.

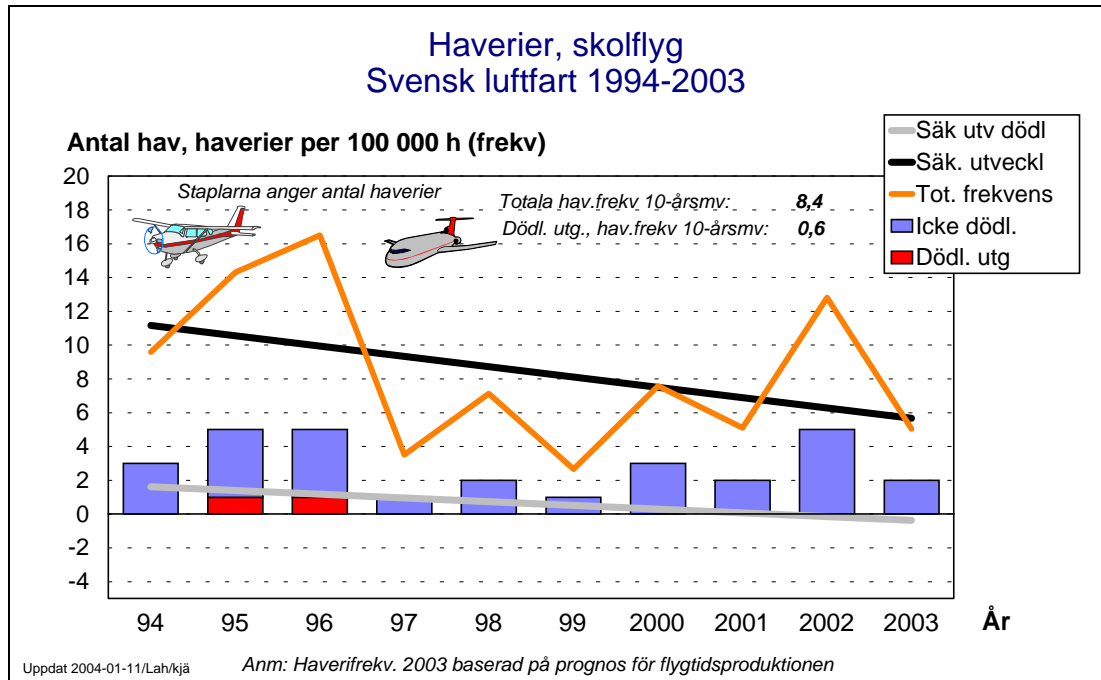
Haverifrekvensen för linjefart och charter för den senaste tioårsperioden (1994-2003) är 0,36 haverier per 100 000 timmar. Detta innebär en minskning jämfört med föregående tioårsperiod (1993-2002) på 10 procent. För att flygsäkerhetsmålet, att halvera haverifrekvensen, ska kunna uppnås till utgången av år 2007 krävs att antalet haverier är fortsatt på en låg nivå, inte fler än totalt tre under återstoden av perioden.



Inom bruksflyget, som främst består av kommersiell luftfart med helikopter och lätta luftfartyg, inträffade tre haverier under 2003, d v s samma antal som under 2002. Det har inte inträffat några haverier med dödlig utgång de senaste sex åren.

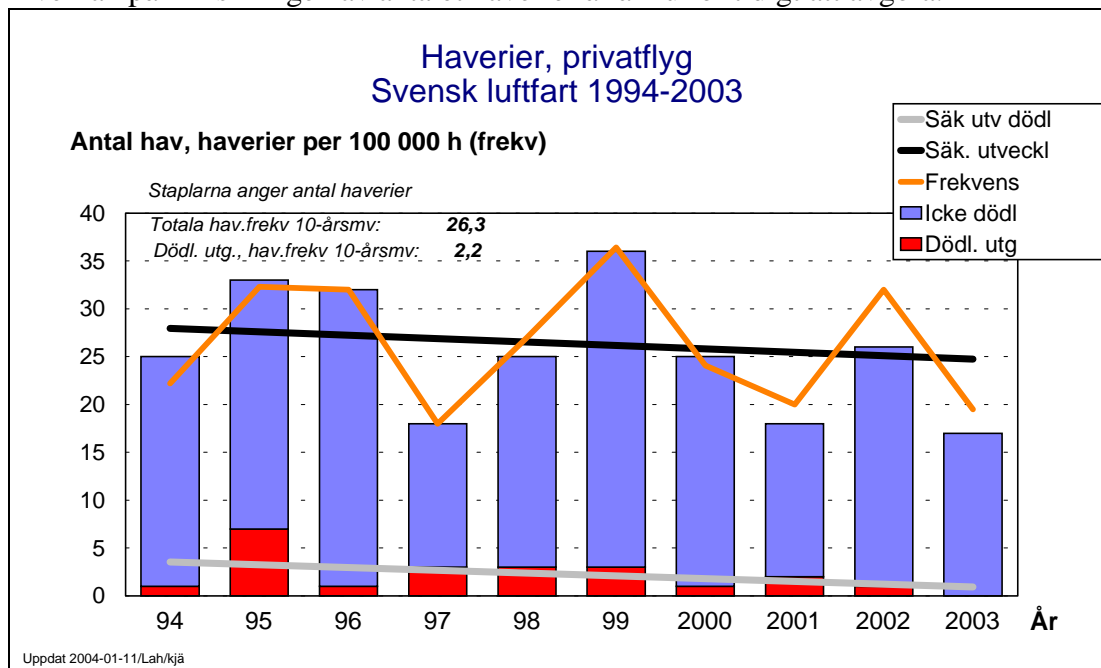


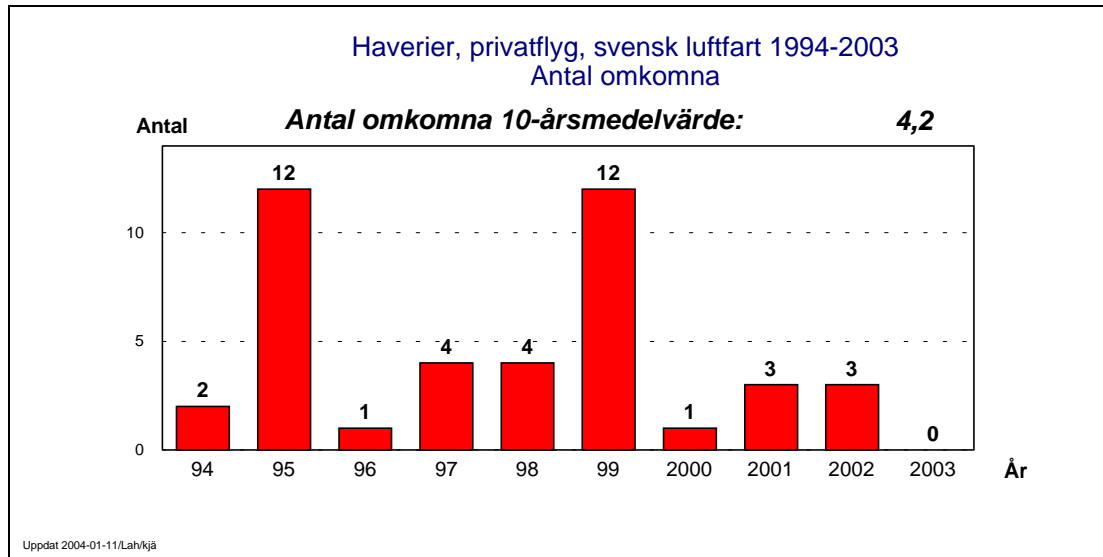
Skolflyget har en gynnsam utveckling med två haverier under 2003. Inga haverier med omkomna har inträffat de senaste sju åren.



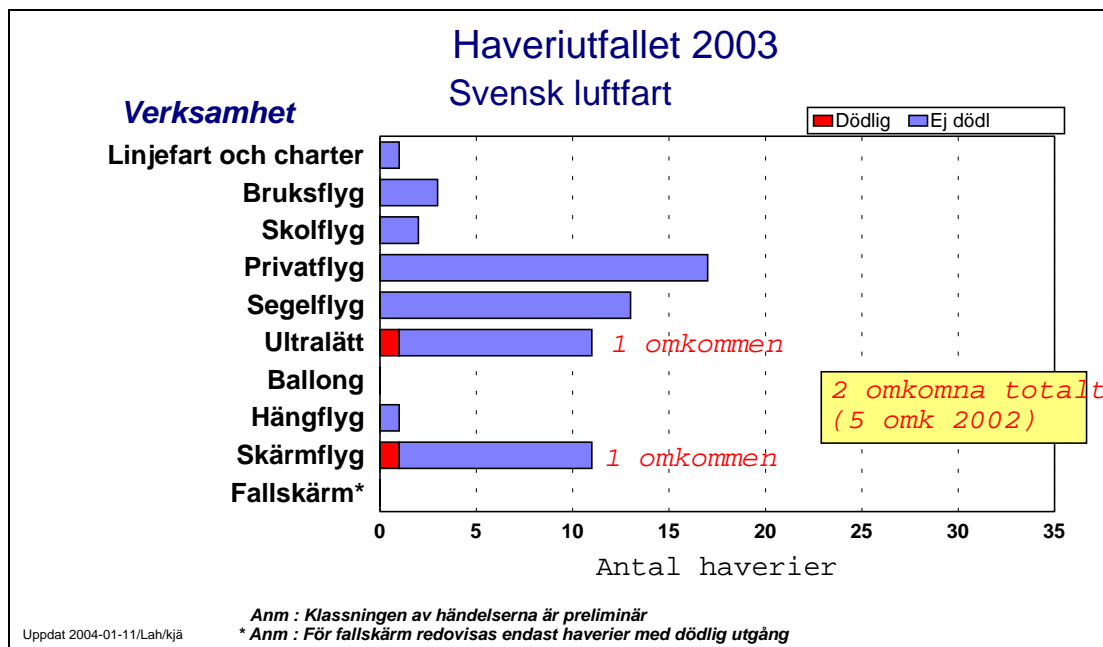
### 17 haverier inom privatflyget

Antalet haverier inom privatflyget stannade vid 17 år 2003, vilket är det bästa utfallet på mer än 30 år. Utvecklingen inom privatflyget visar på en svagt förbättrad trend för den totala haverifrekvensen, se fig 2. Antalet haverier har dock hittills inte sjunkit i den omfattning som krävs för att målet, en halvering, ska kunna nås fram till 2007. För att nå målet krävs en minskning under 10-15 haverier per år resten av perioden. Ett antal insatser för att förbättra säkerheten inom privatflyget pågår, bl a ett projekt som drivs av Luftfartsinspektionen i samarbete med intresseorganisationerna inom privatflyget. Om dessa insatser kan ha haft inverkan på minskningen av antalet haverier är ännu för tidigt att avgöra.





### Jämförelse av antalet haverier mellan olika verksamhetsformer



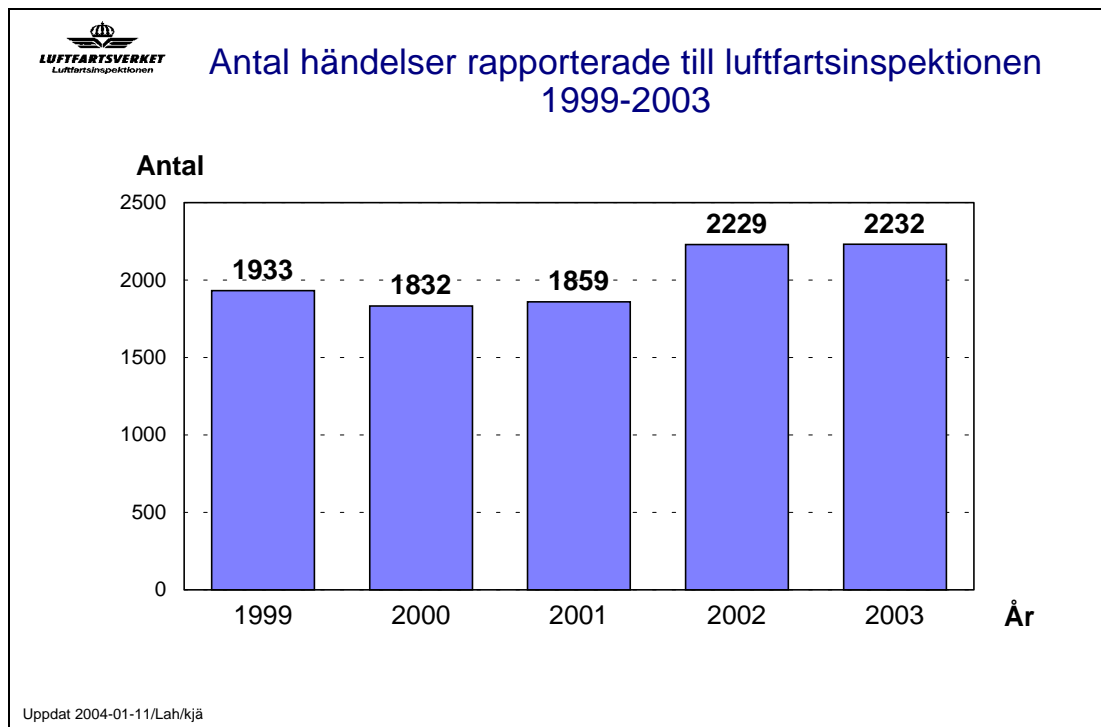
### Jämförelse av haverifrekvenser mellan verksamhetsformerna

Figuren visar storlekskillnaderna mellan haverifrekvenser totalt och för dödlig utgång. Linjefart och charter har jämförts med internationell luftfart med avseende på haverifrekvenser för dödlig utgång. Den jämförande perioden avser 1993-2002 för den internationella luftfarten.

## Fortsatt god vilja att rapportera störningar

Rapporteringsviljan i Sverige är god och antalet störningar som rapporterats till Luftfartsinspektionen från hela luftfartssystemet enligt krav i BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart) och JAR-OPS (Joint Aviation Requirement Operations) ligger fortsatt kvar på en hög nivå.

Störningsrapporterna bildar ett värdefullt underlag för allt flygsäkerhetsarbete. Under 2002 var antalet rapporterade störningar 2 229, jämfört med 1 859 under 2001. Antalet händelser för 2003 är 2235 d.v.s. samma nivå som föregående år. Detta trots att en 4%-ig minskning av flygtidsproduktionen förväntas inom den tunga luftfarten.



## Målet för luftfartsskydd uppfyllt

Luftfartsinspektionen anser att målet för luftfartsskyddet i Sverige är uppfyllt. De svenska föreskrifterna (BCL-SEC) uppfyller internationella standards och rekommendationer. Fyra EG-förordningar som rör luftfartsskydd har trätt ikraft under året och två av dem har en direkt påverkan på standarden avseende luftfartsskyddet. De svenska bestämmelserna har uppdaterats i enlighet med förordningskraven och trädde ikraft den 19 juli 2003. Den tredje EG-förordningen ställer krav på Luftfartsinspektionens verksamhetskontroll och den fjärde förordningen beskriver EU-kommissionens inspektioner av medlemsstaterna.