

AIC B 21/13. Ændring af Lov om Luftfart pr. 1. juli 2013 - Indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder og meddelelse af havarier og alvorlige hændelser

Lov om luftfart er med virkning fra den 1. juli 2013 blevet ændret med hensyn til Havarikommissionens (Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane - HCLJ) undersøgelsesforpligtelse. Lovændringen har ikke virkning for Færøerne og Grønland - se nedenfor.

Ændringen indebærer at HCLJ's luftfartsenhed nu skal undersøge havarier og alvorlige hændelser, jf. definitionerne i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010. Definitionerne er for nemheds skyld gengivet i bilag A til denne AIC.

Der er dog følgende undtagelser og bemærkninger:

Vedr. luftfartøjer uden nationalitetsregistrering

Luftfartøjer uden nationalitetsregistrering er ikke omfattet af HCLJ's undersøgelsesforpligtelse.

Vedr. ultralette luftfartøjer

UL-luftfartøjer er ikke omfattet af HCLJ's undersøgelsesforpligtelse grundet luftfartøjernes registreringsforhold, idet UL-luftfartøjer har en national flyvetilladelse og ikke har nationalitetsregistrering.

Vedr. alvorlige hændelser med luftfartøjer med en maksimal startvægt under 2.250 kg

Undersøgelsesernes omfang vil afhænge af HCLJ's forventninger til de eventuelle erfaringer, som kan opnås, og som vil kunne anvendes til at forbedre flyvesikkerheden, jf. art 5, stk. 3, i EU-forordning nr. 996/2010.

Luftfartøj	Havarier	Alvorlige hændelser
Motorfly og helikoptere	Undersøges	> 2.250 kg undersøges < 2.250 kg undersøges ikke med mindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden
Svævefly (inkl. motorsvævefly)	Undersøges	Undersøges ikke med mindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden
Balloner	Undersøges	Undersøges ikke med mindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden

HCLJ har i sit nyhedsbrev, udsendt den 28. juni 2013, orienteret om meddelelsespligten i forhold til HCLJ og i nyhedsbrevet gengivet en liste med typiske eksempler på alvorlige hændelser, jf. EU-forordning nr. 996/2010, se bilag B til denne AIC; Liste med eksempler på alvorlige hændelser.

Lovændringen medfører tillige ændringer i bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser. Denne bekendtgørelse er med virkning fra d. 1. juli 2013, ændret ved bekendtgørelse nr. 846 af 20. juni 2013. Ligeledes er BL 8-10, bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder ændret med virkning fra d. 1. juli 2013 ved BL 8-10 A. Herefter forestår udarbejdelse og udsendelse af instruksen for civile lufttrafikjenesteenheder, ATS-instruks 16, Rapportering og indberetning.

Som konsekvens af lovændringen skal hændelser, som ikke er kategoriseret som havarier eller alvorlige hændelser, indberettes til Trafikstyrelsen i henhold til BL 8-10 A, jf. BL 8-10.

Herefter gælder følgende meddelelsespligt for havarier og alvorlige hændelser:

Fsv. angår Danmark:

Meddelelse sker til HCLJ i henhold til bekendtgørelse nr. 846 af 20. juni 2013 om ændring af bekendtgørelse om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser, samt for ATS-enheder, ATS-instruks 16 gældende udgave.

Fsv. angår Færøerne:

Ingen ændring. Meddelelse sker til HCLJ i henhold til bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser, samt for ATS-enheder, ATS-instruks 16 gældende udgave.

Fsv. angår Grønland:

Ingen ændring. Meddelelse sker til HCLJ i henhold til bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser (se dog § 3 i ændringsbekendtgørelse nr. 846 af 20. juni 2013), samt for ATS-enheder, ATS-instruks 16 gældende udgave.

og for hændelser/flyvesikkerhedsmæssige begivenheder:

Fsv. angår Danmark:

Flyvesikkerhedsmæssige begivenheder og hændelser, som ikke er kategoriseret som havarier eller alvorlige hændelser, skal indberettes til Trafikstyrelsen i henhold til BL 8-10 A, jf. BL 8-10.

Fsv. angår Færøerne og Grønland:

Ingen ændring. Skal indberettes til Trafikstyrelsen i henhold til BL 8-10.

Bilag:

- A. Definitioner fra EU-forordning nr. 996/2010 og BL 8-10 A
- B. Liste fra EU-forordning nr. 996/2010 med eksempler på alvorlige hændelser

Bilag A, Definitioner:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010

Artikel 2, Definitioner:

"Havari":

en begivenhed i forbindelse med operation af et luftfartøj, der for et bemanded luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemanded luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig med det formål at flyve, og indtil det standser ved flyvnings afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned, og hvor:

- a) en person kvæstes dødeligt eller alvorligt som følge af
- at være i luftfartøjet
 - direkte berøring med en hvilken som helst del af luftfartøjet, herunder dele, som har løsnet sig fra luftfartøjet, eller
 - direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor

undtagen hvis skaderne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis skaderne rammer blinde passagerer, der har skjult sig uden for de områder, som passagerer og besætning normalt har adgang til,

- b) luftfartøjet udsættes for skade eller strukturelle fejl, som nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets ydeevne eller flyveegenskaber, og som normalt vil nødvendiggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til en enkelt motor (herunder dennes motorskærme eller tilbehør), til propeller, vingespidser, antenner, følere, ventiler, dæk, bremses, hjul, skærme, paneler, hjullemme, forruder, luftfartøjets beklædning (såsom mindre bule eller huller) eller til mindre skader på hovedrotorblade, halerotorblade, landingsstel samt mindre skader efter hagl eller sammenstød med fugle (herunder huller i radomen), eller

- c) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.

"Alvorlig hændelse":

en hændelse, der rummer omstændigheder, som viser tegn på, at der var stor sandsynlighed for et havari, og som havde forbindelse med operationen af et luftfartøj, der for et bemanded luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemanded luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig i den hensigt at flyve, og indtil det standser ved flyvnings afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned.

"Involveret person":

ejeren, et besætningsmedlem, operatøren af et luftfartøj, der er involveret i et havari eller en alvorlig hændelse; enhver person, som er involveret i vedligeholdelsen, konstruktionen eller fremstillingen af det pågældende luftfartøj eller i uddannelsen af dets besætning; enhver person, som er involveret i leveringen af flyvekontrol-, flyveinformations- eller flyvepladstjenester, og som har ydet tjenester til luftfartøjet; personale fra den nationale myndighed for civil luftfart eller EASA's personale.

BL 8-10 A:

"Flyvesikkerhedsmæssig begivenhed (begivenhed)":

Enhver flyvehændelse (hændelse), driftsforstyrrelse, fejl, mangel eller ethvert andet irregulært forhold, som har eller kan have påvirket flyvesikkerheden, og som ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, jf. luftfartslovens § 135 og bekendtgørelse nr. 846 af 20. juni 2013 om ændring af bekendtgørelse om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser.

Bilag B:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010

Bilag; Liste med eksempler på alvorlige hændelser:

Typiske eksempler på alvorlige hændelser. Listen er ikke udtømmende, og den tjener kun som vejledning for så vidt angår definitionen af udtrykket "alvorlig hændelse":

- En aktuell kollisionsrisiko, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation, eller hvor en afværgemanøvre ville have været på sin plads.
- Kontrolleret flyvning imod terræn, hvor kollision kun undgås med nød og næppe.
- Afbrudt start på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
- Start på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
- Landinger eller landingsforsøg på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
- Alvorlige svigt med hensyn til at nå op på den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
- Brand eller røgudvikling i passagerkabine, lastrum eller motorer, også selv om disse brande slukkes med brandslukningsudstyret.
- Hændelser, hvor flyvebesætningen har akut behov for at bruge iltmaske.
- Strukturel skade på luftfartøjet eller motorskade, herunder motorhavarier i turbinemotorer, der ikke er klassificeret som et havari.
- Flere forskellige funktionsfejl i et eller flere af luftfartøjets systemer, der har alvorlig indvirkning på operationen af luftfartøjet.
- Flyvebesætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed under flyvningen.
- En brændstoftilbeholdning, som gør det påkrævet for piloten at melde, at der foreligger en nødsituation.
- Indtrængen på start- og landingsbanen med alvorlighedsklassificering A i henhold til Incursions (ICAO Doc 9870) indeholder oplysninger om alvorlighedsklassificering.
- Hændelser i forbindelse med start og landing. Hændelser som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider.
- Systemsvigt, vejrfænomener, flyvning uden for det tilladte flyveområde, eller andre tildragelser, der vil kunne gøre det vanskeligt at bevare kontrollen over luftfartøjet.
- Svigt i mere end ét system inden for et flerstrengt system, der er obligatorisk for styring og navigering af luftfartøjer.