

Vedlegg 5:

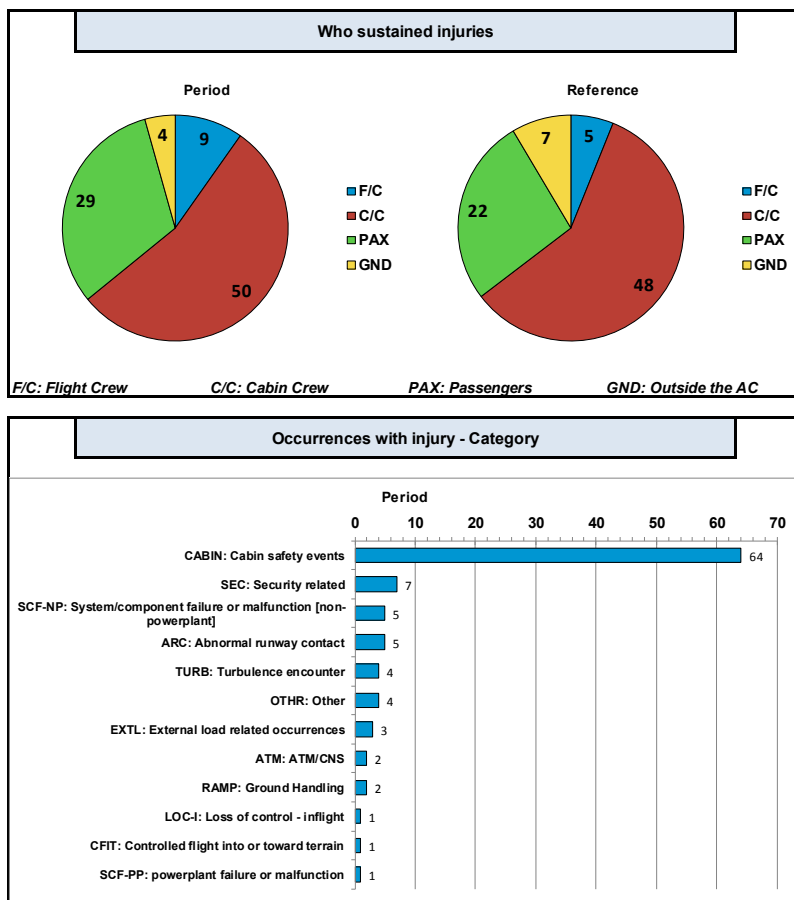
Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser, og tilgjengeliggjøring av informasjonen internt og eksternt

Ulykker

Innenfor passasjertransporten i norsk luftfart – med fly og offshore helikopter – ble ingen passasjerer eller besetning alvorlig skadd i 2014. Det skjedde imidlertid to fatale ulykker med norsk luftfartøy i fjor. Et redningshelikopter kolliderte med høyspentlinje ved Sollihøgda i januar. To besetningsmedlemmer omkom og den tredje ble alvorlig skadd. Seinere, i mars, havarerte et mikrofly på et islagt vatn utfor Voss, og begge om bord omkom.

Innen ruteflyging skjedde det to ulykker i fjor som resulterte i større skade på flyene. Det var en bakkekollisjon (GCOL) med en taksende Boeing 737 som kolliderte med avisingsbil på Sola, og en ground handling-ulykke (RAMP) der en servicebil kjørte inn i skroget til en Boeing 737 på oppstillingsplassen i London/Gatwick. Ingen personer om bord på flyene ble skadd, og disse typene materielle ulykker kjennetegnes nettopp ved at de ikke skader personer om bord. Under ground handling-ulykka på Gatwick ble imidlertid person som arbeidet med betjening av flyet på bakken alvorlig skadd. Det var ingen alvorlige hendelser med tyngre norske fly i fjor, men en hendelse med stort utenlandsk fly som opplevde alvorlig ising med tap av høyde underveis, og som undersøkes videre av SHT.

I overvåking av personskader for norsk luftfart ser vi at det er mindre skader på personer i kabinen som dominerer, der kabinbesetning eller passasjerer får mindre klem-, støt- eller brannskader. En indikator som ble etablert i 2014 følger omfang av personskader med fordeling på blant annet skadegrad, hendelseskategorier og flygefase. Et utdrag fra indikatoren framgår i figuren under.



der besetningen klarer å gjennomføre en sikkerhetslanding. Slike spenn er en utfordring for innlands helikopterflyging, både under arbeid med/vedlikehold av kraftlinjer, men også for øvrig helikopterflyging i lav høyde.



34. Aviation obstacles

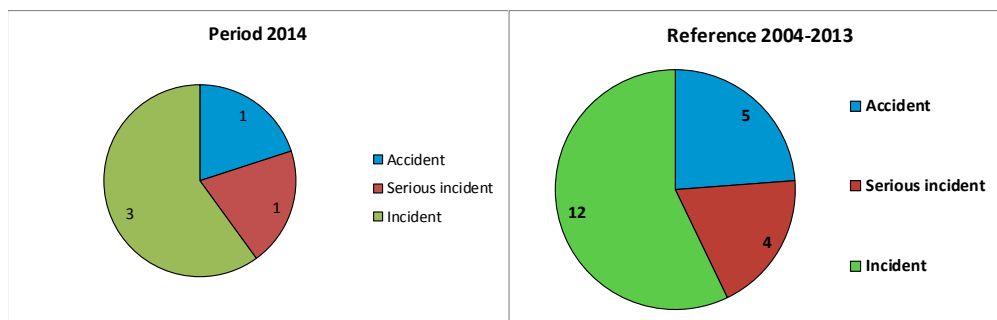
Updated: 14.1.2015

Period: 2014

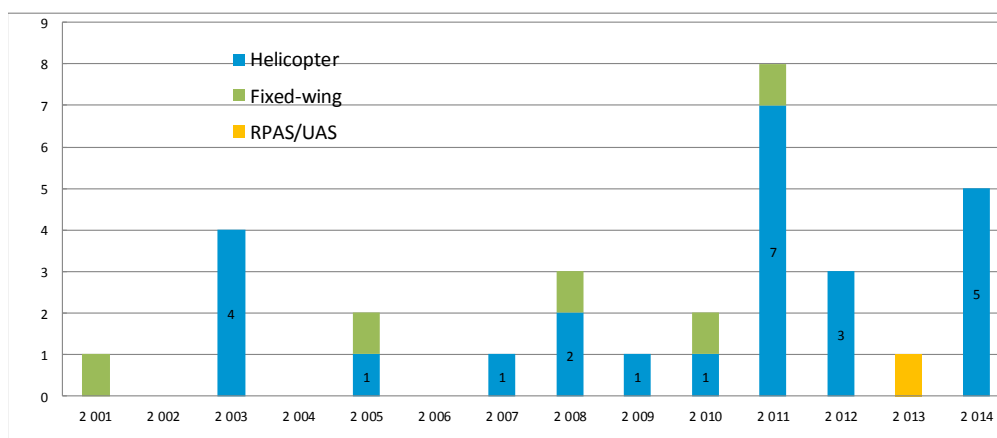
Reference Period: 2004-2013

Occurrences involving collision or near-collision with obstacles - such as wire, cable, power line, tall structure, mast, pole or crane during airborne phases. Terrain, buildings and airborne objects not attached to ground are excluded from this spi.

Collisions/near-collisions - by class



Collisions and near-collisions - yearly count



Denne indikatoren viser også fordeling for hendelsene på høyde over bakken og helikoptertype fordelt på de aktuelle flygefasene. Også typiske offshore-hendelser, der helikopter kommer i konflikt med kranbevegelser eller andre hindre under landing på installasjonene offshore, inngår som egne diagram i indikatoren.

2014 var nok et år uten ulykke for helikoptertransporten offshore, men også for lette kommersielle fly som hadde siste ulykke i 2008.

Innen allmennflyging omkom begge i mikroflyet som havarerte på islagt vatn utenfor Voss i mars. Ulykker, alvorlige hendelser og hendelser er ikke direkte tilgjengelig når det gjelder mikrofly, siden mikroflyklubben i NLF fører egne oversikter og ikke er underlagt det vanlige

hendelsesrapporteringsregimet til myndighetene. Ser vi utelukkende på fatale ulykker, som vi må anta er offentlige kjent, så representerer ikke den fatale ulykka i fjor noen negativ utvikling i fatal ulykkesfrekvens. Tvert imot viser fatal ulykkesfrekvens for norske mikrofly i siste tiårs periode en lavere verdi enn både det vi hadde i Norge på 90-tallet, og i forhold til referanser fra våre naboland, Sverige og Finland. Fatal ulykkesfrekvens for norske mikrofly er likevel som antatt vesentlig høyere enn det vi finner for den lette kommersielle luftfarten, og også høyere enn for vanlig privat motorfly og seilfly.

Vanlig privat motorfly hadde kun en ulykke i fjor, et historisk lavt tall for denne typen luftfart. Og ingen private helikoptre eller seilfly hadde ulykke i norsk luftfart i fjor.

Hendelser

Av alvorlige hendelser i 2014 legger vi først merke til to alvorlige nærpasseringer i Farris TMA i mai. Den første skjedde da et amerikansk registrert privatfly klatret gjennom sin tildelte høyde ut fra Torp og kom i konflikt med et lett skolefly som foretok en unnamanøver. Noen dager seinere opplevde et fly med fallskjermhoppere som klatret ut fra Geiteryggen et flygende objekt som passerte nært i 4800 fots høyde. Objektet var antatt å være et radiostyrt luftfartøy, men SHT undersøker saken videre.

For innlands helikopterflyging skjedde tre alvorlige hendelser med velkjente forløp som var svært nært å resultere i ulykker. Først en situasjon med tap av visuelle referanser og kollisjon med spenn før en vellykket sikkerhetslanding. På sommeren erfarte et lett helikopter sterkt vindskjær som dro helikopteret ned i bakken uten at kontrollen ble fullstendig tapt, og den siste hendelsen involverte teknisk feil på halerotor, men heldigvis i så lav høyde at piloten klarte å fullføre landingen.

Noen utvalgte sikkerhetsindikatorer som viste en negativ utvikling (økning i antall hendelser) for 2014 var «avvik fra tildelt høyde», «uregjerlige passasjerer», «fuglekollisjon» og «skade på luftfartøy» – alle med sanntidsoppdatering på våre nettsider. Spesielt omfanget på fuglekollisjoner bekymrer, både med tanke på de kostnadene og mindre materielle skader dette faktisk forårsaker, men også med tanke på skadepotensialet ved kollisjon med store fugler eller fugleflokker. Også skader som påføres luftfartøy under bakkehåndtering øker vesentlig, og langt mer enn den moderate økningen i flybevegelser for fjoråret skulle tilsi.

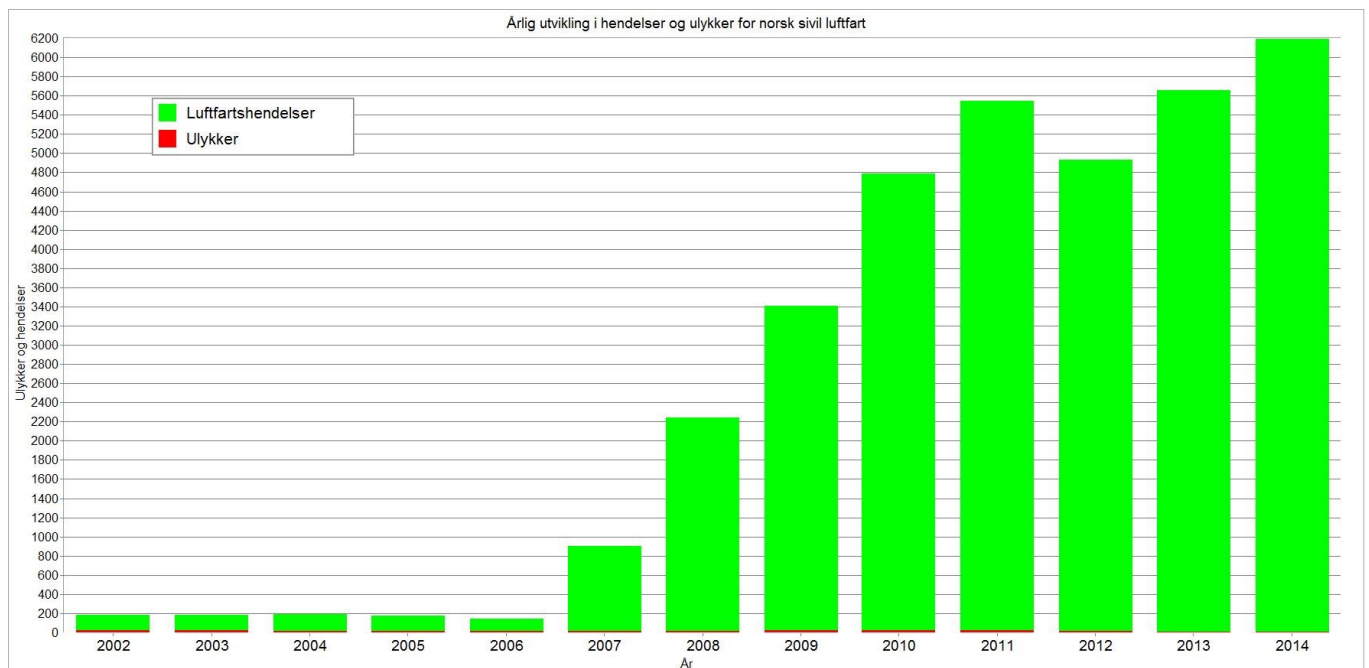
Formidling av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser

Analyseavdelingen har etablert nye indikatorer internt i LT som vi ønsker å publisere ikke-sensitiv informasjon fra. Disse er «utforkjøring fra rullebane», «tap av separasjon», «luftfartshinder» og «personskader». De inngår i ukentlig oppdatering og vil gjøres tilgjengelig som nasjonale nivåer på

våre internettsider etter en innledende forankring hos de mest involverte aktørene. Denne forankringen med de mest involverte organisasjonene skal sikre at man ikke eksponerer bidrag til hendelsene i en så stor grad at vi risikerer at åpenheten og rapporteringsvilje reduseres på sikt.

I 2014 klarte Europa, gjennom «Network of Analysts», å presisere det mest overordna uttrykket for flysikkerhetsmåling, eller Tier 1 SPI (Safety Performance Indicator) for den kommersielle luftfarten. Det innebærer en enkel sektorisering for tunge og lette fly og tilsvarende for tungt og lett helikopter. Gjennom et standardisert uttrykk for ulykker normalisert mot antall landinger, vil vi få referanser på dette nivået fra andre land, og samtidig kunne uttrykke et europeisk nivå for de ulike sektorene. En slik forsmak fikk vi allerede i fjor, da helikoptersikkerheten på norsk og britisk sektor ble eksponert gjennom media og for aktørene, noe som la grunnlaget for et større analyse- og sikkerhetsarbeid på britisk side.

Rapporteringsgraden og antall saker har fortsatt å øke for norsk luftfart fram til i dag, slik figuren under viser. For de totalt 6200 sakene (ulykker og hendelser) som ble tatt inn i nasjonal database for 2014, ble det sendt inn 7300 hendelsesrapporter, siden det er mange typer hendelser som belyses fra flere personellgrupper. For 2014 isolert sett, så har vi endelig fått harmonisert nivået på hendelsesrapportering fra våre tre større flyselskap, samtidig som vi har etablert kanal fra de som leverer meteorologiske tjenester til luftfarten. Også offshoreselskapene og mange større og mindre luftrafikkenheter og flyplasser har åpen og sunn rapportering, selv om det fortsatt finnes enkelte unntak.



Figuren viser årlig volum av ulykker og hendelser som er innrapportert til Luftfartstilsynet.