



Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

ÅRLIG SIKKERHEDS- RAPPORT FOR 2006

INDHOLDSFORTEGNELSE

004	SAMMENDRAG	
005	INDLEDNING	
006	1.0	DEN HISTORISKE UDVIKLING PÅ LUFTFARTSSIKKERHEDSOMRÅDET
008	2.0	DEN GLOBALE SIKKERHED I FORBINDELSE MED OFFENTLIG TRANSPORT
013	3.0	SIKKERHEDEN I EUROPA
013	3.1	Offentlig transport
013	3.1.1	Fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
015	3.1.2	Helikoptere
017	3.2	Almenflyvning og arbejdsflyvning
018	3.2.1	Fastvingede luftfartøjer
019	3.2.2	Helikoptere
020	3.2.3	Svæveplaner
021	3.2.4	Balloner
021	3.2.5	Luftfartøjer nævnt i bilag 2
022	4.0	ULYKKESKATEGORIER
022	4.1	CAST-ICAO-sikkerhedsindikatorer
026	4.2	Sikkerhedsindikatorer for offentlig lufttransport
031	5.0	EASA'S SIKKERHEDSINDSATS
031	5.1	Det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI)
032	5.1.1	Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Erhvervsflyvning (ECAST)
033	5.1.2	Den Europæiske Helikoptersikkerhedsgruppe (EHEST)
034	5.1.3	Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Almenflyvning (EGAST)
034	5.2	Udarbejdelse af regler
034	5.3	Certificering
035	BILAG	
035		Bilag 1: Definitioner og akronymer
036		Bilag 2: Liste over figurer
038		Bilag 3: Liste over dødsulykker i 2006
039		Ansvarsfraskrivelse

SAMMENDRAG

Flyvning er den sikreste måde at rejse på. Denne sikkerhedsrapport viser, at 2006 over en tiårig periode (1997–2006) var det år, hvor der skete færrest dødsulykker med fastvingede luftfartøjer inden for offentlig transport. Der skete 42 ulykker med dødelig udgang på verdensplan dette år. Antallet af dødsofre var også lavere end gennemsnitligt for dette tiår.

Luftfartssikkerheden er høj i Europa, selv om antallet af dødsulykker er steget en smule siden 2004. I 2006 skete der seks dødsulykker med fastvingede luftfartøjer inden for offentlig transport med 146 dødsofre til følge, hvilket er højere end gennemsnitligt for det pågældende tiår (105). Mange af disse dødsfald forekom i forbindelse med en enkelt ulykke. Den 9. juli 2006 skred en fransk registreret Airbus 310 ud over landingsbanen i Irkutsk i Rusland. 126 mennesker mistede livet. Denne rapport viser også, at ulykkesfrekvensen ikke er faldet så meget i Europa som i andre dele af verden.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) har for første gang indsamlet data om europæiske ulykker i forbindelse med almenflyvning og arbejdsflyvning og inkluderet dem i denne rapport. Dataene blev stillet til rådighed af de nationale havarimyndigheder eller de nationale luftfartsmyndigheder.

EASA arbejder til stadighed på at bevare og højne luftfartssikkerheden. Der gøres desuden rede for agenturets øgede sikkerhedsindsats, herunder det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ, i den årlige sikkerhedsrapport.

INDLEDNING

Denne årlige sikkerhedsrapport er udarbejdet af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) med henblik på at holde offentligheden underrettet om det generelle sikkerhedsniveau inden for civil luftfart som krævet i artikel 11, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002.

Agenturet skaffede sig i forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport adgang til oplysninger om ulykker indsamlet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) gennem ICAO's system for indberetning af data om ulykker/hændelser (ADREP)¹, ulykkesstatistikker udgivet af ICAO samt data om luftfartøjers anvendelse fremlagt af ICAO. EASA's medlemsstater blev også anmodet om at fremsende data om de ulykker, der var sket med lette luftfartøjer² i 2006.

Med "Europa" menes der i denne rapport de 27 EU-medlemsstater samt Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz. Sammenlignet med den årlige sikkerhedsrapport for 2005 tænkes der på Europa i bredere forstand, dvs. inklusive EU's nye medlemsstater, Bulgarien og Rumænien, og de fire EASA-medlemmer, der ikke er med i EU. Regionen fastlægges ud fra den stat, som det forulykkede luftfartøj er registreret i.

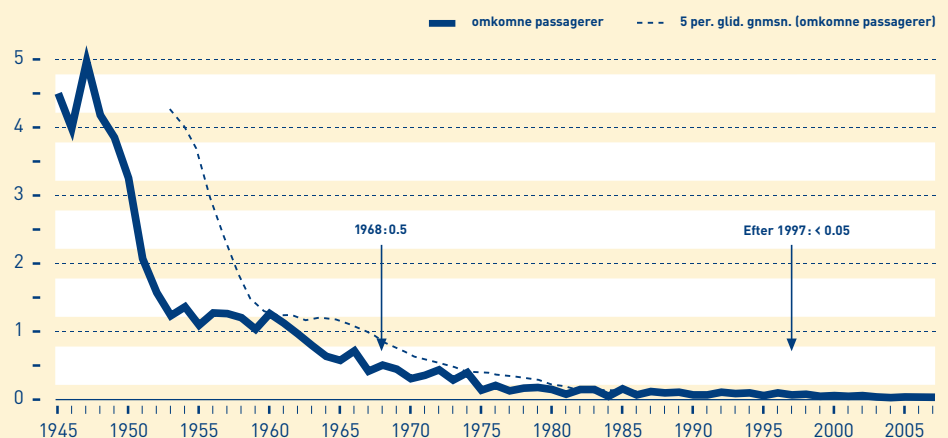
¹ Ifølge bilag 13, der omhandler undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser, skal staterne indsende oplysninger om ulykker med luftfartøjer, hvis højst tilladte startmasse overstiger 2 250 kg, til ICAO.

² Let luftfartøj: luftfartøj med en højst tilladt startmasse på under 2 251 kg.

DEN HISTORISKE UDVIKLING PÅ LUFTFARTSSIKKERHED- SOMRÅDET

Nedenstående tal bygger på de ulykkesfrekvenser, der er offentliggjort i ICAO-rådets årsberetning.

FIGUR 1 Omkomne passagerer pr. 100 mio. personmil, offentlig ruteflyvning, ekskl. ulovlige handlinger

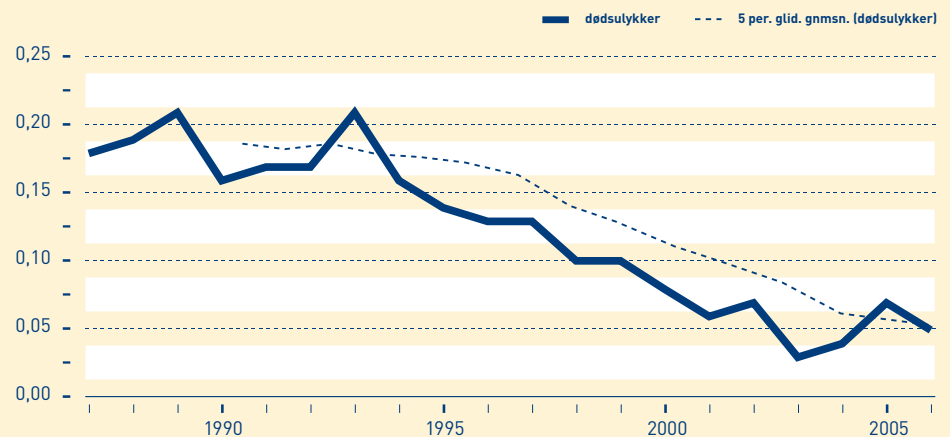


Dataene i **FIGUR 1** viser, at luftfartssikkerheden har forbedret sig siden 1945. Hvis man ser på antallet af omkomne passagerer pr. 100 mio. fløjne mil, tog det ca. 20 år (fra 1948 til 1968) at få tallet reduceret til en tiendedel, nemlig fra 5 til 0,5. Dette tal nåede også ned på en tiendedel ca. 30 år efter i 1997, hvor frekvensen var faldet til under 0,05.

I denne figur ser det ud, som om ulykkesfrekvensen har holdt sig på samme niveau i de seneste år. Det skyldes den skala, der er anvendt for at vise de høje frekvenser i slutningen af 1940'erne.

ICAO fremlægger ulykkesfrekvenser for ulykker med omkomne passagerer pr. 100 000 flyvninger i sine årsberetninger. **FIGUR 2** viser, hvordan denne frekvens har udviklet sig gennem de seneste tyve år.

FIGUR 2 Antal ulykker med omkomne passagerer pr. 100 000 flyvninger, ruteflyvning, ekskl. ulovlige handlinger



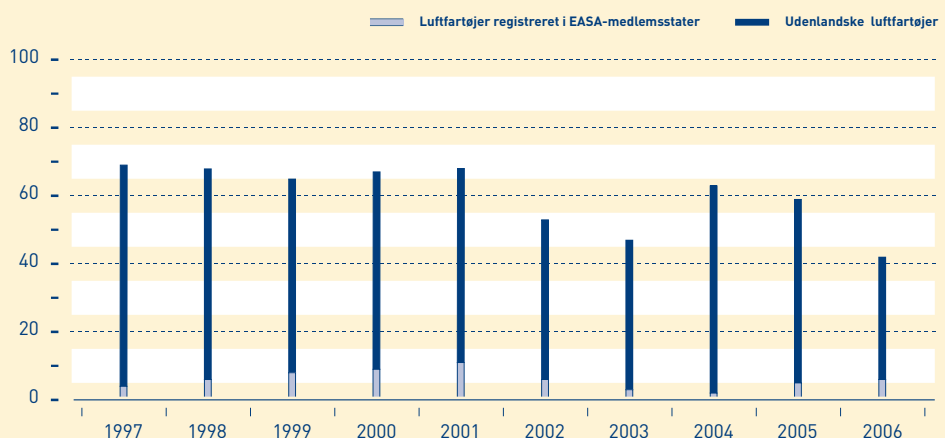
Antallet af ulykker med omkomne passagerer i forbindelse med ruteflyvning pr. 100 000 flyvninger svingede mellem 0,18 (1987) og 0,21 (1993). Der skete ingen forbedring i perioden fra 1987 til 1993. Herefter faldt frekvensen støt indtil 2003, hvor den nåede sit laveste niveau på 0,03. Efter stigningerne i 2004 og 2005 nåede frekvensen i 2006 ned på 0,05 som følge af det faldende antal dødsulykker.

DEN GLOBALE SIKKERHED I FORBINDELSE MED OFFENTLIG TRANSPORT

Oplysningerne om ulykker i denne del af rapporten bygger på data fra ICAO's system for indberetning af data om ulykker/hændelser (ADREP). De vedrører dødsulykker³ med fastvingede luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på over 2 250 kg.

I løbet af de seneste ti år er der i gennemsnit sket 60 dødsulykker med fastvingede luftfartøjer i forbindelse med offentlig transport om året. Antallet af dødsulykker var lavere i 2006 (42) end i 2005 (59) og lå på det laveste niveau i ti år (fra 1997 til 2006).

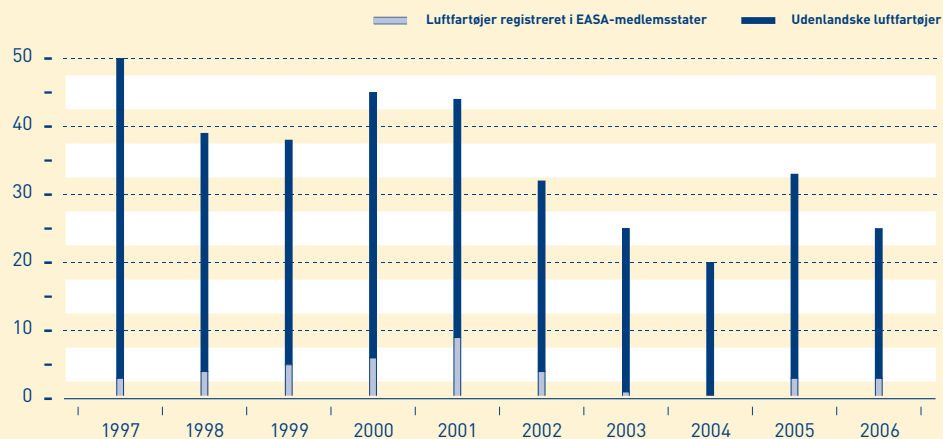
FIGUR 3 Dødsulykker, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM⁴



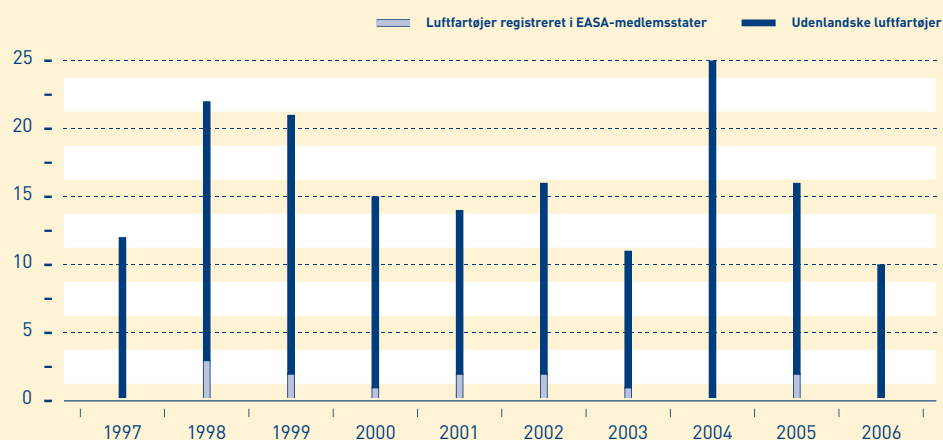
Offentlig transport kan underopdeles i persontransport, fragttransport og andre former for transport, herunder færge-, positionerings-, sightseeing- og taxaflvning. Passager- og godsflvninger spiller den største rolle, hvis man ser på antallet af flvninger. **FIGUR 4** og **5** viser antallet af dødsulykker i forbindelse med disse flvninger.

³ Dødsulykke: en ulykke, der har resulteret i mindst et dødsfald blandt besætningen og/eller passagerne eller på jorden inden for 30 dage efter ulykken.

⁴ MTOM = maximum certificated take-off mass (højst tilladt startmasse).

FIGUR 4 Dødsulykker, offentlig persontransport, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM

Der indtraf i alt 25 dødsulykker i forbindelse med offentlig persontransport i 2006, hvilket var det samme antal som i 2003. Antallet af ulykker var kun lavere i 2004 (20).

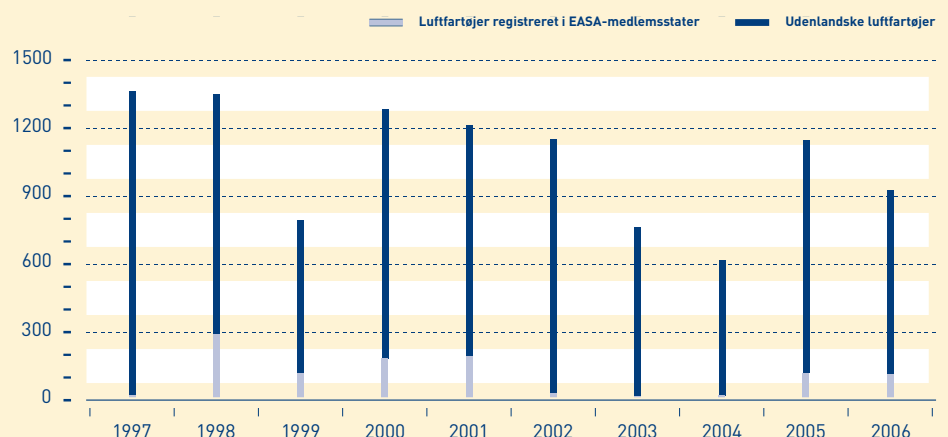
FIGUR 5 Dødsulykker, offentlig fragttransport, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM

Der skete 10 dødsulykker i forbindelse med offentlig fragttransport i 2006, hvilket var det laveste antal i ti år.

Det samlede antal dødsofre i forbindelse med alle offentlige transportere faldt fra 1 140 i 2005 til 923 i 2006. 2006 ligger stadig under gennemsnittet for det pågældende tiår (1 048), og antallet af dødsofre var kun lavere i de sidste tre år af det foregående tiår, end det var i 2006. I 2006 omkom der 823 passagerer i forbindelse med offentlig transport. Det var en stigning i forhold til 2004, hvor der omkom 456, men et fald i forhold til 2005, hvor der omkom 990. Antallet af omkomne passagerer var også lavere i 2006 end gennemsnittet (891,3) for det foregående tiår.

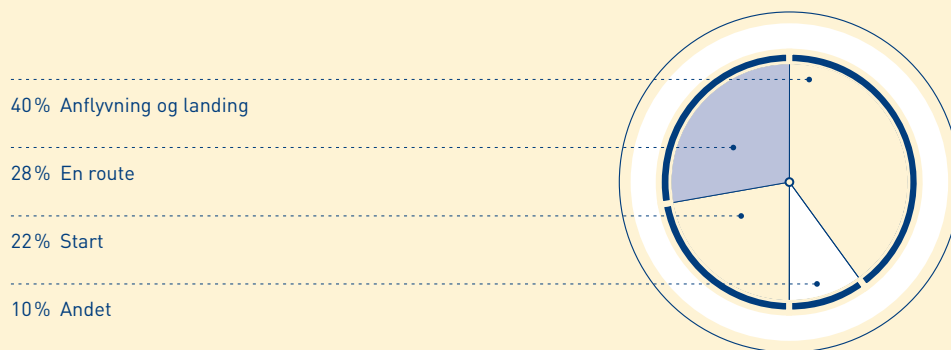
Der gøres opmærksom på, at antallet af dødsofre i diagrammerne inkluderer dødsofre som følge af ulovlige handlinger inden for civil luftfart.

FIGUR 6 Dødsofre, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM



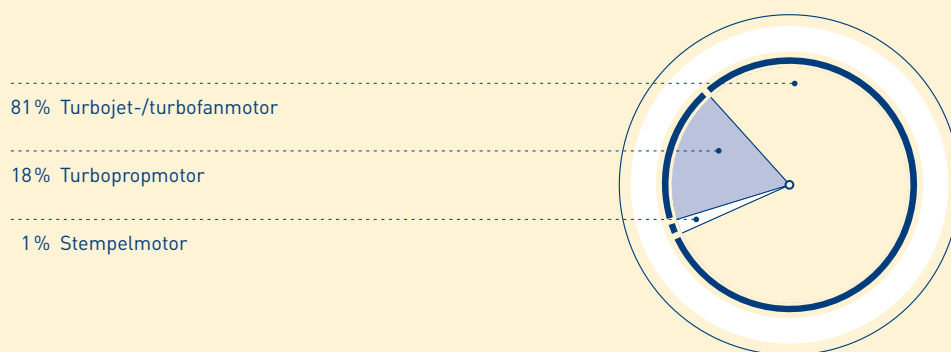
FIGUR 7 viser, at de fleste dødsulykker i løbet af de seneste ti år skete i forbindelse med anflyvning og landing (40 %), selv om størstedelen af flyvningen foregår i route-fasen eller ved marchhastighed.

FIGUR 7 Dødsulykker fordelt på flyvefaser, hele verden, offentlig transport, 1997 – 2006, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM

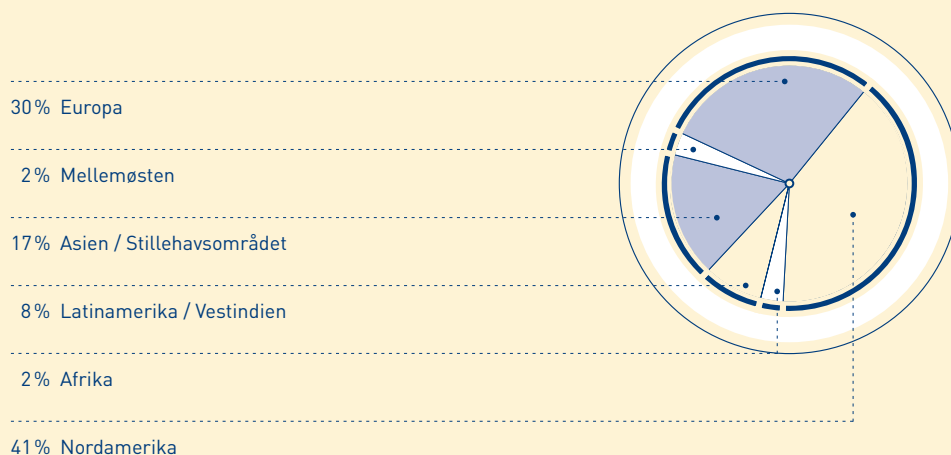


ICAO's data viser, at den kommercielle luftfartsflåde (luftfartøjer på over 9 000 kg MTOM) først og fremmest består af turbinedrevne luftfartøjer, der udgør 99 % af flåden. Fordelingen fremgår af **FIGUR 8**.

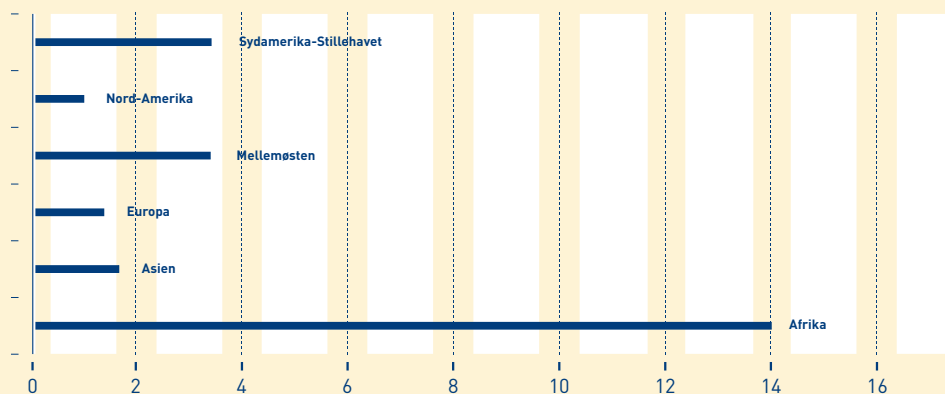
FIGUR 8 Kommercielle luftfartøjer efter fremdriftsmiddel, ICAO-deltagerlande 1996 – 2005, luftfartøjer på over 9 000 kg MTOM



Trafikkens fordeling på ICAO's statistiske regioner ses i **FIGUR 9**.

FIGUR 9 Antal rute- og charterflyvninger, fordelt på regioner, 2000 – 2005

FIGUR 10 viser det samlede antal dødsulykker i forbindelse med rute- og charterflyvning med fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg fordelt på ICAO's statistiske regioner. Tallene er beregnet ved hjælp af data fra ICAO's ADREP-system for ulykker med luftfartøjer over 2 250 kg MTOM samt ICAO-data vedrørende transporter (rute og charter) fordelt på ICAO's statistiske regioner.

FIGUR 10 Antal dødsulykker i perioden 2000 – 2005, rute- og charterflyvning

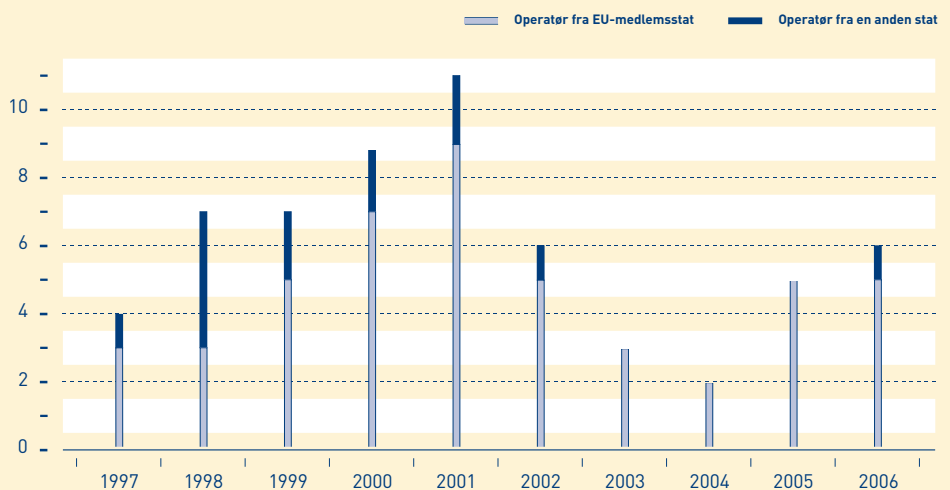
I dette kapitel gennemgås data om flyvehavarier i Europa. Sammenlignet med den årlige sikkerhedsrapport for 2005 tænkes der på Europa i bredere forstand, dvs. inklusive EU's nye medlemsstater, Bulgarien og Rumænien, og alle EASA-medlemmer, der ikke er med i EU.

3.1 OFFENTLIG TRANSPORT

3.1.1 FASTVINGEDE LUFTFARTØJER OVER 2 250 KG MTOM

I 2006 indtraf der seks dødsulykker i Europa med fastvingede luftfartøjer i forbindelse med offentlig transport. Antallet af dødsulykker steg således i forhold til 2005 (5) og 2004 (2). Antallet af dødsulykker ligger dog ikke over gennemsnittet for tiåret fra 1997 til 2006.

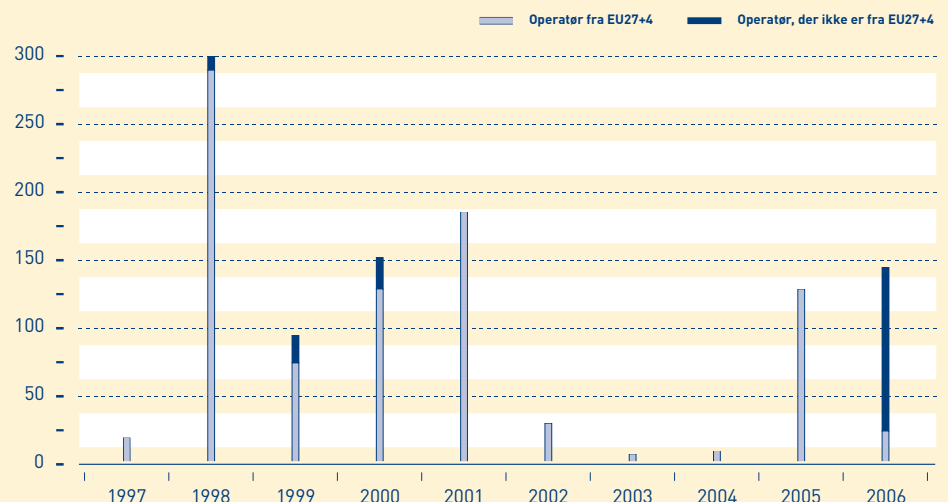
FIGUR 11 Dødsulykker, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM



Antallet af døds ofre steg fra 127 i 2005 til 147 i 2006 i Europa, hvilket er mere end gennemsnittet for de pågældende ti år (105,3). I 2006 omkom der 134 passagerer i forbindelse med offentlig transport. Det var en stigning i forhold til 2004, hvor der omkom 4, og 2005, hvor der omkom 117. Antallet af omkomne passagerer var også højere end gennemsnitligt (91,4) for tiåret fra 1997 til 2006.

Både i 2005 og 2006 skyldtes det høje antal dødsfald en enkelt ulykke, hvor der omkom over 100 personer (se også bilag 3). Den 9. juli 2006 kørte en fransk registreret Airbus 310 fra Sibir Airlines ud over landingsbanen under en landing i den russiske by Irkutsk. 126 mennesker mistede livet. Det forulykkede fly var registreret i en EASA-medlemsstat, men blev benyttet af et selskab fra en stat, der ikke var medlem af EASA.

FIGUR 12 Døds ofre, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM registreret i EASA-medlemsstaterne



Som i resten af verden sker de fleste dødsulykker i Europa under anflyvning og landing (43 %). Sammenholdt med ovenstående data viser det, at der sker færre dødsulykker under flyvningen (en route), men registreres flere dødsulykker i andre flyvefaser, f.eks. når luftfartøjet står eller kører på jorden.

FIGUR 13 Dødsulykker fordelt på flyvefaser, offentlig transport, 1997 – 2006, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM

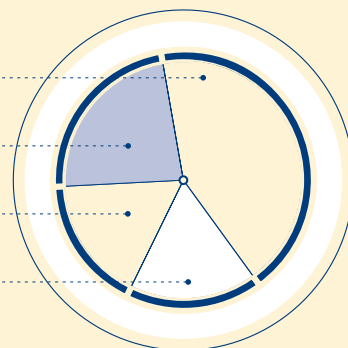
Luftfartøjer registreret i EASA-medlemsstaterne

43 % Anflyvning og landing

23 % Start

17 % En route

17 % Andet



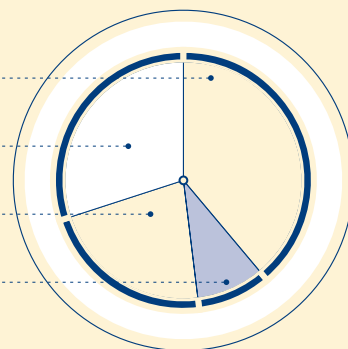
Udenlandske luftfartøjer

39 % Anflyvning og landing

30 % En route

22 % Start

9 % Andet



3.1.2 HELIKOPTERE

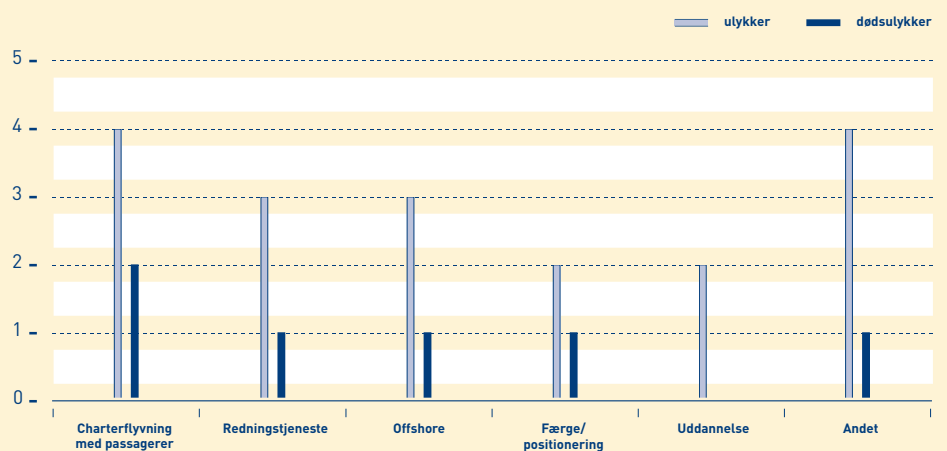
Oplysningerne i dette kapitel om de helikopterhavarier, der skete i 2006 i forbindelse med offentlig transport, bygger på data modtaget fra EASA-medlemsstaterne (se også afsnit 3.2) og ICAO's ADREP-system.

TABEL 1 Offentlig helikoptertransport – 2006

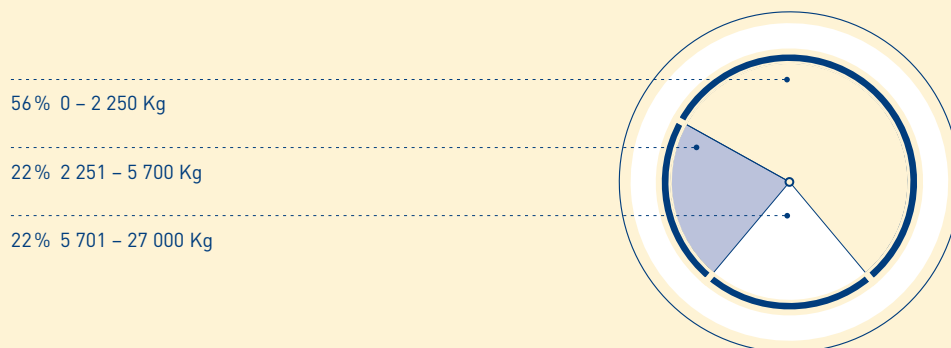
År	Ulykker	Dødsulykker	Dødsofre
2006	18	6	20

Over halvdelen af de 20 dødsfald skete i forbindelse med to ulykker, nemlig en ulykke med en offshore-helikopter den 27. december 2006 ved Morecambe Bay i Det Forenede Kongerige, hvor 7 personer omkom, og et styrt under en færgeflyvning i nærheden af Tenerife, De Kanariske Øer, den 8. juli 2006, hvor 6 personer omkom.

FIGUR 14 Ulykker og dødsulykker efter offentlig transportform, helikoptere registreret i EASA-medlemsstaterne, 2006



FIGUR 15 Fordeling af helikoptere, der anvendes til offentlig transport – ulykker efter MTOM, helikoptere registreret i EASA-medlemsstaterne, 2006



Undersøgelsen af årsagerne til de ulykker, der fandt sted i 2006, pågår i mange tilfælde stadig. Det er derfor ikke muligt at gøre rede for årsagerne til de ulykker med helikoptere anvendt til offentlig transport, der indtraf i 2006.

3.2 ALMENFLYVNING OG ARBEJDSFLYVNING

Lette luftfartøjer er til forskel fra luftfartøjer over 2 250 kg MTOM ikke omfattet af krav om indberetning eller anmeldelse til ICAO. EASA har derfor bedt EASA-medlemsstaterne om at indsende data om ulykker med lette luftfartøjer til agenturet. Oplysningerne i dette afsnit bygger på de ulykkesdata, der er modtaget fra 30 EASA-medlemsstater, samt på data fra ICAO's ADREP-system.⁵

Almenflyvning⁶ omfatter bl.a. fritids- og træningsflyvning. Arbejdskraftflyvning er flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester såsom landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, reklameflyvning og brandslukning.

Det er første gang, agenturet har indsamlet ulykkesdata vedrørende almenflyvning og arbejdskraftflyvning. Agenturet ønsker med tiden at opbygge et historisk register. Da der ikke foreligger eksponeringsdata for almenflyvning og arbejdskraftflyvning, var det ikke muligt at beregne ulykkesfrekvenser.

⁵ Alle lande undtagen Østrig fremlagde de ønskede data.

⁶ Almenflyvning er den del af luftfarten, der ikke betragtes som erhvervmæssig lufttransport eller arbejdskraftflyvning.

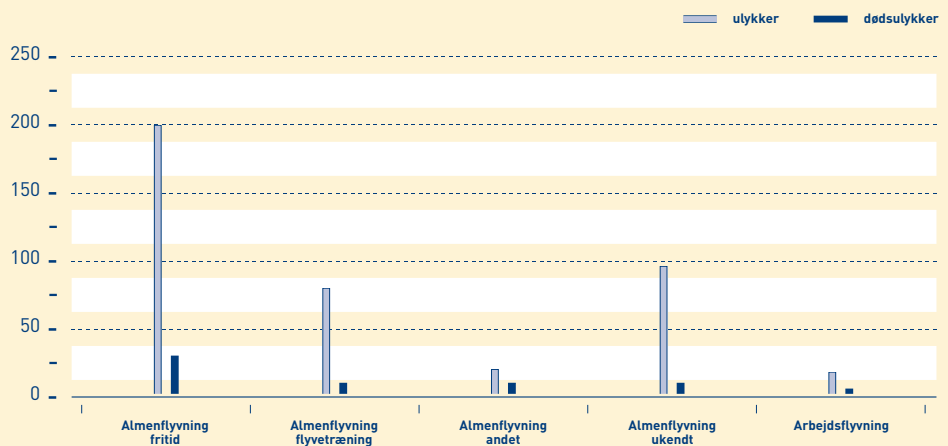
3.2.1 FASTVINGEDE LUFTFARTØJER

I dette kapitel fremlægges der ulykkesdata for fastvingede luftfartøjer, som der er udstedt et typecertifikat eller et luftdygtighedsbevis for i henhold til forordning (EF) nr. 1592/2002.

TABEL 2 Almenflyvning og arbejdsflyvning med fastvingede luftfartøjer – 2006

År	Ulykker	Dødsulykker	Dødsopfre
2006	385	55	102

FIGUR 16 Ulykker og dødsulykker efter transportform, almenflyvning og arbejdsflyvning, 2006



Som det fremgår af **FIGUR 16**, skete de fleste ulykker og dødsulykker i forbindelse med fritidsflyvning. Antallet af dødsfald er også størst (57) for denne type flyvning.

3.2.2 HELIKOPTERE

Dette afsnit indeholder data om ulykker i forbindelse med privat helikopterflyvning i 2006. Det indbefatter almenflyvning og arbejdsflyvning med helikopter.

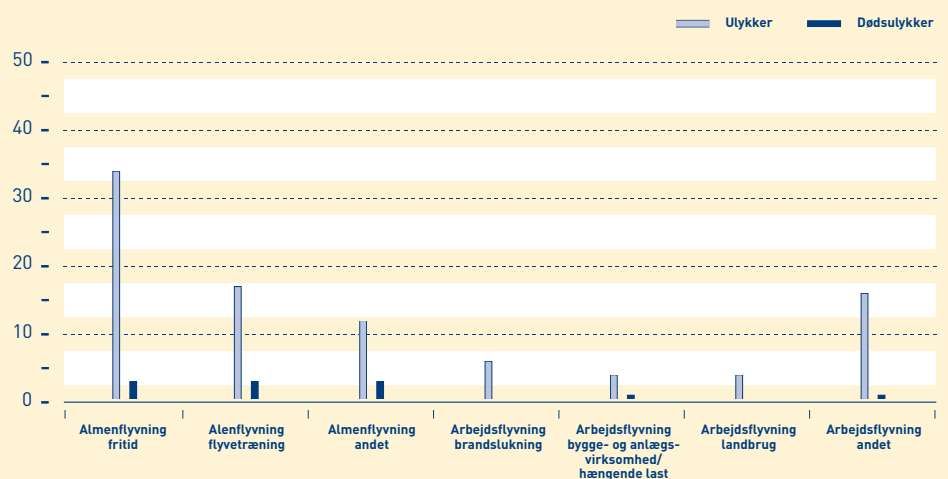
TABEL 3 Almenflyvning og arbejdsflyvning med helikopter – 2006

År	Ulykker	Dødsulykker	Dødsofre
2006	97	9	19

Der skete 9 dødsulykker i 2006, og 19 personer omkom.

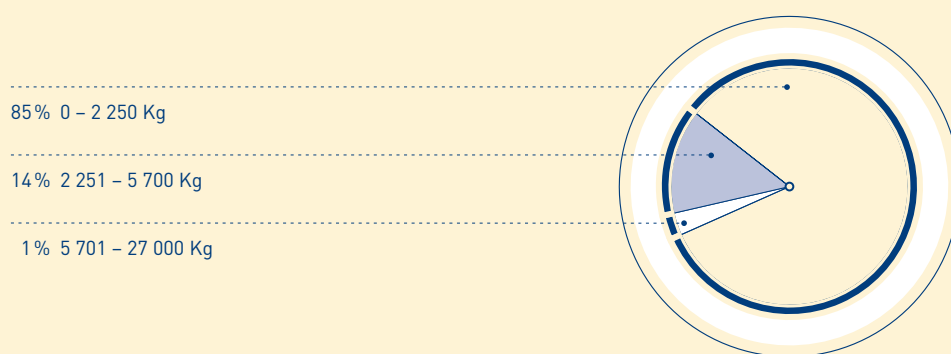
Dataene i **FIGUR 17** viser, at de fleste ulykker i 2006 skete i forbindelse med almen fritidsflyvning.

FIGUR 17 Ulykker og dødsulykker efter transportform, 2006, helikoptere registreret i EASA-medlemsstaterne



I 2006 skete næsten 85 % af alle ulykker med lette helikoptere på 2 250 kg MTOM eller derunder.

FIGUR 18 Ulykker fordelt på MTOM, 2006, helikoptere



3.2.3 SVÆVEPLANER

I 2006 skete der i alt 245 ulykker med svæveplaner. Tallet omfatter både svæveplaner og motorsvævefly. Der omkom 41 personer i forbindelse med 31 dødsulykker.

TABEL 4 Almenflyvning og arbejdsflyvning med svæveplaner – 2006

År	Ulykker	Dødsulykker	Dødsofre
2006	245	31	41

3.2.4 BALLONER

Der skete i alt 15 ulykker med lette balloner (0–2 250 kg) i 2006. Der var ingen dødsulykker.

TABEL 5 Ballonflyvninger i alt – 2006

År	Ulykker	Dødsulykker	Dødsofre
2006	15	0	0

3.2.5 LUFTFARTØJER NÆVNT I BILAG 2

Dette afsnit omhandler de luftfartøjer, der er nævnt i forordningens bilag 2. Bilag 2 i forordning (EF) nr. 1592/2002 opregner de kategorier af luftfartøjer, som EASA ikke skal udstede et typecertifikat eller et luftdygtighedsbevis for. Det drejer sig bl.a. om følgende kategorier:

- luftfartøjer med en klar historisk relevans
- luftfartøjer, der er designet eller ændret til forsknings- eller forsøgsformål eller til videnskabelige formål
- luftfartøjer, der er bygget af en amatør
- militære luftfartøjer
- luftfartøjer med en begrænset hastighed og en begrænset MTOM.

TABEL 6 Almenflyvning og arbejdsflyvning med luftfartøjer nævnt i bilag 2 – 2006

Type	Ulykker	Dødsulykker	Dødsofre
Små fly og ultralette fly	356	64	81
Gyroplaner	5	1	1
Faldskærme ⁷	23	2	2

⁷ De 23 faldskærmsulykker er kun indberettet af en stat, og det samlede antal betragtes derfor ikke som repræsentativt for EASA-medlemsstaterne.

4.1 CAST-ICAO-SIKKERHEDSINDIKATORER

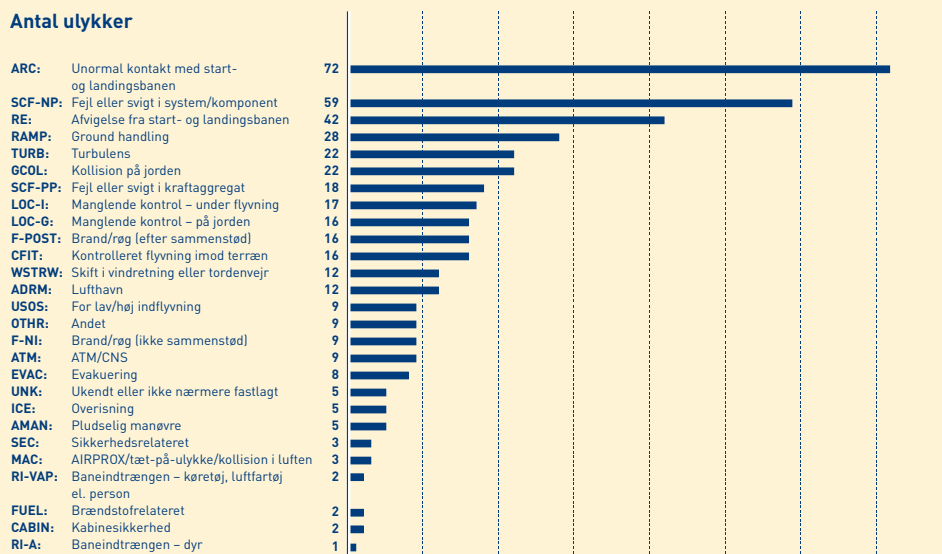
Hvert år inddeler ICAO's sikkerhedsindikatorgruppe (Safety Indicator Study Group – SISG) de ulykker, der er sket på verdensplan, i ulykkeskategorier ved hjælp af en taksonomi udviklet af CAST-ICAO's fælles taksonomigruppe. Der tages udgangspunkt i ulykker med fastvingede turbinedrevne luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på over 5 700 kg. Undersøgelsen omfatter offentlig transport og almenflyvning, men ikke flyveopvisninger, demonstrationsflyvninger, prøveflyvninger og ulovlige flyvninger.

SISG har klassificeret havarier med denne type luftfartøj fra 1997 og fremefter. Et havari kan henføres til mere end én kategori.

Figurerne i dette afsnit viser ulykkestallene for luftfartøjer, der er registreret i Europa og andre dele af verden. Tallene bygger på i alt 1 701 ulykker og 499 dødsulykker på verdensplan.

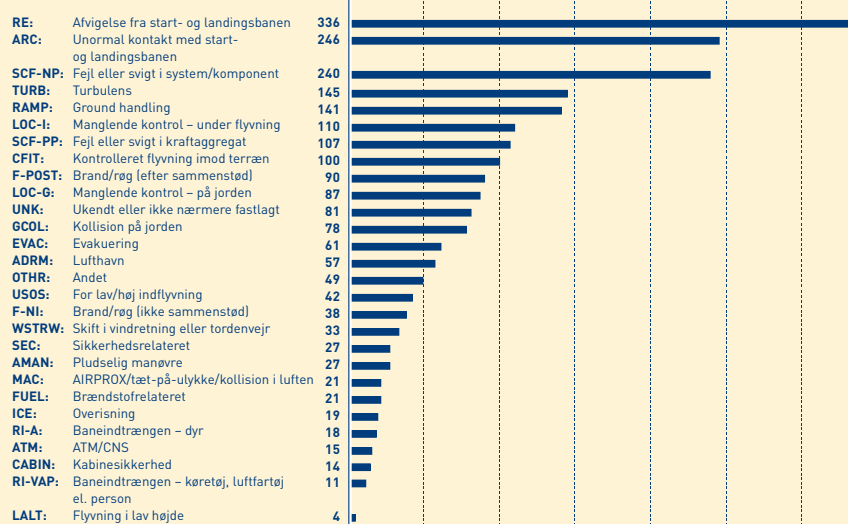
De tre største ulykkeskategorier er ens for Europa og resten af verden, men rækkefølgen er forskellig.

FIGUR 19 Ulykkeskategorier – ulykker med luftfartøjer, der er registreret i EASA-medlemsstater og anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg



FIGUR 20

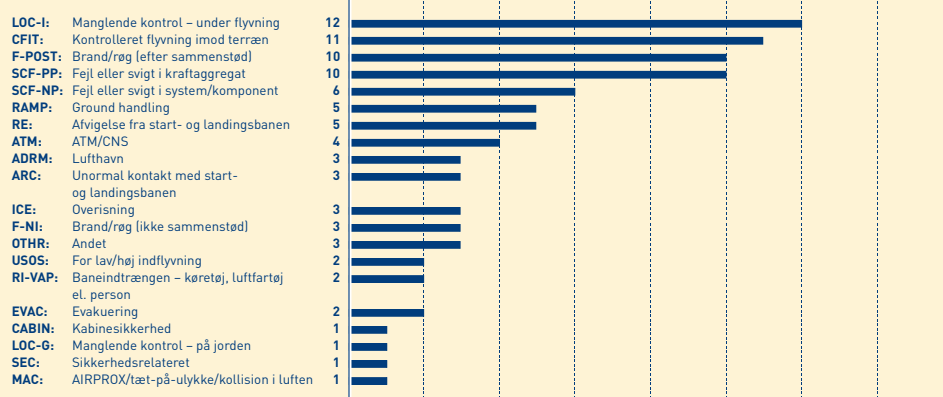
Ulykkeskategorier – ulykker med udenlandske luftfartøjer, der anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg

Antal ulykker

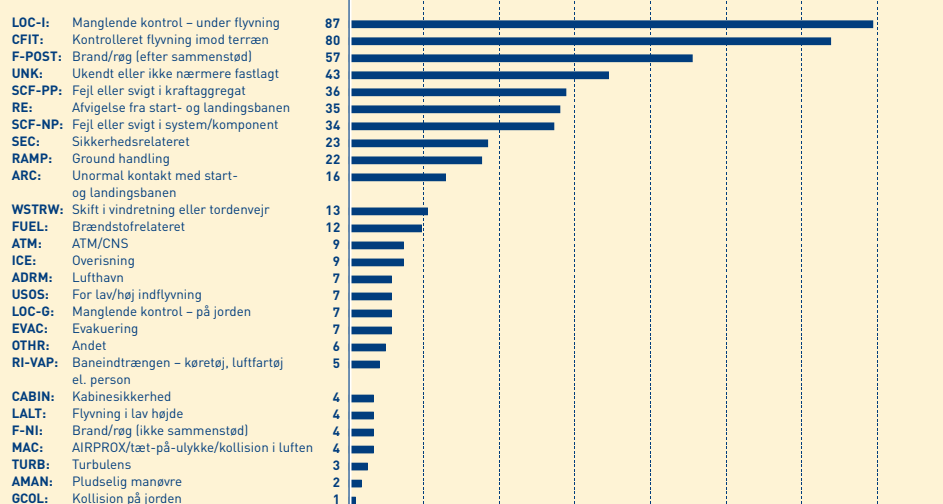
Ser man kun på dødsulykker, er de to hyppigste ulykkeskategorier ”manglende kontrol under flyvning” og ”kontrolleret flyvning imod terræn”. De tegner sig også for det største antal døds ofre på verdensplan.

FIGUR 21

Ulykkeskategorier – dødsulykker med luftfartøjer, der er registreret i EASA-medlemsstater og anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg

Antal ulykker**FIGUR 22**

Ulykkeskategorier – dødsulykker med udenlandske luftfartøjer, der anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg

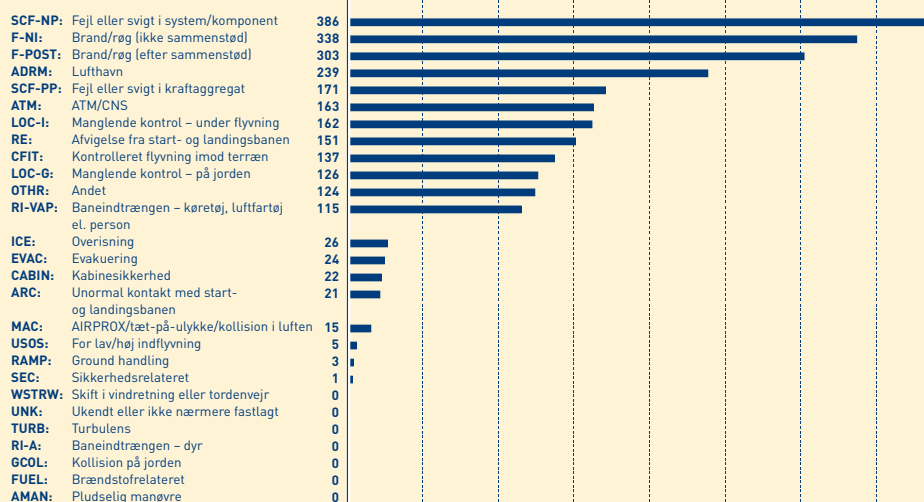
Antal ulykker

For europæisk registrerede luftfartøjer har der været flest dødsofre inden for kategorierne ”fejl eller svigt i system eller komponent – ikke kraftaggregat” og ”brand – ikke sammenstød” (se **FIGUR 23**). Der sker ikke så ofte havarier med europæisk registrerede luftfartøjer, hvor mange mister livet, og et enkelt havari kan derfor påvirke kategoriernes rækkefølge. Det store antal omkomne i kategorien brand uden sammenstød skyldes to ulykker, nemlig Swissair MD-11 (1998) og Air France Concorde (2000). De to ulykker tegner sig også for næsten samtlige dødsofre i kategorien SCF-NP.

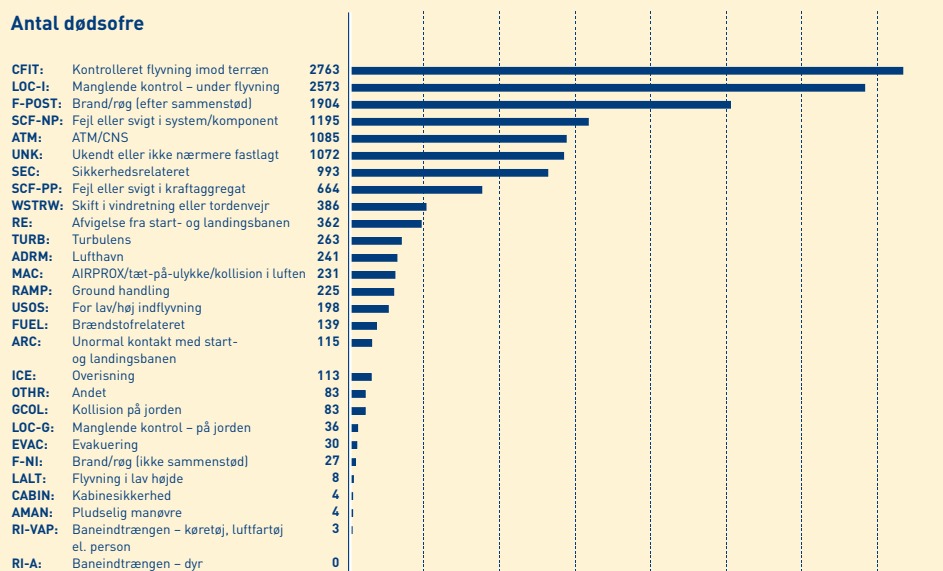
Hændelseskategorien ”lufthavn” ligger på fjerdepladsen. Her skete de fleste dødsfald i forbindelse med to større ulykker, nemlig SAS MD80 (2001) i Italien og Air France Concorde (2000) i Frankrig. ”Kontrolleret flyvning imod terræn” og ”manglende kontrol under flyvning” repræsenterer henholdsvis 137 og 162 dødsfald

FIGUR 23 Dødsofre pr. ulykkeskategori, luftfartøjer, der er registreret i EASA-medlemsstater og anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg

Antal dødsofre



FIGUR 24 Døds ofre pr. ulykkeskategori, udenlandske luftfartøjer, der anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg



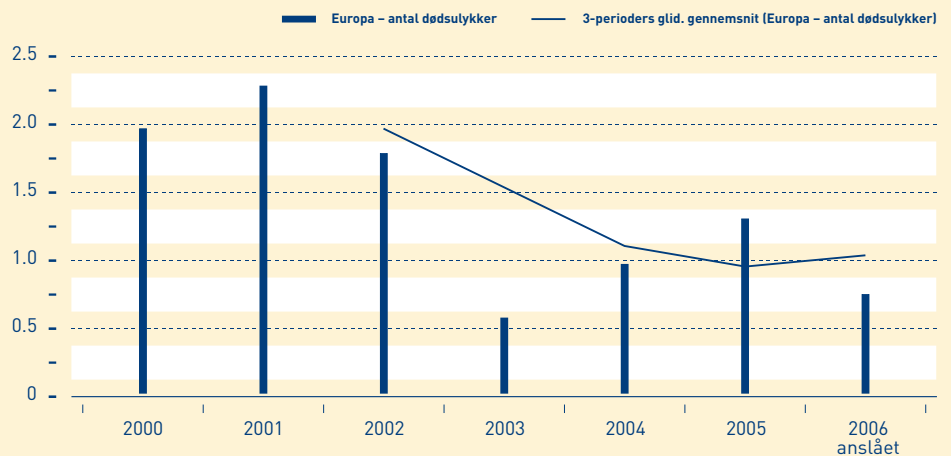
4.2 SIKKERHEDSINDIKATORER FOR OFFENTLIG LUFTTRANSPORT

Ud over de CAST-ICAO-ulykkeskategorier, der er beskrevet i kapitel 4.1, blev der også opstillet ulykkeskategorier for luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på mellem 2 250 og 5 700 kg.

Følgende ulykkesfrekvenser bygger på data hentet fra ICAO's ADREP-system og data vedrørende eksponering/transporter fremlagt af ICAO's luftfartskontor. Da denne rapport blev udarbejdet, forelå dataene for 2006 endnu ikke, hvilket betød, at rapporten kun kunne omfatte årene fra 2000 til 2005 (selv om der blev foretaget et skøn for 2006, jf. nedenfor). Der forelå desuden kun aggregerede data for samtlige europæiske stater. Beregningerne omfatter derfor også ulykkesfrekvenser for europæiske stater, der ikke er medlem af eller associeret med EASA.

FIGUR 25

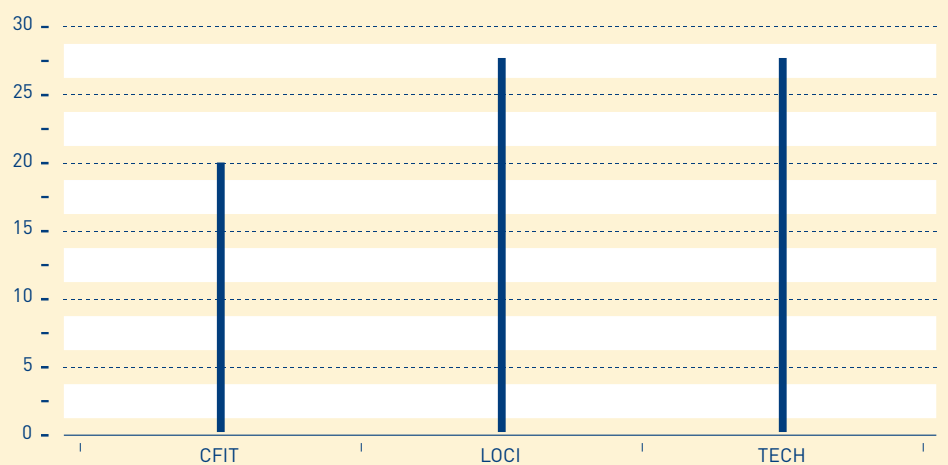
Antal dødsulykker, luftfartøjer registreret i Europa, 2000 – 2006, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg, offentlig transport



Frekvensen i **FIGUR 25** er baseret på det samlede antal dødsulykker, der er registreret i Europa, uanset årsagen til dem. Værdien for 2006 er anslået ud fra et skøn over antallet af flyvninger og det faktiske antal dødsulykker. Frekvensen faldt fra 2005 til 2006, hvilket navnlig skyldes, at antallet af ulykker faldt fra 10 i 2005 til 6 i 2006.

FIGUR 26 viser den relative frekvens for de tre største kategorier af dødsulykker med europæisk registrerede luftfartøjer.

FIGUR 26 Vigtigste ulykkeskategorier, Fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM registreret i Europa, offentlig transport, dødsulykker, 2000 – 2006



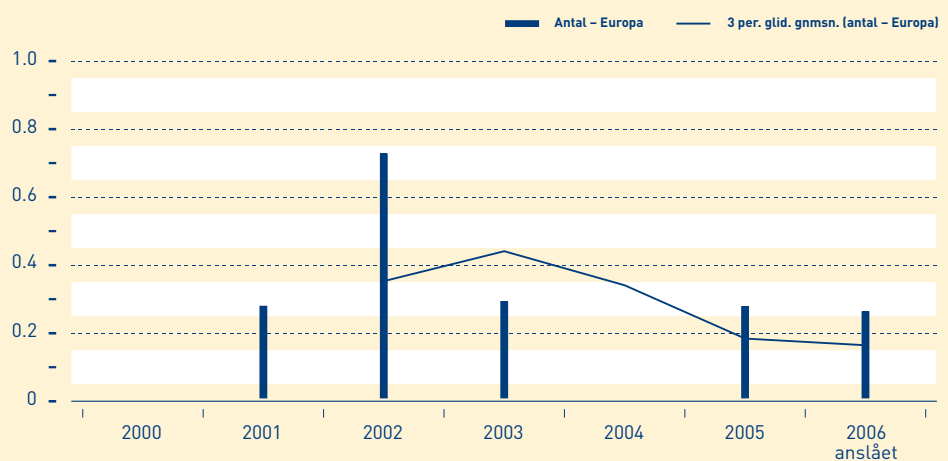
CFIT: Kontrolleret flyvning imod terræn

LOC-I: Manglende kontrol under flyvning

TECH: Ulykker i forbindelse med luftfartøjer/luftfartøjssystemer eller fejl i luftfartøjsmotorer

Kontrolleret flyvning imod terræn (CFIT)

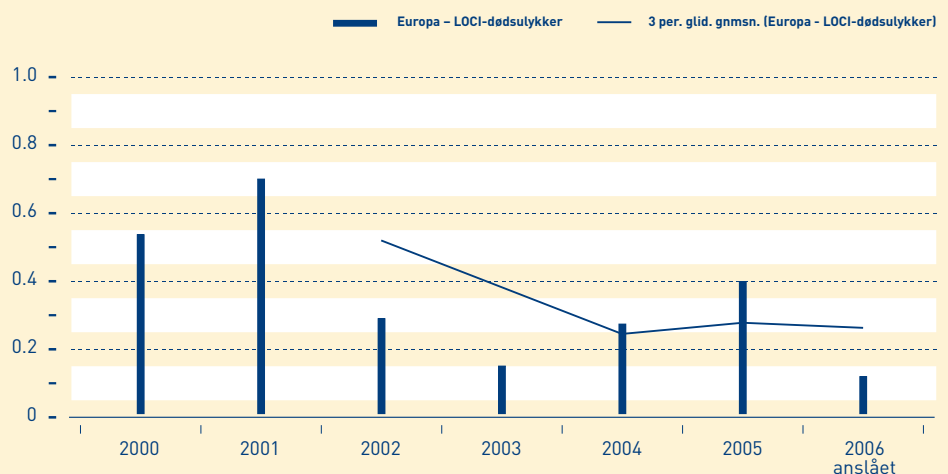
FIGUR 27 CFIT: Antal dødsulykker 2000 – 2006, fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg registreret i Europa, offentlig transport



Det beskedne fald i frekvensen, der ses, hvis man sammenligner årene 2003 og 2005 og den anslåede frekvens for 2006, skyldes, at trafikmængden steg, mens antallet af ulykker som følge af ”kontrolleret flyvning imod terræn” forblev uændret (2).

Manglende kontrol under flyvning (LOC-I)

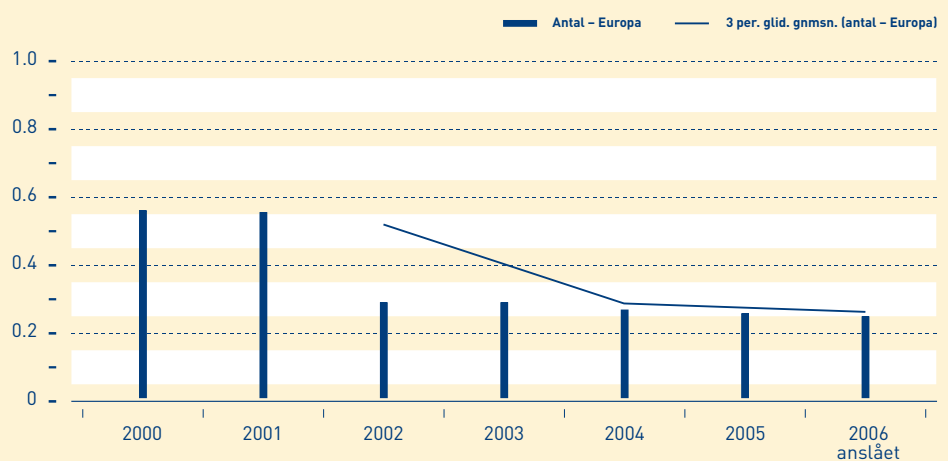
FIGUR 28 LOC-I: Antal dødsulykker 2000 – 2006, fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg registreret i Europa, offentlig transport



Antallet af ulykker i kategorien ”manglende kontrol under flyvning” varierede, men den gennemsnitlige frekvens for dødsulykker i forbindelse med ”manglende kontrol under flyvning” har i de seneste fem år ligget på ca. 0,27 ulykker pr. mio. flyvninger.

Ulykker i forbindelse med luftfartøjer/luftfartøjssystemer eller fejl i luftfartøjsmotorer (TECH)⁸

FIGUR 29 TECH: Antal dødsulykker 2000 – 2006, fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg registreret i Europa, offentlig transport



Det konstante antal dødsulykker inden for denne kategori er årsag til, at frekvensen for dødsulykker har været stabilt i de seneste fem år. Det beskedne fald, der kan observeres fra 2002 og fremefter, skyldes, at antallet af flyvninger steg, mens det tilsvarende antal ulykker ikke ændrede sig (2 om året).

KONKLUSION

Dataene viser, at luftfartssikkerheden er høj i Europa, og at der sker fortsatte forbedringer. Der er dog grund til en vis bekymring: Der er ikke sket så store forbedringer som andre steder i verden, antallet af ulykker er lavt, men konstant, og europæiske luftfartøjer er næsten altdominerende inden for visse ulykkeskategorier.

Der omkom næsten lige så mange personer i forbindelse med almenflyvning i Europa, som der gjorde i forbindelse med offentlig transport.

Der er behov for en samordnet europæisk indsats for at rette op på disse forhold.

⁸ NB: I denne analyse indgik ulykkesdata for ulykkeskategorierne "SCF-NP" (fejl i system/komponent, ikke kraftaggregat) såvel som "SCF-PP" (fejl i system/komponent, kraftaggregat).

5.1 DET EUROPÆISKE STRATEGISKE SIKKERHEDSINITIATIV (ESSI)

Det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI), som EASA lancerede i april 2006, er efterfølgeren til De Fælles Luftfartsmyndigheders (JAA) fælles luftfartssikkerhedsinitiativ (JSSI). ESSI blev oprettet på et møde den 27. april 2006, og ESSI overtog JSSI's arbejde den 28. juni 2006.

ESSI er et europæisk partnerskab på luftfartssikkerhedsområdet. Det har til formål at forbedre sikkerheden i Europa og for europæiske borgere overalt i verden i perioden 2007–2017 ved analysering af sikkerhedsdata, samordning med sikkerhedsinitiativer på verdensplan og iværksættelse af omkostningseffektive handlingsplaner.

ESSI har forandret og pustet nyt liv i det europæiske sikkerhedssamarbejde – der er fastlagt en ny målsætning, en ny strategi for partnerskabet mellem tilsynsmyndighederne og industrien og en ny metode. ESSI skal løfte arven fra JSSI ved at videreføre og udbygge samarbejdet med CAST (sikkerhedsgruppen for kommerciel luftfart) i USA og med andre vigtige sikkerhedsinitiativer på verdensplan, navnlig inden for rammerne af COSCAP (program for fælles udvikling af driftssikkerhed og vedvarende luftdygtighed), der indgår i ICAO's program for fagligt samarbejde.

ESSI passer naturligt ind i den køreplan for den globale luftfartssikkerhed, som Strategigruppen for Industrisikkerhed udarbejdede for ICAO i 2006 under ledelse af Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA). Som der opfordres til i køreplanen, fungerer ESSI som en mekanisme til samordning af sikkerhedsinitiativer inden for Europa og mellem Europa og resten af verden med henblik på at opnå en global harmonisering og mindske dobbeltarbejde blandt de berørte parter.

Deltagerne i ESSI er hentet hos EASA-medlemsstaterne (de 27 EU-medlemsstater samt Schweiz, Liechtenstein, Island og Norge) og JAA-staterne, fabrikanter, operatører og fagforeninger, forskningsorganisationer, Federal Aviation Administration (FAA – den amerikanske forbundsmyndighed for luftfart) og internationale organisationer som EUROCONTROL og ICAO. Over 70 civile og militære organisationer deltager på nuværende tidspunkt.

ESSI er et partnerskab mellem EASA, en række andre europæiske tilsynsmyndigheder og industrien. ESSI bygger ligesom CAST på princippet om, at industrien kan støtte op om reguleringsarbejdet ved frivilligt at forpligte sig til omkostningseffektive sikkerhedsforbedringer. Partnerskabet indgås ved, at organisationerne underskriver en erklæring, hvori de forpligter sig til at være ligeværdige partnere

i ESSI, tilvejebringe rimelige midler for at sikre, at ESSI kan fungere effektivt, og træffe rimelige foranstaltninger i forlængelse af ESSI's anbefalinger, retningslinjer og løsninger. Det fremgår af ESSI's vedtægter, at de enkelte ESSI-grupper for at styrke dette partnerskab skal ledes af både et medlem fra en tilsynsmyndighed og et medlem fra industrien.

ESSI er et dataorienteret og målrettet risikovurderings- og risikostyringsinitiativ. Det går ud på at analysere sikkerhedsdata og finde frem til de faktorer, der forårsager eller medvirker til ulykker og hændelser, og at identificere sikkerhedsrisici. Initiativet skal trække på andre sikkerhedsinitiativer for at undgå ressourcespild og opnå den størst mulige synergi. Der skal også udarbejdes prognoser for at klarlægge potentielle fremtidige risici. ESSI skal fastlægge sikkerhedsreferencer, opstille og offentliggøre sikkerhedsmål og afveje eventuelle muligheder for at mindske risiciene mod omkostningerne. Det skal opstilles handlingsplaner og afsættes midler til at opnå disse mål, og resultaterne skal stilles gratis til rådighed for luftfartsindustrien.

ESSI gør brug af og fremmer principper om sikkerhedsstyring, tager udgangspunkt i rimelighed ("just culture"), behandler alle sikkerhedsdata og kilder til sikkerhedsdata fortroligt og undlader at videregive beskyttede oplysninger og data.

ESSI hviler på tre søjler: Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Erhvervsflyvning (ECAST), Den Europæiske Helikoptersikkerhedsgruppe (EHEST) og Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Almenflyvning (EGAST). Helikoptergruppen tager sig både af erhvervs- og almenflyvning med helikopter.

5.1.1 DEN EUROPÆISKE SIKKERHEDSGRUPPE FOR ERHVERVSFLYVNING (ECAST)

ECAST, der beskæftiger sig med større flyveoperationer, blev lanceret i oktober 2006 af den gruppe, der oprettede ESSI. ECAST er det europæiske modstykke til CAST i USA. ECAST har til formål at forbedre sikkerheden inden for erhvervsmæssig luftfart i Europa og for de europæiske borgere overalt i verden.

ECAST er i færd med at udvikle et nyt sikkerhedstiltag baseret på tre faser: fase 1 – identificering og udvælgelse af sikkerhedsproblemer, fase 2 – analyse af sikkerhedsproblemer og fase 3 – udformning, iværksættelse og overvågning af handlingsplaner. I fase 1 vil ECAST opstille en liste over sikkerhedsproblemer, som udgør en risiko for den europæiske offentlighed, og som det kan være hensigtsmæssigt at træffe afhjælpende foranstaltninger over for. Listen underkastes en nærmere analyse i fase 2. ECAST vil i fase 3 udforme, vurdere, udvælge,

iværksætte og overvåge omkostningseffektive handlingsplaner for de enkelte sikkerhedsproblemer. ECAST vil ud fra de indikatorer for sikkerhedsniveauet, der fastlægges i fase 2, kontrollere, om handlingsplanerne er effektive nok til at opnå de anførte sikkerhedsmål, og gribe ind, hvis der er behov for det. Arbejdet i fase 1 gik i gang i april 2006, og de første resultater ventes at foreligge i 2007.

ECAST holder også øje med, om de handlingsplaner, der er overtaget fra JSSI, gennemføres i Europa. Der er tale om planer, som JSSI iværksatte med inspiration i CAST's arbejde. De har til formål at mindske risikoen for, at der indtræffer ulykker i Europa i forbindelse med "kontrolleret flyvning imod terræn", "manglende kontrol" og "start og landing".

Hertil kommer to andre ECAST-initiativer vedrørende kommunikation og samordning med andre sikkerhedsinitiativer i Europa og resten af verden.

5.1.2 DEN EUROPÆISKE HELIKOPTERSIKKERHEDSGRUPPE (EHEST)

EHEST er den anden søjle i ESSI. Gruppen består af repræsentanter for fabrikanter, operatører, forskningsorganisationer, tilsynsmyndigheder, havarimyndigheder og militære myndigheder fra hele Europa.

EHEST udgør også den europæiske del af IHST (den internationale helikoptersikkerhedsgruppe). IHST blev oprettet i USA i 2006 med det formål at reducere ulykkesfrekvensen med 80 % inden udgangen af 2016. De europæiske medlemmer af IHST oprettede EHEST i november 2006 for at tage hensyn til den særlige situation for helikoptersikkerheden i Europa.

Der blev dannet en Europæisk Analysegruppe for Helikoptersikkerhed (EHSAT), som skulle udvikle en metode til analyse af europæiske helikopterulykker og gennemførelse af analysen, i stil med JHSAT (den fælles helikoptersikkerhedsgruppe) under IHST. EHSAT skal sikre, at de undersøgelser, der foretages i Europa, afstemmes med JHSAT's arbejde.

EHSAT har af hensyn til de forskellige sprog, der anvendes i havarirapporter, og for at optimere ressourceanvendelsen oprettet syv regionale analysegrupper inden for Europa, som i 2007 skal dække 89 % af den europæiske flåde. Resultaterne samles af EHSAT med støtte fra EASA.

5.1.3 DEN EUROPÆISKE SIKKERHEDSGRUPPE FOR ALMENFLYVNING (EGAST)

EGAST, der er den tredje søjle i ESSI, lanceres i slutningen af 2007.

Almenflyvning består i Europa som i andre dele af verden af mange forskellige aktiviteter. Flyvesport og fritidsflyvning spænder over en bred vifte af aktiviteter i luften lige fra motor-, ballon- og svæveflyvning til nye påfund som skysurfing, flyvning med ultralette fly og paragliding.

EGAST vil tage hensyn til EASA's nye regelsæt for almenflyvning. Det kan være vanskeligt at skaffe data om sikkerheden inden for almenflyvning og at involvere miljøet omkring almenflyvning. EGAST vil med afsæt i nationale initiativer inden for almenflyvning i Europa skabe et europæisk forum for udveksling af sikkerhedsdata og bedste praksis.

5.2 UDARBEJDELSE AF REGLER

EASA arbejder på at forbedre det relevante regelsæt i forbindelse med sit lovgivningsmæssige arbejde med udgangspunkt i tidligere ulykker. Det kan der læses mere om på:

[HTTP://WWW.EASA.EUROPA.EU/HOME/RM_APP_EN.HTML](http://www.easa.europa.eu/home/rm_app_en.html).

5.3 CERTIFICERING

EASA træffer også specifikke foranstaltninger med grundlag i tidligere ulykker. Agenturet bestræber sig på at forbedre det fungerende system med hensyn til ulykkeskategorier på forskellige måder, bl.a. ved at udstede luftdygtighedsdirektiver. Det kan der læses mere om på:

[HTTP://WWW.EASA.EUROPA.EU/HOME/AW_DIR_EN.HTML](http://www.easa.europa.eu/home/aw_dir_en.html).

BILAG

BILAG 1: DEFINITIONER OG AKNONYMER

Havari/ulykke ⁹	En begivenhed, som indtræffer i forbindelse med anvendelse af et luftfartøj fra det tidspunkt, hvor en person går om bord for at flyve, og indtil alle personer er gået fra borde, og hvorunder: a) en person afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af: — tilstedeværelse i luftfartøjet eller — direkte berøring med dele af luftfartøjet, herunder dele deraf, som har løsnet sig, er revet løs eller — direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor, undtagen hvis kvæstelserne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis kvæstelserne rammer blinde passagerer, der skjuler sig uden for de områder, hvortil passagerer og besætning normalt har adgang, eller b) et luftfartøj udsættes for skade eller strukturelle fejl, som: — nedsætter dets strukturelle styrke, præstation eller — flyveegenskaber, og som normalt vil kræve en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til motoren, dens skærme eller tilbehør, eller fra skade, der er begrænset til propeller, vingespids, antenner, dæk, brems, strømlinjebeklædning, mindre buler eller punkturhuller i maskinens beklædning, eller c) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.
Arbejdsflyvning	En flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester såsom landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning og patruljering, eftersøgnings- og redningsarbejde eller reklameflyvning.
ADREP	Accident/Incident Data Reporting (ICAO's system for indberetning af data om ulykker/hændelser).
EASA	European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur).
EC	Europa-Kommissionen.
Dødsulykke	En ulykke, der har resulteret i mindst et dødsfald blandt besætningen og/eller passagererne eller på jorden inden for 30 dage efter ulykken.
Udenlandsk luftfartøj	Alle luftfartøjer, der ikke er registreret i EASA-medlemsstaterne.
Almenflyvning	En flyvning, der ikke er en erhvervsmæssig lufttransport eller en arbejdsflyvning.
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Organisationen for International Civil Luftfart).
Let luftfartøj	Luftfartøj med en højst tilladt startmasse på under 2 251 kg.
MTOM	Maximum certificated take-off mass (højst tilladt startmasse).
Offentlig transport	Flyvning, der omfatter befordring af passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje.
Ruteflyvning	En lufttrafiktjeneste, som kan benyttes af almindelige borgere og udbydes i henhold til en offentliggjort fartplan eller med en sådan hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger, og som medlemmer af offentligheden direkte kan bestille billetter til.
SISG	Safety Indicator Study Group (ICAO's Sikkerhedsindikatorgruppe).

⁹ EASA benytter ICAO's definitioner af begreberne "Havari/ulykke" og "Dødsulykke" (se ICAO, bilag 13, kapitel 1 – Definitioner).

FORKORTELSER FOR HÆNDELSESKATEGORIER

nærmere oplysninger kan ses på

[HTTP://INTLAVIATIONSTANDARDS.ORG/OCCURRENCECATEGORIES.HTML](http://intlaviationstandards.org/occurrencecategories.html)

ARC	Abnormal Runway Contact (unormal kontakt med start- og landingsbanen)
AMAN	Abrupt Manoeuvre (pludselig manøvre)
ADRM	Aerodrome (lufthavn)
ATM	ATM/CNS (lufttrafikstyring/kommunikation, navigation og overvågning)
CABIN	Cabin Safety Events (hændelser relateret til kabinesikkerhed)
CFIT	Controlled Flight into or Toward Terrain (kontrolleret flyvning imod terræn)
EVAC	Evakuering
F-NI	Fire/Smoke (Non-Impact) (brand/røg (ikke sammenstød))
F-POST	Fire/Smoke (Post-Impact) (brand/røg (efter sammenstød))
FUEL	Fuel Related (brændstofrelateret)
GCOL	Ground Collision (kollision på jorden)
RAMP	Ground handling
ICE	Icing (overisning)
LOC-G	Loss of Control – Ground (manglende kontrol - på jorden)
LOC-I	Loss of Control – In-flight (manglende kontrol - under flyvning)
LALT	Low Altitude Operations (flyvning ved lav højde)
MAC	Airprox/TCAS Alert/Loss of Separation/Near Midair Collisions/Midair Collision (Airprox/alarm fra kollisionsforebyggende system/manglende adskillelse/ tæt-på-sammenstød i luften/sammenstød i luften)
OTHR	Other (andet)
RE	Runway Excursion (afvigelse fra start- og landingsbanen)
RI-A	Runway Incursion – Animal (baneindtrængen - dyr)
RI-VAP	Runway Incursion – Vehicle, Aircraft or Person (baneindtrængen – køretøj, luftfartøj eller person)
SEC	Security Related (sikkerhedsrelateret)
SCF-NP	System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant) (fejl eller svigt i system/komponent (ikke kraftaggregat))
SCF-PP	System/Component Failure or Malfunction (Powerplant) (fejl eller svigt i system/komponent (kraftaggregat))
TURB	Turbulence Encounter (turbulens)
USOS	Undershoot/Overshoot (for lav/høj indflyvning)
UNK	Unknown or Undetermined (ukendt eller ikke nærmere fastlagt)
WSTRW	Windshear or Thunderstorm (skift i vindretning eller tordenvejr)

BILAG 2: LISTE OVER FIGURER

Figur 1	Omkomne passagerer pr. 100 mio. personmil, offentlig ruteflyvning, ekskl. ulovlige handlinger
Figur 2	Antal ulykker med omkomne passagerer pr. 100 000 flyvninger, ruteflyvning, ekskl. ulovlige handlinger
Figur 3	Dødsulykker, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
Figur 4	Dødsulykker, offentlig persontransport, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
Figur 5	Dødsulykker, offentlig fragtttransport, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
Figur 6	Dødsofre, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM

Figur 7	Dødsulykker fordelt på flyvefaser, hele verden, offentlig transport, 1997–2006, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
Figur 8	Kommercielle luftfartøjer efter fremdriftsmiddel, ICAO-deltagerlande 1996–2005, luftfartøjer på over 9 000 kg MTOM
Figur 9	Antal rute- og charterflyvninger fordelt på regioner, 2000–2005
Figur 10	Antal dødsulykker i perioden 2000–2005, rute- og charterflyvning
Figur 11	Dødsulykker, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
Figur 12	Dødsfre, offentlig transport under ét, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM registreret i EASA-medlemsstaterne
Figur 13	Dødsulykker fordelt på flyvefaser, offentlig transport, 1997–2006, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM
Figur 14	Ulykker og dødsulykker efter offentlig transportform, helikoptere registreret i EASA-medlemsstaterne, 2006
Figur 15	Fordeling af helikoptere, der anvendes til offentlig transport – ulykker efter MTOM, helikoptere registreret i EASA-medlemsstaterne, 2006
Figur 16	Ulykker og dødsulykker efter transportform, almenflyvning og arbejdsflyvning, 2006
Figur 17	Ulykker og dødsulykker efter transportform, 2006, helikoptere registreret i EASA-medlemsstaterne
Figur 18	Ulykker fordelt på MTOM, EASA-medlemsstater, helikoptere, 2006
Figur 19	Ulykkeskategorier – ulykker med luftfartøjer, der er registreret i EASA-medlemsstater og anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg
Figur 20	Ulykkeskategorier – ulykker med udenlandske luftfartøjer, der anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg
Figur 21	Ulykkeskategorier – dødsulykker med luftfartøjer, der er registreret i EASA-medlemsstater og anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg
Figur 22	Ulykkeskategorier – dødsulykker med udenlandske luftfartøjer, der anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg
Figur 23	Dødsfre pr. ulykkeskategori, luftfartøjer, der er registreret i EASA-medlemsstater og anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg
Figur 24	Dødsfre pr. ulykkeskategori, udenlandske luftfartøjer, der anvendes til offentlig transport eller almenflyvning, turbinedrevne fastvingede luftfartøjer med en masse på over 5 700 kg
Figur 25	Antal dødsulykker, luftfartøjer registreret i Europa, 2000–2006, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg, offentlig transport
Figur 26	Vigtigste ulykkeskategorier, fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM registreret i Europa, offentlig transport, dødsulykker, 2000–2006
Figur 27	CFIT: Antal dødsulykker 2000–2006, fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg registreret i Europa, offentlig transport
Figur 28	LOC-I: Antal dødsulykker 2000–2006, fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg registreret i Europa, offentlig transport
Figur 29	TECH: Antal dødsulykker 2000–2006, fastvingede luftfartøjer på over 2 250 kg registreret i Europa, offentlig transport

BILAG 3: LISTE OVER DØDSULYKKER I 2006

Kun offentlig transport med fastvingede luftfartøjer over 2 250 kg MTOM.

LUFTFARTØJER REGISTRERET I EASA-MEDLEMSSTATERNE

Dato	Stat, hvor hændelsen er indtruffet	Luftfartøjets type	Flyvningens formål	Antal omkomne	Flyvefase
12/01/06	Tyskland	Beech 300 King Air	Færge/positionering	2	Anflyvning
07/03/06	Spanien	Cessna 421	Taxaflyvning	6	Anflyvning
02/07/06	Tyskland	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Passager	5	Start
09/07/06	Den Russiske Føderation	Airbus A310	Passager	126	Landing
10/10/06	Norge	BAE Systems 146-200	Passager	4	Landing
19/10/06	Frankrig	Beech 90 King Air	Redningstjeneste	4	Start

LUFTFARTØJER REGISTRERET I RESTEN AF VERDEN (UDENLANDSKE LUFTFARTØJER)

Dato	Stat, hvor hændelsen er indtruffet	Luftfartøjets type	Flyvningens formål	Antal omkomne	Flyvefase
02/01/06	Ukraine	BAE Systems 125 Series 700	Færge/positionering	3	Anflyvning
16/01/06	USA	Boeing 737-500	Passager	1	På jorden
19/01/06	Australien	Beech 58 Baron	Passager	2	Vides ikke
21/01/06	Canada	Cessna 208B	Passager	3	Undervejs
08/02/06	USA	Swearingen Metro II	Fragt	1	Undervejs
08/03/06	USA	Cessna 414A	Færge/positionering	3	Anflyvning
08/03/06	Canada	Piper PA-31-350	Fragt	1	Landing
18/03/06	USA	Beech C99	Fragt	2	Anflyvning
24/03/06	Ecuador	Cessna 208 Caravan I	Passager	5	Start
31/03/06	Brasilien	Let L-410	Passager	19	Undervejs
16/04/06	Bolivia	Fokker F-27	Passager	1	Landing
24/04/06	Afghanistan	Antonov An-32	Passager	2	Landing
27/04/06	Congo	Convair 580	Fragt	8	Landing
28/04/06	Uganda	CESSNA 208 Grand Caravan	Fragt	3	Undervejs
03/05/06	Den Russiske Føderation	Airbus A320	Passager	113	Anflyvning

Dato	Stat, hvor hændelsen er indtruffet	Luftfartøjets type	Flyvningens formål	Antal omkomne	Flyvefase
02/06/06	USA	Learjet 35A	Passager	2	Anflyvning
21/06/06	Nepal	De Havilland DHC6-300	Passager	9	Anflyvning
25/06/06	USA	Mitsubishi MU-2B-60	Færge/positionering	1	Start
30/06/06	Mozambique	Cessna 208B	Passager	1	Anflyvning
07/07/06	Congo	Antonov An-12	Fragt	6	Undervejs
10/07/06	USA	Piper PA-31-350	Fragt	1	Undervejs
10/07/06	Pakistan	Fokker F-27	Passager	45	Start
03/08/06	Congo	Antonov An-28	Passager	17	Anflyvning
04/08/06	USA	Embraer 110 Bandeirante	Færge/positionering	1	Anflyvning
13/08/06	Italien	Lockheed Hercules 100-30	Fragt	3	Undervejs
22/08/06	Ukraine	Tupolev TU-154M	Passager	170	Undervejs
27/08/06	USA	Bombardier CRJ-100	Passager	49	Start
01/09/06	Iran	Tupolev TU-154M	Passager	28	Landing
29/09/06	Brasilien	Boeing 737-800	Passager	154	Undervejs
25/10/06	Madagaskar	Cessna 425	Passager	6	Start
29/10/06	Nigeria	Boeing 737-200	Passager	96	Start
09/11/06	Congo	Let L-410	Passager	1	Landing
17/11/06	Indonesien	De Havilland DHC6-300	Passager	12	Undervejs
18/11/06	Colombia	Boeing 727-100	Fragt	5	Anflyvning
16/12/06	Tanzania	Cessna 310Q	Passager	2	Start
30/12/06	Mexico	Rockwell Sabreliner	Fragt	2	Anflyvning

ANSVARSFRAKRIVELSE

Ulykkesdataene i denne rapport er kun orienterende. De stammer fra agenturets databaser, der indeholder data fra ICAO og luftfartsindustrien. Dataene afspejler den viden, der var til rådighed, da rapporten blev udarbejdet.

Selv om der blev lagt stor vægt på at undgå fejl, da rapporten blev udarbejdet, kan agenturet ikke garantere for, at indholdet er nøjagtigt, fuldstændigt eller ajourført. Agenturet kan ikke drages til ansvar for nogen form for tab eller pålægges andre fordringer eller krav, der skyldes forkerte, mangelfulde eller ugyldige data eller opstår som følge af eller i forbindelse med anvendelse, kopiering eller præsentation af indholdet, for så vidt som dette er tilladt efter europæisk og national lovgivning. Oplysningerne i rapporten er ikke juridisk bindende.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur
Safety Analysis and Research Department
Ottoplatz 1, 50679 Köln, Tyskland

Tlf. : +49 221 89990 000
Telefax : +49 221 89990 999
E-mail : asr@easa.europa.eu

Eftertryk tilladt med kildeangivelse.

Oplysninger om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur findes på
www.easa.europa.eu.

LAYOUT, UDFORMNING OG TRYKNING

Heller & C, Thomas Zimmer
Lindenstrasse 20, 50674 Köln, Tyskland



EASA

Ottoplatz 1, D-50679 Cologne
www.easa.europa.eu