



## Nyhedsbrev

### Ændring af lov om luftfart pr. 1. januar 2024

Den 1. januar 2024 træder en lovændring i kraft, hvilket medfører ændringer til Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse.

Overordnet er luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse ændret til at omfatte:

- Alle havarier med fatal eller alvorlig tilskadekomst
- Øvrige havarier
- Alvorlige hændelser

Der er dog nogle undtagelser og bemærkninger til de ovenstående klassifikationer.

### Undtagelser og bemærkninger

#### ***Vedr. luftfartøjer eller materiel uden luftfartsregistrering***

Luftfartøjer eller materiel uden luftfartsregistrering er undtaget luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse.

Her tænkes bl.a. på faldskærme, dragefly, glideskærme eller paratrikes.

#### ***Vedr. EU Forordning 2018/1139 bilag 1***

Havarier og alvorlige hændelser, der for bilag 1 luftfartøjer jf. EU Forordning 2018/1139 alene medfører mindre eller ingen tilskadekomst og/eller skade på luftfartøjet er undtaget luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse.

Luftfartøjer jf. EU Forordning 2018/1139 bilag 1 – se bilag C.



## Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse

	Havarier	Alvorlige hændelser
Fatal eller alvorlig tilskadekomst	Undersøges	
Motorfly og helikoptere <sup>1</sup>	Undersøges	> 2.250 kg <u>undersøges</u> < 2.250 kg <u>undersøges ikke</u> medmindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden.
Svævefly (inkl. motorsvævefly) <sup>1</sup>	Undersøges	<u>Undersøges ikke</u> medmindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden.
Balloner <sup>1</sup>	Undersøges	<u>Undersøges ikke</u> medmindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden.

## Meddelelsespligten

Meddelelsespligten har grundlag i alvorlighedsklassifikationer (fatal/alvorlig tilskadekomst, øvrige havarier og alvorlige hændelser) samt luftfartøjskategorier (motorfly, helikoptere, svævefly (inkl. motorsvævefly), balloner og ultralette luftfartøjer).

Alle involverede personer, som gør tjeneste i forbindelse med operationen af ovenstående luftfartøjskategorier, er forpligtigede til at meddele Havarikommissionen, såfremt de har kendskab til et havari eller en alvorlig hændelse<sup>1</sup>.

Alle meddelelser gives umiddelbart på telefon til Havarikommissionens rådighedsvagt og følges op af en skriftlig rapport senest 8 dage efter det indtrufne.

---

<sup>1</sup> Undtaget er havarier og alvorlige hændelser for bilag 1 luftfartøjer jf. EU Forordning 2018/1139, der alene medfører mindre eller ingen tilskadekomst og/eller skade på luftfartøjet.



## Bilag

I bilag A præsenteres definitioner på et havari, en alvorlig hændelse, involveret person og alvorlige kvæstelser jf. EU Forordning 996/2010, Artikel 2 Definitioner.

I bilag B præsenteres en liste med typiske eksempler på alvorlige hændelser, jf. EU Forordning 996/2010, "Bilag: Liste med eksempler på alvorlige hændelser".

I bilag C præsenteres bilag 1 fra EU Forordning 2018/1139.



**Bilag A**

EUROPAPARLAMENTETS 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 bemannet 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 ubemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig med det formål at flyve, og indtil det standser ved flyvningens 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, vingspidser, antenner, følere, ventiler, dæk, bremses, hjul, skærme, paneler, hjullemme, forruder, luftfartøjets beklædning (såsom mindre buer 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 bemannet 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 ubemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig i den hensigt at flyve, og indtil det standser ved flyvningens 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.

## »alvorlig kvæstelse«:

en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og som resulterer i en af følgende omstændigheder:

- a) hospitalsindlæggelse i mere end 48 timer, hvis indlæggelse sker senest syv dage efter den dag, hvor personen blev kvæstet
- b) knoglebrud (bortset fra ukomplicerede brud på fingre, tær eller næse)
- c) flænger, der forårsager alvorlige blødninger eller nerve-, muskel- eller seneskade
- d) kvæstelse af et indre organ
- e) anden- eller tredjegradsforbrændinger eller forbrændinger, der dækker mere end 5 % af kroppens overflade
- f) bevislig udsættelse for smittefarlige stoffer eller skadelig stråling.



## Bilag B

EUROPAPARLAMENTETS 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 aktuel 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 turbinmotorer, 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 brændstofbeholdning, 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.



## Bilag C

### BILAG I

1. Kategorier af bemandede luftfartøjer, som denne forordning ikke finder anvendelse på:

a) historiske luftfartøjer, som opfylder følgende kriterier:

i) luftfartøjer,

— hvis oprindelige konstruktion er udformet før den 1. januar 1955, og

— hvis produktion ophørte før den 1. januar 1975

eller

ii) luftfartøjer med en klar historisk relevans, der knytter sig til:

— deltagelse i en betydningsfuld historisk begivenhed,

— et vigtigt skridt i udviklingen inden for luftfarten, eller

— en vigtig rolle i en medlemsstats væbnede styrker

eller

b) luftfartøjer, der er specifikt konstrueret eller ændret til forsknings-, forsøgs- eller videnskabelige formål, og som kun ventes fremstillet i meget begrænset antal

c) luftfartøjer, herunder luftfartøjer, der leveres som samlesæt, hvor mindst 51 % af fabrikations- og samlearbejdet er udført af en amatør eller en nonprofitsammenslutning af amatører til eget formål og uden kommercielt sigte

d) luftfartøjer, der har tilhørt de væbnede styrker, medmindre luftfartøjet er af en type, for hvilken agenturet har fastlagt en konstruktionsstandard

e) flyvemaskiner med en målbar stallingshastighed eller en mindste stabil flyvehastighed i landingskonfiguration på højst 35 knob kalibreret lufthastighed (CAS), helikoptere, motordrevne faldskærme, svævefly og motorsvævefly med højst to sæder og en maksimal startmasse (MTOM), jf. indberetning fra medlemsstaterne, som ikke overstiger:

	Flyvemaskine/helikopter/motordrevet faldskærm/motorsvævefly	Svævefly	Amfibieflyvemaskine eller pontonflyvemaskine/	»Total Recovery Parachute System« monteret på skroget
Ensædet	MTOM på 300 kg	MTOM på 250 kg	Yderligere MTOM på 30 kg	Yderligere MTOM på 15 kg
Tosædet	MTOM på 450 kg	MTOM på 400 kg	Yderligere MTOM på 45 kg	Yderligere MTOM på 25 kg

Hvis en amfibieflyvemaskine eller en pontonflyvemaskine/helikopter anvendes som både pontonflyvemaskine/helikopter og landflyvemaskine/helikopter, skal den være under den gældende MTOM-grænse.



- f) en- eller tosædede gyroplaner med en højst tilladt startmasse, der ikke overstiger 600 kg
  - g) efterligninger af luftfartøjer, der opfylder kriterierne i litra a) eller d) ovenfor, og hvis strukturelle konstruktion svarer til det originale luftfartøjs
  - h) balloner og luftskibe til én eller to personer konstrueret til et maksimalt løftevolumen på højst 1 200 m<sup>3</sup> for varm luft og højst 400 m<sup>3</sup> for andre løftegasser
  - i) alle andre bemandede luftfartøjer med en maksimal tommasse, inklusive brændstof, på højst 70 kg.
2. Derudover finder forordningen ikke anvendelse på:
- a) fortøjede luftfartøjer uden fremdriftssystem, hvis fortøjningen er højst 50 m lang, og hvis:
    - i) luftfartøjets maksimale startmasse, inklusive dettes nyttelast, udgør mindre end 25 kg, eller
    - ii) luftfartøjet er konstrueret til et maksimalt løftevolumen på mindre end 40 m<sup>3</sup> for luftfartøjer, der er lettere end luft
  - b) fortøjede luftfartøjer med en maksimal startmasse på højst 1 kg.