



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Nyhedsbrev

### Ændring af lov om luftfart pr. 1. juli 2013

Den 1. juli træder en lovændring i kraft og den betyder en ændring i Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse.

Overordnet bliver luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse ændret til at omfatte:

- Havarier
- Alvorlige hændelser

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

#### Undtagelser og bemærkninger

##### *Vedr. fly uden nationalitetsregistrering*

Luftfartøjer uden nationalitetsregistrering er undtaget luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse.

##### *Vedr. ultralette luftfartøjer*

UL-luftfartøjer er undtaget luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse grundet luftfartøjernes registreringsforhold (UL-luftfartøjer har en national flyvetilladelse og har ikke nationalitetsregistrering).

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

Undersøgelsesernes omfang vil afhænge af Havarikommissionens forventninger til de eventuelle erfaringer, som kan opnås, og som vil kunne anvendes til at forbedre flyvesikkerheden, jf. EU forordning 996/2010 artikel 5 stk. 3.

	Havarier	Alvorlige hændelser
<b>Motorfly og helikoptere</b>	Undersøges	<u>&gt; 2250 kg undersøges</u> < 2.250 kg undersøges ikke medmindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden.
<b>Svævefly (inkl. motorsvævefly)</b>	Undersøges	<u>Undersøges ikke</u> medmindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden.
<b>Balloner</b>	Undersøges	<u>Undersøges ikke</u> medmindre forventede erfaringer kan forbedre flyvesikkerheden.

## **Meddelelsespligten**

Meddelelsespligten er bygget op omkring alvorlighedsklassifikation (havari eller alvorlig hændelse) og omkring luftfartøjskategorier (motorfly, helikoptere, svævefly (inkl. motorsvævefly) og balloner).

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.

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

I bilag A er listet definitionen på havari, alvorlig hændelse og involveret person, jf. Forordning (EU) 996/2010, Artikel 2 Definitioner.

I bilag B er en liste med typiske eksempler på alvorlige hændelser, jf. Forordning (EU) 996/2010, Bilag Liste med eksempler på alvorlige hændelser.

**Bilag A:** 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 ubemandet 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 buler 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 ubemandet 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.

**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 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, vejrphenomener, 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.