

Utfärdad: 27.12.2021	Träder i kraft: 1.1.2022	Giltighetstid: Tills vidare	Revision: 7.0
-------------------------	-----------------------------	--------------------------------	------------------

Anvisningen grundar sig på följande lagstiftning:

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart

Bilagorna 6 och 13 till den internationella civila luftfartskonventionen (FördrS 11/1949)

Lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), förordningen om lufttransport av farliga ämnen (210/1997) och bilaga 18 till den internationella civila luftfartskonventionen (FördrS 11/1949)

Ändringsuppgifter:

Denna anvisning ersätter den upphävda föreskriften GEN M1-4 om rapportering av olyckor, allvarliga tillbud och händelser (TRAFI/10658/03.04.00.00/2013), utfärdad 19.5.2014, samt avsnittet om rapportering i föreskriften OPS M1-18 om lufttransport av farliga ämnen (TRAFI/8082/03.04.00.00/2012), utfärdad 8.11.2012.

Revision 2.0: Precisering av hur man lämnar in en händelserapport. Privatflygarnas rapportering.

Revision 3.0: Preciseringar av hur man lämnar in en händelserapport, Q&A, www-länkarna har uppdaterats.

Revision 3.1: Adress för säker e-post.

Revision 4.0: Länk till blanketten

Revision 5.0: Preciseringar i punkt 1.2 Flygledare och AFIS-tjänstemän och i punkt 5 Analys av händelser, nya frågor och svar i punkt 8, kontaktuppgifterna i bilaga 2 har uppdaterats

Revision 5.1: Uppdatering av Traficoms kontaktuppgifter och blankett.

Revision 6.0: Ny punkt 5, preciseringar i punkt 6, uppdatering av kontaktuppgifter

Revision 7.0: Preciseringar av händelsetyperna som obligatoriskt måste rapporteras, fallen som måste rapporteras inom obemannad luftfart, fallen som frivilligt kan rapporteras, just culture-principerna och kontaktpunkten. Därtill andra grammatiska korrigeringar och korrigeringar av Traficoms namn. Q&A-avsnittet har tagits bort och flyttats till webbplatsen.

RAPPORTERING AV OLYCKOR, ALLVARLIGA TILLBUD OCH HÄNDELSER INOM LUFTFART

INNEHÅLL

1	RAPPORTERING AV OLYCKOR OCH ALLVARLIGA TILLBUD	2
1.1	Luftfartygets befälhavare	2
1.2	Flygledare och AFIS-tjänstemän	2
1.3	Personer som utför andra flygsäkerhetspåverkande uppgifter	2
2	RAPPORTERING AV HÄNDELSER	3
3	INLÄMNING AV RAPPORT	3
4	SYSTEMET FÖR FRIVILLIG RAPPORTERING	4
5	UTLÄMNANDE AV HÄNDELSEUPPGIFTER UR DET EUROPEISKA CENTRALA UPPLAGET	4
6	ANALYS AV HÄNDELSER	4
7	RÄTTVISEKULTUR (JUST CULTURE)	5
7.1	Organ för klagomål	5
8	ANMÄLAN OM FARLIGA ÄMNINGEN	6
8.1	Information som lämnas efter en luftfartsolycka eller ett tillbud med farliga ämnen	6

- 8.2 Information som lämnas efter en transportolycka eller ett tillbud med farliga ämnen..... 6
- 8.3 Information om farliga ämnen som inlämnats för transport eller transporteras i strid med kraven 6

BILAGOR

- Bilaga 1 FÖRTECKNING ÖVER EXEMPEL PÅ ALLVARLIGA TILLBUD 7
- Bilaga 2 KONTAKTUPPGIFTER 8

I Finland iakttas Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser (nedan "händelseförordningen"). Länken till förordningen finns i bilaga 2 till denna anvisning.

Syftet med denna luftfartsanvisning är att beskriva de mer ingående förfaranden och anvisningar som iakttas i Finland.

1 RAPPORTERING AV OLYCKOR OCH ALLVARLIGA TILLBUD

1.1 Luftfartygets befälhavare

Luftfartygets befälhavare ska utan dröjsmål rapportera olyckor och allvarliga tillbud till den berörda enheten för flygtrafikledningstjänst och till Olycksutredningscentralen.

Rapporten till enheten för flygtrafikledningstjänst ska göras på lämplig radiofrekvens eller per telefon och till Olycksutredningscentralen per telefon.

En rapport ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket snarast möjligt efter händelsen.

Rapporten som lämnas in till enheten för flygtrafikledningstjänst under flygningen ska innehålla all information om det inträffade som bedöms vara relevant. Vid transport av farliga ämnen ska information om dessa ämnen inkluderas i rapporten, om situationen tillåter detta.

1.2 Flygledare och AFIS-tjänstemän

Flygledare eller AFIS-tjänstemän ska omedelbart rapportera en olycka eller ett allvarligt tillbud som de fått kännedom om till flygräddningscentralen inom sitt ansvarsområde. Centralen ska i sin tur utan dröjsmål rapportera det inträffade till Olycksutredningscentralen. En rapport ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket snarast möjligt efter händelsen.

1.3 Personer som utför andra flygsäkerhetspåverkande uppgifter

När personer som utför andra uppgifter som påverkar flygsäkerheten observerar en olycka eller ett allvarligt tillbud ska de omedelbart rapportera detta till enheten för flygtrafikledningstjänst. En rapport ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket snarast möjligt efter händelsen.

En förteckning över andra personer som utför flygsäkerhetspåverkande uppgifter finns i artikel 4 i händelseförordningen. Till dessa hör bl.a. luftfartygens flygmekaniker, flygplatsens underhållspersonal samt marktjänstpersonalen.

Obs. En förteckning över exempel på allvarliga tillbud bifogas denna anvisning som bilaga 1. Olycksutredningscentralens och Transport- och kommunikationsverkets kontaktuppgifter bifogas denna anvisning som bilaga 2.

2 RAPPORTERING AV HÄNDELSER

2.1 Personer som nämns i punkt 1 har en obligatorisk skyldighet att förutom olyckor och allvarliga tillbud rapportera även andra händelser.

Med dessa andra händelser avses sådana fall tillhörande vissa händelsekategorier som kan utgöra en betydande risk för luftfartssäkerheten.

En närmare förteckning över dessa händelsekategorier finns i bilagorna till EU-förordningen 2015/1018. Händelserna har kategoriserats efter de olika delområdena inom luftfarten. Länken till förordningen finns i bilaga 2 till denna anvisning.

Det rekommenderas att man också informerar de eventuella övriga parter som varit delaktiga i situationen om sin avsikt att lämna in en händelserapport om det inträffade för att dessa parter är medvetna om saken och vid behov kan lämna in en egen rapport och framföra sin egen åsikt om det inträffade.

2.2 Rapportering av händelser inom obemannad luftfart

Oberoende av verksamhetskategorin av obemannad luftfart (öppen, specifik, certifierad) ska den som flyger ett obemannat luftfartyg i Finland alltid göra en flygsäkerhetsanmälan, om

a) det obemannade luftfartyget har varit inblandat i en händelse som har resulterat i att en person omkommit eller skadats allvarligt eller

b) ett bemannat luftfartyg har varit inblandat i händelsen.

Detta gäller också verksamheten enligt föreskriften OPS M1-32 vid modellflygföreningar.

Den obligatoriska rapporteringsskyldigheten varierar beroende på kategorin av obemannad luftfart enligt följande:

Vid drift i **den öppna kategorin** gäller den obligatoriska rapporteringsskyldigheten för flygare endast i ovan nämnda fall.

Vid drift i **den specifika kategorin** gäller den obligatoriska rapporteringsskyldigheten för flygare och operatörer (användare av luftfartyg) även i andra än de ovan nämnda fallen, om det obemannade luftfartyget används för drift med högre risk (SAIL-värde 5 eller 6, eller SAIL 3 eller 4, om driften bedöms förutsätta typgodkännande av luftfartyget).

Vid drift i **den certifierade kategorin** gäller den obligatoriska rapporteringsskyldigheten för flygare och operatörer även i andra än de ovan nämnda fallen.

I finsk statlig obemannad luftfart iakttas motsvarande rapporteringsprinciper så att övande av lagstadgad verksamhet jämföras med obemannad luftfartsverksamhet i den öppna kategorin.

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA håller på att utarbeta närmare anvisningar om de händelser inom obemannad luftfart som måste rapporteras. Denna anvisning kommer senare att uppdateras i enlighet med EASA:s anvisningar.

Transport- och kommunikationsverket uppmuntrar till frivillig rapportering av alla händelser av vilka faktisk eller potentiell säkerhetsrisk för luftfart kan framgå.

3 INLÄMNING AV RAPPORT

En olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse ska rapporteras till Transport- och kommunikationsverket med en elektronisk blankett.

Personal i luftfartsorganisationer rapporterar i första hand via den egna organisationens säkerhetsledningssystem. Rapporten ska lämnas in senast 72 timmar efter händelsen eller observationen.

Den elektroniska blanketten finns tillgänglig på finska och engelska på Transport- och kommunikationsverkets webbplats <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/lentoliikenteen-on-nettomuuksista-ja-vaaratilanteista-ilmoittaminen>.

Om så avtalas separat kan organisationer också lämna in rapporten via Transport- och kommunikationsverkets gränssnitt för överföring av material, senast 72 timmar efter att de fått uppgift om händelsen.

4 SYSTEMET FÖR FRIVILLIG RAPPORTERING

I enlighet med vad som föreskrivs i 126 § i luftfartslagen lämnas också de rapporter som kommit in via systemet för frivillig rapportering till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med principerna och förfarandena för obligatorisk rapportering.

Frivilliga rapporter får också lämnas av andra än dem som omfattas av den obligatoriska rapporteringsskyldigheten och om också andra än sådana händelser som måste rapporteras, när den som lämnar rapporten anser att händelserna utgör en faktisk eller potentiell risk för luftfartens säkerhet.

Transport- och kommunikationsverket rekommenderar att man rapporterar frivilligt med en så låg tröskel som möjligt.

5 UTLÄMNANDE AV HÄNDELSEUPPGIFTER UR DET EUROPEISKA CENTRALA UPPLAGET

Den kontaktpunkt enligt artikel 10 i EU:s händelseförordning till vilken begäranden om tillgång till information i det europeiska centrala upplaget riktas är Transport- och kommunikationsverket.

Begäranden lämnas på en elektronisk blankett som finns i slutet av denna webbsida: <http://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/ilmailun-turvallisuustietoa>.

6 ANALYS AV HÄNDELSER

Enligt artikel 13 i händelseförordningen ska organisationer analysera händelserna eller grupperna av händelser för att identifiera säkerhetsriskerna i anslutning till dem. På grundval av denna analys ska organisationerna fastställa eventuella lämpliga korrigerande eller förebyggande åtgärder som krävs för att förbättra flygsäkerheten.

När en organisation identifierar en faktisk eller potentiell flygsäkerhetsrisk till följd av analysen ska den inom 30 dagar från och med den dag då händelsen rapporterades lämna in analysens preliminära resultat till Transport- och kommunikationsverket, om sådana finns tillgängliga, samt korrigerande åtgärder som ska vidtas. Analysens slutliga resultat ska lämnas in så snart som de föreligger och senast inom tre månader efter den dag då händelsen rapporterades.

Kriterierna för skyldigheten att lämna in analysen av en **enskild händelse** uppfylls när organisationen har till följd av sin egen analys fastställt att det finns behov för korrigerande eller förebyggande åtgärder för att minska risken eller korrigera en för säkerheten ogynnsam utvecklingstendens.

Alla analyser av **grupper av händelser** (temaanalyser) uppfyller kriterierna för skyldigheten att lämna in analysen. Av en temaanalys bör alltid framgå hur man i fortsättningen kommer att genomföra uppföljningen av temat (uppföljningsplan) och hur analysen kommer att uppdateras. Vid engångstemaanalyser tillämpas de ovan nämnda tidsfristerna på 30 dagar och tre månader.

Hur analyserna lämnas in och till vilken adress framgår av bilaga 2 till denna luftfartsanvisning.

Analysen ska innehålla åtminstone följande information:

- Uppgift om huruvida det är fråga om en preliminär analys, en slutlig analys eller uppdatering av temaanalys
- Ärendenumret som företagets eget system producerar
- Slutsatser
- Åtgärder för att förebygga motsvarande händelser i fortsättningen
- Uppföljningsplan

Organisationerna kan själva bestämma analysens format under förutsättning att de ovan nämnda elementen inkluderas i analysen.

Transport- och kommunikationsverket kan också begära analys av enskilda händelser eller grupper av händelser.

7 RÄTTVISEKULTUR (JUST CULTURE)

Syftet med rättvisekulturen är att uppmuntra privatpersoner till att rapportera säkerhetsrelaterade uppgifter. Personalen får inte bli föremål för några påföljder som kan tolkas som straff eller sanktioner och man får inte diskriminera dem eller på något annat sätt försvåra deras arbete på grund av att de har agerat i enlighet med kraven i händelseförordningen.

Detta befriar dock inte personerna från deras vanliga ansvar. Rättvisekulturen skyddar inte vid avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen kräver.

Enligt artikel 16 i händelseförordningen ska en händelse som kommit till organisationens kännedom behandlas på behörigt sätt i organisationen. Den som rapporterat händelsen ska kunna lita på att behandlingen syftar till att verkligen utveckla säkerheten.

Finlands flygsäkerhetsprogram (länken till programmet finns i bilaga 2 till denna anvisning) innehåller en närmare beskrivning av rättvisekulturens principer som också Transport- och kommunikationsverket följer vid behandlingen av händelseinformation.

7.1 Organ för klagomål

I artikel 16 i händelseförordningen föreskrivs om ett organ till vilket anställda och kontraktsanställda får rapportera sådan verksamhet som de i samband med behandlingen av rapporten har upplevt strida mot just culture-principen.

I Finland är detta utsedda organ Transport- och kommunikationsverket där dessa ärenden behandlas av teamledaren för teamet som ansvarar för regleringsfrågor. Kontaktuppgifter till organet för klagomål finns i bilaga 2 till denna anvisning.

8 ANMÄLAN OM FARLIGA ÄMNEN

8.1 Information som lämnas efter en luftfartsolycka eller ett tillbud med farliga ämnen

Anmälningarna om olyckshändelser och tillbud avsedda i 19 § 1 och 2 mom. i förordningen om lufttransport av farliga ämnen (LTFÄ-förordningen) ska innehålla de uppgifter om farliga ämnen transporterade som flygfrakt vilka transportören skriftligen har gett till befälhavaren före flygningen.

8.2 Information som lämnas efter en transportolycka eller ett tillbud med farliga ämnen

I 19 § 3 mom. i LTFÄ-förordningen avsedda anmälningar om olyckshändelser och tillbud ska lämnas i enlighet med punkterna 2 och 3 i denna anvisning. Händelserna ska anmälas oavsett om det farliga ämnet transporterats som frakt eller post eller i passagerares eller besättningens bagage. Anmälan ska tillställas de behöriga myndigheterna utan dröjsmål, dock senast 72 timmar efter händelsen.

Alla fakta i anmälan ska återges sådana de var kända vid tidpunkten för anmälan. Åtminstone följande uppgifter ska lämnas i den mån de är tillgängliga:

- a) tidpunkt och plats för händelsen,
- b) flygningens beteckning (radioanrop) och datum,
- c) beskrivning av det aktuella ämnet,
- d) det farliga ämnets placering (frakt, post, passagerares bagage, besättningens bagage),
- e) flygfraktsedelns/postsäckens/bagagedekalens/flygbiljettens nummer,
- f) ämnets namn och FN-nummer,
- g) ämnets farlighetsklass och eventuell sekundär risk,
- h) förpackningstyp och märkning om överensstämmelse med kraven,
- i) det farliga ämnets mängd,
- j) avsändarens/passagerarens namn och adress,
- k) uppskattning av orsaken till händelsen,
- l) vidtagna åtgärder.

I anmälan ska dessutom uppges anmälarens namn, uppgift, adress och telefonnummer. Till anmälan ska bifogas kopior av alla behövliga dokument samt eventuella fotografier.

8.3 Information om farliga ämnen som inlämnats för transport eller transporteras i strid med kraven

I 19 § 4 mom. i LTFÄ-förordningen avsedda anmälningar ska lämnas i enlighet med punkt 2 i denna anvisning.

På anmälningarnas innehåll tillämpas anvisningarna i punkt 8.2.

Jukka Sironen
Chef för luftvärdighet, personcertifikat och säkerhetsinformation

Bilaga 1 FÖRTECKNING ÖVER EXEMPEL PÅ ALLVARLIGA TILLBUD (ICAO Annex 13)

De tillbud som förtecknas nedan utgör typiska exempel på allvarliga tillbud. Förteckningen är inte uttömmande och tjänar endast som vägledning för att definiera begreppet allvarligt tillbud.

- Ett tillfälle då en kollision endast kan undvikas genom en undanmanöver eller när en undanmanöver skulle ha varit lämplig för att undvika en kollision eller en farlig situation.
- Kontrollerad flygning mot terräng (CFIT), som endast med obetydlig marginal har kunnat undvikas.
- En avbruten start på en avstängd eller redan upptagen rullbana, eller start från en sådan rullbana med ett minimalt avstånd från ett eller flera hinder.
- En landning eller ett landningsförsök på en avstängd eller redan upptagen rullbana.
- En allvarlig avvikelse från förväntade prestanda vid start eller begynnande stigning.
- Eld och rök i passagerarkabinen eller i lastrummet, eller motorbrand, även när dessa bränder släcks med brandsläckningsmaterial.
- Varje händelse där flygbesättningen har akut behov av att använda syremasker.
- Strukturell skada på luftfartyget eller motorskada som inte klassificeras som haveri.
- Ett flertal funktionsfel i ett eller flera av luftfartygets system som allvarligt påverkar handhavandet av luftfartyget.
- Varje tillfälle där en medlem av flygbesättningen blivit förhindrad att utföra sitt arbete.
- En bränslemängd som kräver att piloten anmäler en nödsituation.
- Intrång på startbanan som klassificeras till allvarlighetsgrad A (ICAO Doc 9870).
- Tillbud i samband med start eller landning, t.ex. landning framför eller bortom rullbanan eller där luftfartyget kanar av banan.
- Systemfel, väderfenomen, flygning utanför godkända prestanda- och gränsvärden eller andra omständigheter som kan förorsaka svårigheter att bevara kontrollen över luftfartyget.
- Fel i mer än ett av de parallella system som är obligatoriska för styrning och navigering av luftfartyg.

Bilaga 2 KONTAKTUPPGIFTER

Olycksutredningscentralen

Jourtelefon (24 h): +358 50 5 112 112

Transport- och kommunikationsverket

Rapport om olyckor, allvarliga tillbud eller händelser:

<https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/lentoliikenteen-onnettomuuksista-vaaratilanteista-ja-poikkeamista-ilmoittaminen>

Analys och bilagor:

lentoturvallisuus@traficom.fi

eller per säker e-post antingen

lentoturvallisuus@traficom.fi.s (om sändaren använder Sec@GW-e-postkryptering)

eller

<https://securemail.traficom.fi/lentoturvallisuus@traficom.fi>

Misstankar om överträdelser av riktlinjerna om skyddet av rapportören och rättvisekulturen:

registrator@traficom.fi

Frågor om rapportering:

lentoturvallisuus@traficom.fi

Ytterligare information om händelserapportering

Händelseförordningen (EU) 376/2014:

<http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376>

Genomförandeförordningen (EU) 2015/1018 (händelser som obligatoriskt måste rapporteras):

http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018

EASA:s dokument *Easy Access Rules for Occurrence Reporting* som innehåller händelseförordningens vägledande material: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/occurrence-reporting-rule-book-easy-access-rules>

Ytterligare frågor om rapporteringen kan ställas till Transport- och kommunikationsverket via denna länk: <https://link.webropolsurveys.com/S/233EFD31990F957F>.

Frågor och svar som gäller händelserapportering:

<https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/lentoliikenteen-onnettomuuksista-vaaratilanteista-ja-poikkeamista-ilmoittaminen>

Säkerhetsinformation för luftfarten:

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/ilmailun-turvallisuustietoa>

Finlands flygsäkerhetsprogram:

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/suomen-ilmailun-turvallisuusohjelma>