



Statens haverikommissions rapport RL 2017:06

Statens haverikommission publicerade den 5 maj 2017 slutrapporten RL 2017:07 som behandlade olyckan med varmluftsballongen SE-ZOU vid Nynäs Fallet, Örebro län, den 10 maj 2016.

I rapporten lämnades två rekommendationer till EASA. EASA har kommit in med svar på rekommendationerna.

Rekommendation RL 2017:06 R1

I den första rekommendationen rekommenderades EASA att överväga att införa krav på tidsmarginaler mellan planerad landningstid och signifikant väder.

EASA har svarat att avsikten med de nya regler som nu är under utarbetande är att skapa ett enklare och mer proportionerligt regelverk för ballongflygverksamhet. Enligt förslaget kommer de nya reglerna innehålla krav på operatörer som bedriver kommersiell verksamhet att identifiera och utvärdera säkerhetsrisker i verksamheten, att omhänderta dessa risker genom åtgärder och att verifiera att åtgärderna är effektiva. Förslaget innehåller också krav på att operatörerna ska etablera procedurer och upprätta instruktioner för varje ballongtyp avseende besättningsmedlemmarnas ansvar och skyldigheter. Enligt EASA borde detta även inkludera detaljer kring befälhavarens skyldighet att inhämta och bedöma väderprognoser och att även beakta prognoserna för planerad tid och plats för landning med lämpliga marginaler, för att därigenom hantera möjliga väderförändringar i förhållande till prognoserna. Tillsynsmyndigheten kommer också att ha ett krav på sig att kontinuerligt verifiera att operatörerna uppfyller kraven.

Enligt EASA förväntas en effektiv implementering av nu nämnda regelverk utgöra grunden för en säker ballongflygverksamhet och på ett lämpligt sätt omhänderta risken för att operatörer opererar utom väderminima. Mer detaljerade regler skulle stå i strid med målet att tillhandahålla ett enklare och mer proportionerligt regelverk för ballongflygverksamhet.

Enligt SHK kommer det nya systemet säkert att fungera då det gäller större operatörer. Ballongflygverksamhet bedrivs dock inte så sällan av små operatörer med begränsade resurser att utarbeta avancerade säkerhetsledningssystem. Enligt SHK skulle dessa vara mer betjänta av tydliga enkla regler att förhålla sig till. Mot

denna bakgrund anser SHK att EASA:s svar endast kan anses delvis tillfredsställande.

Rekommendation RL 2017:06 R2


Genom den andra rekommendationen rekommenderades EASA att överväga att införa krav på säkerhetssele eller annan fasthållningsanordning för alla ballonger i kommersiell trafik och klargöra under vilka förhållanden anordningen ska användas.

Även beträffande denna rekommendation hänvisar EASA till att syftet med det kommande regelverket är att åstadkomma enklare och mer proportionerliga regler för ballongflygverksamhet som bygger på principen att operatörerna själva ska identifiera, bedöma och omhänderta säkerhetsrisker genom egna åtgärder och genom att upprätta egna procedurer och instruktioner för verksamheten. Ballonger som är utrustade med ett särskilt, avskilt utrymme för befälhavaren ska dock vara utrustade med någon form av säkerhetslina eller motsvarande. Detsamma gäller ballonger med s.k. vridningsventiler. Säkerhetssystemet ska åtminstone användas vid landning. För passagerarna, inklusive piloten, finns också ett krav på att det ska finnas en möjlighet att hålla fast sig, t.ex. genom handtag. Detta krav gäller alla ballonger. EASA anför vidare att ett fasthållningssystem i en ballong utan särskilt utrymme för befälhavaren skulle innebära en risk för att någon snubblar eller fastnar i systemet eller för att befälhavaren hindras i sin rörelsefrihet. Ytterligare regler om säkerhetslinor eller motsvarande skulle vidare gå stick i stäv med syftet att erbjuda enklare och mer proportionerliga regler för verksamheten.

SHK noterar att regler om fasthållningssystem i ballonger redan finns för andra typer av ballonger. Den aktuella händelsen visar dock att det finns en risk för att befälhavaren faller ur korgen även i aktuell typ av ballong. Enligt SHK:s mening är denna risk större och allvarligare än att någon trasslar in sig eller snubblar på linor eller delar som ingår i fasthållningssystemet.

Krav på säkerhetsledningssystem får anses vara en adekvat åtgärd för större operatörer. Som anförts ovan är dock ballongflygoperatörerna ofta små verksamheter som har begränsade resurser för att utarbeta avancerade säkerhetsledningssystem. För dessa operatörer anser SHK att klara, enkla regler om någon form av fasthållningssystem skulle vara en mer effektiv säkerhetshöjande åtgärd. Mot denna bakgrund anser SHK att EASA:s svar på rekommendationen endast kan anses delvis tillfredsställande.

Med vänlig hälsning


Helene Arango Magnusson
Utredningsordförande