

EASA
investigation@easa.europa.eu

Bedömning av rekommendationssvar från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)

Bakgrund

Den 9 september 2020 publicerades slutrapporten RL 2020:08 avseende en olycka på Storsandskår, Umeå, Västerbottens län den 14 juli 2019 i samband med fallskärmshopparverksamhet. Vid olyckan omkom samtliga ombordvarande (en pilot och åtta fallskärmshoppare).

I rapporten lämnades två säkerhetsrekommendationer till EASA (RL 2020:08 R1 och R2)

EASA rekommenderades att:

- Överväga att införa en formell utbildning för piloter som bedriver flygningar inom fallskärmsoperationer (R1).
- Se över rutinerna för godkännande av massa- och balansunderlag vid certifiering av luftfartyg godkända för fallskärmsoperationer (R2).

Den 7 juli 2020 inkom EASA med svar på de båda rekommendationerna.

Det svar som avser säkerhetsrekommendation R1 betecknas som ”intermediate respons”. I svaret redogör EASA för organisationens syn på behovet av en formell utbildning för piloter som bedriver flygningar inom fallskärmsoperationer. Av svaret framgår att EASA inte ansåg en sådan utbildning vara en lämplig åtgärd eftersom sådan verksamhet är inom fastställda gränsvärden för normal användning av ett flygplan. Vidare framgår att EASA bedömde att införandet av en sådan utbildning inte skulle vara proportionerligt då det skulle innebära onödiga administrativa pålagor för allmänflyget och därmed inte vara förenligt med det arbete som organisationen bedriver i förhållande till allmänflyget där regelförenklningar är en viktig del.

Av svaret framgår att ärendet såvitt avser R 1 har status ”Open” inom EASA.

Det svar som avser säkerhetsrekommendation R2 betecknas som ”final response”. I svaret anges att EASA genomfört den efterfrågade översynen och att slutsatsen av granskningen var att de kriterier för godkännande av massa- och balansdokumentation som för närvarande fanns var tillräckligt säkra och robusta och inte behövde ändras.

Av svaret framgår att ärendet såvitt avser R2 har status ”Closed – Partial agreement” inom EASA.

Den 8 juli 2021 inträffade ytterligare en flygolycka i samband med fallskärms-hoppärksamhet. Vid olyckan, som inträffade i Örebro, omkom samtliga ombordvarande (en pilot och åtta fallskärmshoppare). SHK utredde även denna olycka.

I december 2022 hölls ett möte mellan SHK och EASA i Köln med anledning av de båda flygolyckorna. Under mötet diskuterades de säkerhetsrekommendationer som riktades mot EASA efter flygolyckan i Umeå. Vidare diskuterades ett eventuellt behov av ytterligare säkerhetsrekommendationer till EASA med anledning av flygolyckan i Örebro.

SHK:s slutrapport avseende olyckan i Örebro publicerades den 30 januari 2023. I slutrapporten (SHK 2023:03) lämnades två säkerhetsrekommendationer till EASA, varav en bestod i att EASA rekommenderades att överväga att införa en formell utbildning som leder till en behörighet för piloter inom fallskärmsoperationer där behörigheten vidmakthålls genom repetitionsutbildning (SHK 2023:03 R1).

Den 27 april 2023 inkom EASA med ett svar på rekommendationen. I svaret, som betecknas som ”intermediate respons”, beskriver EASA det arbete som pågår inom organisationen med anledning av rekommendationen. EASA har i svaret anfört i huvudsak följande.

EASA har utfört en säkerhetsanalys ”Safety Issue Assessment”(SIA) relaterad till fallskärms-hoppärksamhet. I analysen dras slutsatsen att säkerhetsriskerna i verksamheten måste minskas. Mot bakgrund av detta har EASA inlett en process ”Best Intervention Strategy” (BIS) för fallskärmsoperationer som kan komma att resultera i riskreducerande åtgärder såsom regelförändringar, säkerhetsfrämjande åtgärder eller andra lämpliga metoder. EASA avser också att under 2023 genomföra en kampanj angående säkerhetsfrågor kopplade till flygning i fallskärms-hoppärksamhet. Kampanjen kommer att belysa de vanligaste olycksorsakerna och syftar till att sprida kunskap och erfarenheter kring operativa rutiner som bidrar till att reducera de största riskerna.

Av svaret framgår att ärendet inom EASA har status ”öppet”.

SHK:s bedömning

Statistik från EASA visar att flygning inom fallskärms-hoppärksamhet är förenat med höga risker och det har under senare år inträffat flera olyckor med dödlig utgång. SHK ser därför mycket positivt på det fokus som säkerhetsfrågor kopplade till flygning i fallskärms-hoppärksamhet nu får inom EASA. SHK välkom-

nar också de åtgärder som nu vidtas på området. Av den information som hittills lämnats av EASA, dels vid mötet i Köln, dels i rekommendationssvaret beträffande flygolyckan i Örebro, går dock inte att fullt ut utläsa om och i så fall hur de specifika rekommendationer som SHK riktat mot EASA när det gäller frågan om en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare kommer att tillgodoses. Det är därför för tidigt att göra en slutlig bedömning av säkerhetsrekommendation R1. SHK kommer att följa det pågående arbetet inom EASA och ser fram emot besked om den fortsatta hanteringen inom EASA av säkerhetsrekommendation R1.

När det gäller säkerhetsrekommendation R2 har EASA redogjort för de åtgärder som vidtagits och SHK bedömer säkerhetsrekommendationen som omhändertagen (Avslutad – tillfredsställande svar).

Med vänlig hälsning

Jonas Bäckstrand
Utredningsordförande