



Ny lufttomsorganisering i Sør-Norge

13. november implementerer Avinor SNAP (Southern Norway Airspace Project). Bakgrunnen er blant annet økning i flytrafikken og EU-krav om forbedret ytelse av flysikringstjenesten. Prosjektets overordnede målsetning er å etablere en ny lufttomsorganisering som tilrettelegger for økt kapasitet og effektivitet, høyere standardiseringsgrad, bedre miljøprofil og høyere sikkerhetsnivå enn dagens organisering.

Endringen innebærer ny lufttomsorganisering og tjenesteutøvelse som omfatter 2 ACC'er, 7 TMA'er og 15 lufthavner langs vestkysten av Norge fra Stavanger og nord til og med Ørland.

Det skal innføres blant annet nye ACC-sektorer, nye TMA-organiseringer, segregerte ATS-ruter og Point Merge System for ankomende luftfartøy til Flesland, Sola og Værnes. I tillegg kommer endringer på tekniske systemer (CNS).

Mer detaljert informasjon er beskrevet i AIC A 09/14. Det må forventes noe redusert trafikkavvikling i forbindelse med implementeringen 13 november.

For Luftfartstilsynet som NSA (National Supervisory Authority) er det gjennom EU-regelverket påkrevet å gjennomføre en omfattende sikkerhetsgjennomgang av de betydelige endringene i yting av flysikringstjenesten.

Det ble tidlig etablert en adgangskontrollgruppe i Luftfartstilsynet som har hatt jevnlig møter med Avinors SNAP-prosjekt. Avinor har produsert omfattende dokumentasjonsunderlag for SNAP, som vi har benyttet i vår sikkerhetsgjennomgang.



Foto Colourbox.com



Foto Colourbox.com

Økt aktivitet i nordområdene

Luftfartstilsynet arrangerte seminar på Sola ved Stavanger 19.juni om luftfart og sikkerhet i Barentshavet. Til seminaret hadde Luftfartstilsynet invitert Oljedirektoratet, Petroleumstilsynet, CHC Helikopter service, Bristow Norge, Norsk Flygerforbund, Norsk olje & gass, Meteorologisk institutt, Avinor, Industri Energi og Hovedredningsentralen. Til sammen deltok 24 personer på møtet, herav 8 personer fra Luftfartstilsynet.

Med seminaret ønsket Luftfartstilsynet å belyse hvilke utfordringer og muligheter som berører luftfarten knyttet til økt aktivitet i nordområdene, samt skape et felles situasjonsbilde blant berørte aktører. Temaer som ble diskutert på møtet var blant annet status og fremdriftsplan for utviklingen i Barentshavet, helikopteroperatørens kapasitet, rekkevidde for SAR tjenesten, overvåkning, værmessige utfordringer, eksisterende regelverk. Det ble også luftet tanker rundt utviklingen på dette området.

Oljedirektoratet presenterte oversikt over leteaktiviteten i Barentshavet de siste årene, samt forventet utvikling fremover. Mens 55 % av ressursene i Nordsjøen er levert, er tilsvarende tall for Barentshavet 2 %. Uoppdagede ressurser i Barentshavet har Oljedirektoratet beregnet til å være 72 %.

Økt aktivitet i Nordområdene (forts.)

I dag er det bare Snøhvit som er satt i produksjon i Barentshavet. Goliat skal etter planen starte produksjonen medio 2015 (med prøveboringer høsten 2014). I siste konsesjonsrunde ble det nominert 140 blokker til 40 selskap i Barentshavet sør og sørøst. Barentshavet nordøst er pr. i dag kun åpnet for seismisk aktivitet.

Norsk olje og gass informerte om helikopter-selskapenes flygninger i nord og forventet aktivitet fremover. I dag foretas den lengste regulære flyvningen fra Hammerfest til Apollo (200NM - nær Bjørnøya) Bjørnøya anses som et nødlandingssted (ikke logistikk), hvor det nylig er etablert tilgang til flyværtjenester. I 2020 skal Statoil bore ny brønn (Perseevesk) 425 NM fra Berlevåg. Det eksisterer i dag ikke helikoptre som kan dekke denne distansen.

CHC redegjorde for helikopteroperatørens kapasitet og utfordringer, som hovedsakelig knyttet til operasjonelle utfordringer (vær, crew, kommunikasjon, infrastruktur, distanser). Petroleumstilsynet (PTIL) vektla utfordringene ved at petroleumsvirksomheten flyttes nordover. Oppsummert har Petroleumstilsynet en oppfatning av at barrierene tøyes og at disse ikke lengre er like robuste.

Meteorologisk institutt informerte om igangsatt leveranse av TAF og rutevarsel for

Bjørnøya, samt utfordringene ved leveranser av flyværvær i Barentshavet på grunn av mangel på observasjoner, værradar, samt kvalitet på modellene i området.

Luftfartstilsynet orienterte om eksisterende og fremtidig regelverk for helikopter med hovedvekt på overgang fra nasjonalt regelverk til EASA regelverk og hvilke konsekvenser dette vil få for operatørene.

Avinor presenterte hva som er etablert av infrastruktur for overvåking av helikoptertrafikken i Nordsjøen, og indikerte at det ikke er etablert, og heller ikke foreligger konkrete planer for å etablere tilsvarende infrastruktur i Barentshavet. Det genereres lite inntekter i nordområdene på grunn av lite trafikk, derfor vil finansiering av ny infrastruktur være utfordrende, og det er uklart hvem som skal stille myndighetskravene til overvåking i nord.

Seminarer avdekket viktige spørsmål og problemstillinger hvor det er behov for avklaring av ansvar, samt oppfølging. Luftfartstilsynet har fokus på ivaretagelse av flysikkerheten knyttet til forventet utvikling i Barentshavet og vil følge opp dette gjennom de allerede etablerte strukturer (Samarbeidsforum for Helikoptersikkerhet) og gjennom andre aktiviteter.

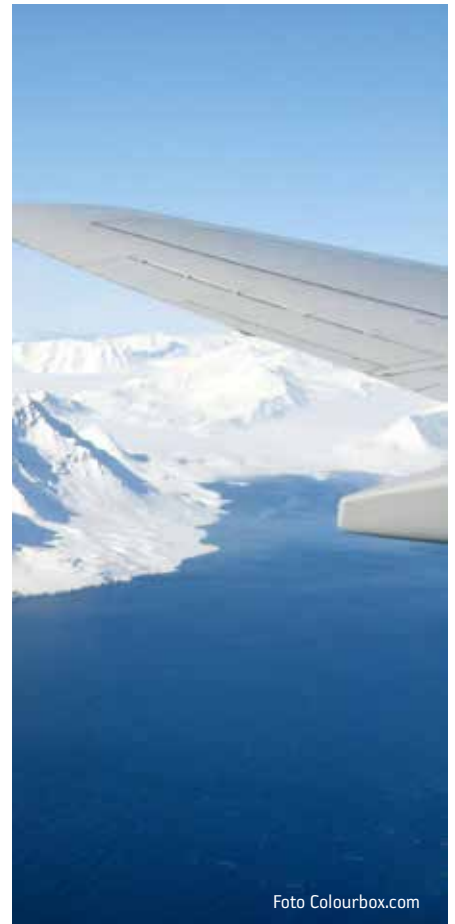


Foto Colourbox.com

ICAO Friction Task Force (FTF)

Forhistorien til ICAO Friction Task Force (FTF) kan spores tilbake til desember 2004 da det ble identifisert at ICAO Aerodrome Operation Services Working Group skulle adressere "Pavement friction issues". I mai 2006 ble det utgitt et ICAO State letter med tittel: Questionnaire on Runway Surface Friction Characteristics. I april 2008 ble FTF opprettet og gitt som mandat å foreslå endringer til ICAO standarder og anbefalinger og veiledninger samt å utvikle et ICAO Circular. Det ble foreslått endringer til ICAO 14 Vol I – Aerodromes og ICAO Annex 15 – Aeronautical Information Services. Endringene ble gjort gjeldene i 2013. ICAO Circular 329 – Assessment, Measurement and reporting of Runway Surface Condition ble utgitt i 2012.

FTF har siden fått et nytt mandat fra ICAO Air Navigation Commission (ANC) og kortversjonen av det går ut på å utvikle et globalt rapporteringsformat som skal erstatte de rapporteringsformater som benyttes rundt om i verden i dag.

Medlemmene i FTF fase 2 er nominert av medlemmer fra ICAO Aerodrome Panel og er sammensatt av eksperter fra Canada, USA, England, Frankrike, Tyskland, Spania, Norge og Japan samt fra organisasjoner som IATA, EASA, IFALPA, ACI World og ICCAIA (Boeing og Airbus). I tillegg er EUROCONTROL fortløpende orientert. Siden opprettelsen i 2008 har Armann Norheim vært leder av FTF. Jørn Erik Seljeås er representert i Aerodrome Panel og tar del i den interne prosessen i ICAO vedrørende tilrådingen fra FTF.

Det globale rapporteringsformatet som er under utvikling vil medføre endringer i en rekke ICAO dokumenter og har fått en høy prioritet innen ICAO. Det er besluttet at endringene i de forskjellige ICAO Annex og Procedures for Air Navigation Services (PANS) skal presenteres som en samlet pakke i et ICAO State Letter, sannsynligvis i 2017. Dette medfører en stor grad av samordning mellom de forskjellige ICAO sekretariat og denne samordning er lagt til sekretariatet for Annex 14 (AGA Section).

Dokumenter i denne pakken er bl a.

- Annex 3 – Meteorological Services for International Air Navigation
- Annex 6, Part 1 – Operation of Aircraft

- Annex 8 – Airworthiness of Aircraft
- Annex 14 Vol I - Aerodromes
- Annex 15 – Aeronautical Information Services
- PANS Aerodromes
- PANS ATM

I tillegg kommer endringer i en rekke veilednings dokumenter (ICAO Doc) samt Circular 329.

Det globale rapporteringsformatet har i hovedsak tatt utgangspunkt i en prosess som ble igangsatt i USA etter en flyulykke (2005) på Chicago Midway og som førte til opprettelsen (2007) av Take-off and Landing Performance Assessment, Aviation Rulemaking Committee (TALPA ARC). Den essensielle endringen er at det blir innført en Runway Condition Code

som fastsettes ut fra forholdene på runlebanen. Når Runway Condition Code er kjent kan piloten relatere dette til flyens sine håndbøker. Både Boeing og Airbus leverer nå underlag for bruk av Runway Condition Code. Denne bruk er imidlertid sterkt landingsorientert og for avgang har en fremdeles behov for informasjon om type, dybde og utstrekning av den kontaminering som måtte finnes på runlebanen. Situational awareness oriented.

FTF samordner sin aktivitet med andre ICAO Study Groups. FTF skal overlevere forslagene til et globalt rapporteringsformat til sin oppdragsgiver AOSWG i November i år. FTF vil bistå i den videre interne prosessen.