



Foto: Colourbox.com

30 prosent økning i birdstrikes med fly i 2011

Årsstatistikken for birdstrike i Norge for 2011 viser en økning på 30 prosent fra 2010. Norsk fly/fugl-utvalg møttes i Bodø den 18. januar 2012 og gikk der igjennom hendelsene og diskuterte mulige tiltak.

Statistikken for fjoråret viser at de aller fleste hendelsene skjer i forbindelse med avgang og landing. Fordelingen er jevn mellom disse to fasene av flyvningen.

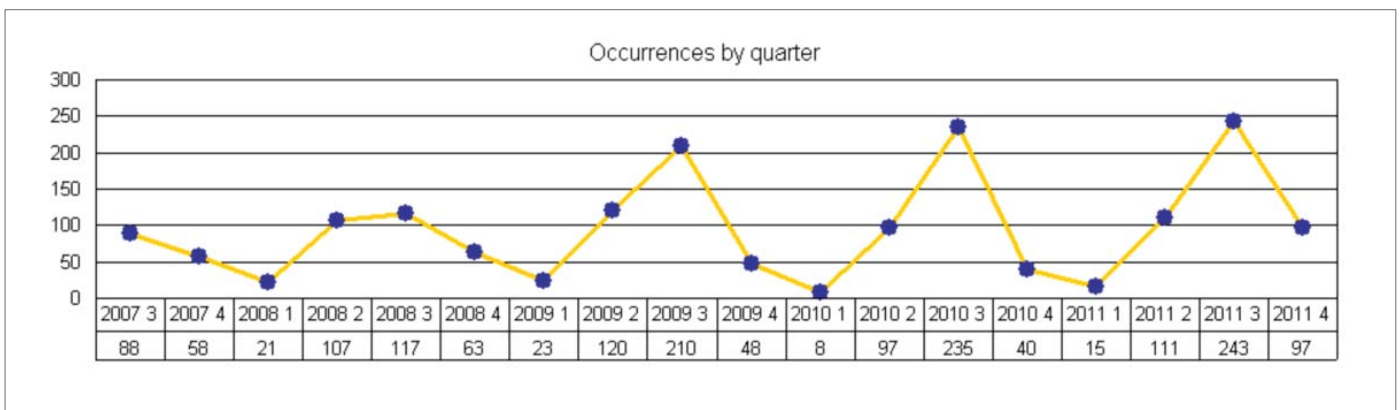
Det har vært en liten økning i flytrafikken i Norge i 2011, men økningen er på langt nær stor nok til å forklare den kraftige økningen i antallet kollisjoner mellom fly og fugl.

I 2011 var sommeren forholdsvis våt, mens høsten var varm og lang. Dette er sannsynligvis faktorer som kan ha vært med på å påvirke statistikken i negativ

retning. Det er imidlertid kontinuerlig fokus på dette problemet, og det jobbes hele tiden med tiltak både på flyplassene og hos flyoperatørene.

Blant annet høster Avinor på Sola erfaringer med bruk av lasere, mens Lufttransport har hatt gode erfaringer med å endre farge på propellene. Widerøe vil i løpet av våren male om propellene på alle sine DHC 8 (100 og 300-serien).

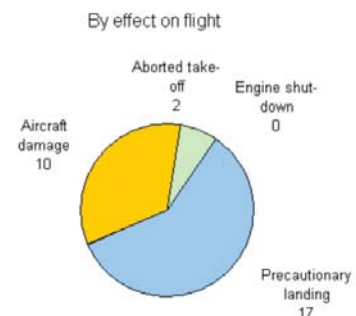
Flyplassoperatørene jobber også kontinuerlig med rapportering, opplæring og risikoanalyser.



Grafen over viser de sesongmessige variasjonene, mens grafen til høyre viser:

- At det hovedsaklig oppstår mindre skader
- At det i 17 tilfeller førte til at fly måtte snu og lande etter avgang
- At det er flere tilfeller av avbrutte avganger enten for å forhindre eller som følge av kollisjon mellom fly og fugl

Statistikken finnes tilgjengelig på Luftfartstilsynets hjemmeside www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatestikk/C_Birdstrike2010.htm



Beredskapsplaner og ATM Security

Beredskapsplaner er en grunnleggende faktor for å kunne ivareta viktige samfunnsoppgaver ved situasjoner som skaper forstyrrelser for aktører innen luftfarten. Derfor vil flysikringsseksjonen i Luftfartstilsynet øke fokuset på dette i inneværende år.

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet heter det at *“Samfunnstryggleik og beredskap skal inngå som ein integrert del av Luftfartstilsynet sitt arbeid. Det overordna målet for arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren er å førebyggja uønskta hendingar og å minska følgjene av dei om dei likevel skulle oppstå, for å sikra samfunnet sine behov for transport og kommunikasjon.”*

ICAO Annex 11 inneholder krav og anbefalinger om beredskapsplaner for flysikringstjenesten, og gjennom felleseuropeiske krav om yting av flysikringstjenester er tjenesteytere av flysikringstjenester pålagt å utarbeide be-

redskapsplaner. I internasjonalt lovverk er det ingen detaljerte krav til innholdet i planene, dette må derfor ivaretas av den enkelte stat.

Luftfartsorganisasjonen EUROCONTROL, hvor Norge er medlem, har utgitt retningslinjer til hva planverket bør og kan inneholde og

Luftfartstilsynet vurderer det slik at disse retningslinjene og anbefalingene bør ligge til grunn for nasjonale krav. Derfor, og Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste (sikkerhetsloven) stiller også gjennom Forskrift om objektsikkerhet krav til klassifisering og beskyttelse av skjermingsverdige objekter.



Foto: Colourbox.com



Foto: Colourbox.com

Nytt EU-regelverk for flyplasser fra 1. januar 2014

Det europeiske luftfartssikkerhetsbyrået EASA, sendte rett før jul et forslag til nytt regelverk ut på høring. Regelverket vil gjelde for rundt 50 flyplasser i Norge fra 1. januar 2014.

Regelverket vil gjelde for flyplasser i Norge som i dag er godkjent etter BSL E 3-2, Forskrift om utforming av store flyplasser.

Endringene vil også omfatte BSL E-4 serien om bakketjeneste, brann- og redningstjeneste og elektrotjeneste.

Luftfartstilsynet har etablert en nasjonal referansegruppe bestående av representanter fra blant annet Samferdselsdepartementet, SAS, Widerøe, Norwegian, samt flyplassoperatører som Skien Lufthavn, Sandefjord Lufthavn, Stord Lufthavn, Forsvaret og Avinor m.fl. Gruppen vil jobbe aktivt frem mot høringsfristen som er 30. april 2012.

Vi kan generelt sett forvente oss et regelverk med strengere krav til overvåking, revisjon, rapportering og dokumentasjon.

Enkelte krav kan bli lempeligere enn dagens regelverk, for eksempel foreslås det krav om færre brannbiler i Cat. 5 (1 mot dagens 2).

Men det vil trolig bli skjerpet krav til lengde på sikkerhetsområdet før terskel. For eksisterende flyplasser kan dette avvike sannsynligvis ivaretas av overgangssordninger og bruk av kompensierende tiltak.