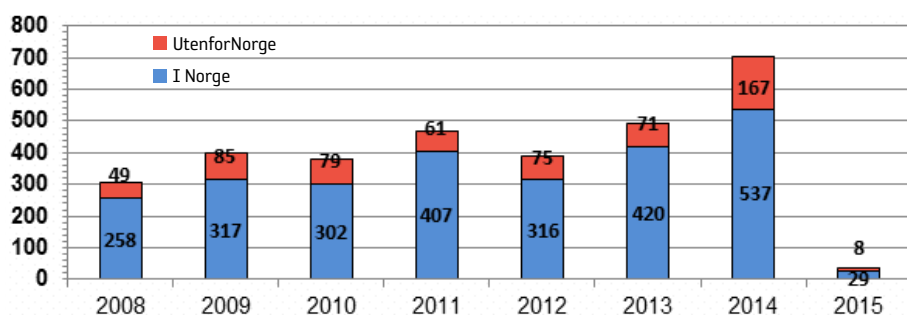




FUGLEKOLLISJONER

I Luftfartstilsynets statistikk er det registrert 704 fuglekollisjoner ("birdstrikes") i 2014 hvorav 537 av disse er i Norge. Måke, svale og spurv er høyest representert. Sammenlignet med tidligere år er dette tallet høyt, og fra 2013 til 2014 er økningen på hele 27 %. Flesland og Gardermoen er blant lufthavnene som har hatt den største økningen i denne perioden.



Tilbakeblikk på 2013 og 2014

Norske flyplassoperatører utfører en rekke tiltak for å bekjempe fuglekollisjoner ("birdstrikes") og dyr/vilt på rullebanen:

- Risikoanalyser.
- Opplæring opp mot fugl- og vilt.
- Deling av erfaringer.
- Innkjøpsavtale på skremmeskudd er inngått med Engelsrud og dette kommer inn i Avinors innkjøpssystem. OSL, Sørstokken og Torp er med på avtalen.
- Det testes ut et registreringsverktøy på nettbrett for fugl- og dyreforekomster.
- Det testes ulike varianter av håndholdt laser, samt at man er i dialog med Statens strålevern rundt dette. Det er i tillegg mange nye laserprodukter i markedet som følges med på.
- Det settes ut fuglekasser, kråkefeller og fuglepigger på skiltkasser.
- Lauvkratt og områder med gress sprøytes med insektmiddel.
- Det utføres vedlikehold som hyppig klipping av gress og fjerning av kratt og trær.
- Dialoger med aktører utenfor lufthavnene.

OSL har for eksempel hatt kontakt med et nærliggende avfallsanlegg med mål om forebyggende tiltak for å begrense tiltrekningen av fugl og vilt som igjen forflytter seg til OSL.

Flysikringsdivisjonen på Værnes har utført et prosjekt med radar til fugleobservasjon. Fugleproblematikken har fått en "boost" i forbindelse med dette prosjektet som har ført til økt fokus på overvåking av fugl fra tårnet. Flygelederne er spesielt oppmerksomme før første flyging. Det kan nevnes en observasjon høsten 2013) der en stor flokk med gress fløy i 1 000-3000 fots høyde forbi lufthavnen. Piloter i fly som får beskjed om at det er fugl ved lufthavnen, blir mer fokusert. De kan ta en ekstra skanning, de kan sette på landingslys tidlig, og flyet kan også gå i holding. Pilotene kan også velge å fullføre flygingen hvis fuglene vurderes å være under kontroll der de er. Luftfartstilsynet oppfordrer lufttrafikkjentesten til å ha en sentral rolle med å opplyse flyvende personell om spesielle fugletrekk for sin lokale enhet. NOTAM fungerer greit i dag, men informasjonen kan hope seg opp og dermed blir mindre synlig enn ønsket. Flyoperatørene på sin side mener at bruk av ATIS er mer effektivt og hensiktsmessig enn bruk av NOTAM.

Widerøe har et pågående prosjekt med å male propellene svarte og hvite på noen flymaskiner og dette ser ut til å ha positiv effekt.

Dette prosjektet vil vare i enda 3-4 år, etterpå vil det bli avgjort om metoden anses å ha tilstrekkelig effekt for bidra til å holde fugl unna fly.

Det er vurdert en forenkling rundt undersøkelser av fly etter "birdstrike" med små fugler, og det er stilt spørsmål om det er tilstrekkelig å sende foto av flyet istedenfor å sende teknikere. Tilbakemeldinger er at man må være forsiktig med å forenkle dette da selv små fugl i ytterste fall kan medføre alvorlig skade på fly.

Avinor og Forsvaret er i dialog med Miljødirektoratet, der de tar opp sin bekymring ved økning i antall store fugler som svaner og gjess. Dette representerer en økt risiko for kollisjon med fly og disse kollisjonene kan ha større konsekvenser.

I forbindelse med revisjonene av flyplassens bakkjetjeneste gjennomfører Luftfartstilsynets flyplassseksjonen en gjennomgang av flyplassenes rutiner og prosedyrer omkring tiltak mot fugler og dyr. Resultatene er tilfredsstillende og mange gode tiltak har blitt satt i drift.

Luftfartstilsynet oppfordrer alle aktører i luftfarten til å fortsette det systematiske arbeidet med å begrense fuglekollisjoner. Statistikk, kartlegging, deling av erfaring, opplæring, utprøving av ny teknologi, risikoanalyser og forebyggende tiltak er alle gode virkemidler som bidrar til og redusere risikoen for "birdstrikes".

FOKUSOMRÅDER VED ESKORTERING AV PASSASJERER OVER FLYOPPSTILLINGSPLASS (CSRA)

Passasjerer med gyldig reisedokumentasjon er autorisert for å oppholde seg på kritiske deler av sikkerhetsbegrenset område (CSRA), dette er begrenset til avgangshallen. Avgangshallen skal være tilfredsstillende sikret, ved at alle dører ut av avgangshall og dører til gatebroer skal være låst når de ikke er i bruk.

Når dørene er i bruk, skal disse overvåkes slik at uvedkommende ikke kan skaffe seg adgang til flyoppstillingsplass (CSRA). Passasjerer som kun ferdes via gatebroer anses å være i avgangshallen. Dette forutsetter at gatebroen ikke gir uautorisert adgang til flyoppstillingsplass (CSRA) via f.eks. ulåste dører.

Når passasjerene skal over flyoppstillingsplass i forbindelse med boarding/ deboarding via bakre dør på flyet, skal passasjerene eskorteres/ overvåkes. Dette betyr at flyselskapet har ansvaret for å sørge for passasjerene er eskortert og ledet til enhver tid når disse ferdes over flyoppstillingsplass (CSRA). Den eller de som er ansvarlig for eskorten, skal ikke utføre andre arbeidsoppgaver samtidig. Med eskorte menes personell som er tillagt dette som en konkret arbeidsoppgave, eskorten er autorisert av lufthavnoperatøren, og har fått opplæring og observerer passasjerstrømmen til enhver tid. Dette betyr i praksis at det må være en person som står tett på passasjerstrømmen for å ha kontroll på arbeidsoppgaven.

FOKUS områder for lufthavnoperatøren ved eskortering av passasjerer i fm passering over flyoppstillingsplass (CSRA) – boarding eller deboarding:

- Det må være etablert tilstrekkelig med sikringstiltak rundt avgangshallen for å hindre at passasjerer får tilgang til flyoppstillingsplass (CSRA) uten eskorte.

- De flyselskaper som trafikkerer lufthavnen, skal kjenne til gjeldene krav på den enkelte lufthavn.

- Flyselskapene skal til enhver tid eskortere passasjerene når disse ferdes over flyoppstillingsplassen (CSRA). På lufthavner med lange strekninger over flyoppstillingsplass må det da

nødvendigvis nyttes flere personer til slik eskorte. Det er ikke tilstrekkelig med bare sperrebånd og kameraovervåkning.

- Dersom eskortepersonen har lufthavnens ID kort, skal vedkommende ha opplæring og være autorisert.

Lufthavnoperatørene anmodes om å gjøre denne utgaven av FOKUS tilgjengelig for alle aktuelle handling agenter som opererer på deres lufthavn.

FOKUS områder for flyselskapet ved ledsaging av passasjerer i fm passering over flyoppstillingsplass (CSRA) – boarding eller deboarding:

- Passasjerer og andre medfølgende personer skal ledes forsvarlig til og fra luftfartøyet.
- Dette betyr at luftfartsselskapet har ansvaret for å sørge for at passasjerene er eskortert og ledet til enhver tid når disse



ferdes over flyoppstillingsplass (CSRA).

Dersom eskorten ikke har ID kort ved den aktuelle lufthavnen, må denne personen ha opplæring.

- Luftfartsselskapet anmodes om å gjøre denne utgaven av FOKUS tilgjengelig for alle deres leverandører handling tjenester.
- Passasjerer og andre medfølgende personer skal eskorteres jfr. Følgende krav som omfatter både safety og security:
 - NASP, del 2, kapittel 1
 - Forskrift om bakketjeneste BSL E 4-1.
 - EU – nr. 185/ 2010 1.2.7.2

Hvis ikke passasjerene kan håndteres jfr. Krav og belyste FOKUS områder, kan ikke boarding/ deboarding over flyoppstillingsplass (CSRA) benyttes. Ved eventuelle spørsmål, ta kontakt med Securityinspektør Jaran Berntzen.

NYE FLYSIKKERHETSINDIKATORER PÅ NETT

Luftfartstilsynet har i mange år utarbeidet statistikker og oversikter basert på data fra innrapporterte hendelser og ulykker.

Etter kort tid ble det klart at flere var interesserte i å se flysikkerhetsindikatorene, og derfor streber vi etter å gjøre flest mulig tilgjengelige på våre nettsider.

Det pågår et kontinuerlig arbeid med å etablere nye indikatorer samt forbedre eksisterende. Påliteligheten til tallene korrelerer med rapporteringskulturen i bransjen, så hver og en av dere spiller følgelig en avgjørende rolle i hvor godt vi forstår vårt eget sikkerhetsnivå.

Luftfartstilsynet har nylig publisert tre nye indikatorer på nettsiden:

24 Runway Incursion: Utforkjøring fra rullebanen i landings- eller avgangsfase.

30 Loss of Separation: Tap av separasjon mellom luftfartøy i lufta.

34 Aviation Obstacles: Alle saker med luftfartshinder.

Alle våre publiserte flysikkerhetsindikatorer oppdateres hver uke, og er å finne på våre nettsider <http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet>.

Send gjerne e-post til NF-2007@caa.no for spørsmål angående luftfartshendelser og ulykker.