

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 02/12 23 19 - 02/59 36 55
Telefax: 02/12 53 33

BUL 10/92
Avgitt: 1. juni 1992

Dato og tidspunkt: 19. november 1991 kl 2125
Type flyging: Ervervsmessig/frakt
Flytype: Fairchild Swearingen SA 226
Hendelsessted: Oslo lufthavn, Fornebu
Værforhold: CAVOK

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

Etter å ha stått parkert NW av parkering 76, Fornebu Nord, taxet OY-BYH via en høyresving til venteposisjon bane 19. I venteposisjon kalte fartøysjefen opp Fornebu Ground (GND) kl 2127 og meddelte at han hadde taxet på noen bremseklosser nær venteposisjonen og ba GND "kikke på det" (uttalelse fra lydbånd). GND kontaktet brannstasjonen, som umiddelbart sendte en bil ut til stedet. Sjåføren fant klossene og tok vare på dem. De to bremseklossene var av gummi, og på den ene var det tydelig avkuttet en bit av gummien. Klossene var merket henholdsvis "SAS" og "B". Kl 2128 ble OY-BYH overført til Fornebu kontrolltårn (TWR), ble klarert inn i posisjon RWY 19 kl 2133 og tok av kl 2135.

Etter landing i Gøteborg oppdaget besetningen at det var påført skade både på høyre propeller og skroget. Fartøysjefen ringte til kontrolltårnet på Fornebu og meddelte om skadene. Samtidig ba han om loggutskrift og spurte om de hadde funnet noe ved venteposisjonen, hvilket ble bekreftet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Da luftfartøyet er danskregistrert, og etter hendelsen forlot norsk område, vil de danske myndigheter vurdere de luftdyktighetsmessige forhold i saken. HSL vil for sin del i det følgende diskutere forhold av trafikksikkerhetsmessig betydning på lufthavnen relatert til denne hendelse.

Hendelsen fant sted på grunn av et par bremseklosser som lå utenfor oppstillingsområdet, sannsynligvis fordi de var falt av et kjøretøy. Etter hendelsen skrev luftrafikktenesten rapport om saken og sendte den til hovedadministrasjonen i Luftfartsverket den 26. november. HSL mottok rapport fra luftrafikktenesten først den 18. desember.

Ved senere møte med lufthavnsjefen har HSL erfart at kopi av slike rapporter ikke sendes til lufthavnforvaltningen. Etter HSL's mening er dette en uheldig praksis fordi luftfartshendelser som berører bakketjenesten, i tillegg til umiddelbar muntlig varsling, også bør være dokumentert i form av en rapport. Dette vil gi lufthavnforvaltningen en bedre mulighet til å bedømme alle bakenforliggende forhold omkring en spesiell hendelse, og skape et dokumentarisk system for å kunne analysere og bedømme hendelser av sammenlignbar karakter.

Bestemmelser som kan være relevante for omstendigheter vedrørende denne hendelse finnes i Bestemmelser for sivil luftfart, BSL E, Bestemmelser om luftfartsanlegg og bakketjeneste. BSL E 4-1 har utøvelse av bakketjeneste (plasstjeneste, elektrotjeneste, brann- og havaritjeneste og sikkerhetskontrolltjeneste) som gyldighetsområde. Bestemmelsen rettes med andre ord mot de operative tjenester som er nødvendige for en adekvat drift av lufthavnen, men inneholder også flere forhold av betydning som grunnlag for å kunne gi instruks om orden og sikkerhet til eier/bruker av luftfartøy som trafikkerer flyplassen. Disse forhold mener HSL skal ivaretas gjennom omtalte BSL, pkt 6, hvor det er fastslått at lufthavnsjefen i samråd med sjefen for luftrafikk-tjenesten skal utarbeide lokale ordens- og sikkerhetsbestemmelser for lufthavnen. Disse skal rette seg mot tiltak mot brann, parkering av luftfartøy, rangering, vedlikeholdsarbeider på luftfartøy, ivaretagelse av flysikkerhet m.m. HSL anser at det er viktig for flysikkerheten at slike bestemmelser blir utarbeidet på en slik måte som omtalt i nevnte BSL. Etter HSL's oppfatning var det på tidspunktet for hendelsen ikke utarbeidet slike bestemmelser. HSL har i forbindelse med høringsrunden fått tilsendt et eksemplar av en nyutsendt håndbok fra Ramp Safety Committee for Oslo lufthavn, Fornebu, som er ment å gjøre ferdsel på lufthavnen sikrest mulig. HSL går ut fra at tilsynsmyndigheten bedømmer om denne håndbok, sammen med administrative bestemmelser, instruks m.m. som er utgitt av lufthavnadministrasjonen, dekker de krav som er fastsatt i BSL E 4-1 og 4-2.

I vedlegg 1 til BSL E 4-1, pkt 3, er det fastsatt at de som har adgang til eller trafikkerer en flyplass, og det personell som tjenestegjør på en flyplass, skal følge de gjeldende ordens- og sikkerhetsbestemmelser. Videre skal det personell som tjenestegjør på flyplassen gjøre seg kjent med innholdet i disse bestemmelsene. Slike bestemmelser var, som nevnt tidligere, ikke utarbeidet som forutsatt i angjeldende BSL på tidspunktet for hendelsen. HSL går ut fra at de forhold som omtales i nevnte vedlegg 1 til BSL E 4-1, også blir vurdert av tilsynsmyndigheten i relasjon til intensjonene i håndboken fra Ramp Safety Committee, Fornebu, og som et ledd i det løpende tilsynsarbeide.

Det må også stilles spørsmål ved hvordan informasjon kan gjøres tilgjengelig til de som trafikkerer flyplassen mer tilfeldig. Særlig blir dette et viktig spørsmål på flyplasser som Fornebu hvor det ikke er tvungen "handling", og spesielt på Fornebu Nord hvor fartøysjefer i en viss grad har anledning til å opptre på egenhånd etter å ha motatt parkeringsanvisning fra lufttrafikk-tjenesten.

Oslo Lufthavn, Fornebu er en flyplass med sterk trafikkbelastning. Etter samtaler med representanter fra Luftfartsverkets hovedadministrasjon har HSL fått inntrykk av at lufthavnens ledelse er gitt utvidet ansvar når det gjelder å ivareta innholdet i BSL E. Lufthavn-

sjefen har gitt uttrykk for at lufthavnens virksomhetsplaner må korrespondere med de tilgjengelige ressurser, og dette medfører streng prioritering av oppgavene. En konsulent fra firmaet Hartmark IRAS har tilkjennegitt at tilgjengelige ressurser ikke står i rimelig forhold til de tjenester som Luftfartsverket forventer utført. I en slik situasjon er det etter HSL's mening viktig at tilsynsmyndigheten for lufthavnen kontinuerlig følger opp at de flysikkerhetsmessige forhold blir ivaretatt som forutsatt. HSL setter spørsmålsteget ved den gjeldende tilsynsordning fordi tilsynsmyndigheten, representert ved Luftfartsverkets hovedadministrasjon, samtidig er både eier og driver. HSL's oppfatning er at tilsynsmyndigheten i stor grad overlater ansvaret for tilsynet til driftssystemet, med andre ord til lufthavnsjefen. HSL finner dette uheldig og mener at tilsynsansvaret i større grad må legges utenfor eier og driftssystemet.

HSL har ved korrespondanse og samtaler med representanter for Luftfartsverket blitt gjort oppmerksom på den omorganisering som er i gang når det gjelder ledelse av Oslo lufthavn, og at "handlingsystemet" for lufthavnene generelt er under vurdering.

På bakgrunn av den informasjon som er fremkommet ved undersøkelsen vil HSL komme med følgende tilrådninger til Luftfartsverket:

- Det bør vurderes om de lokale instruksjoner og bestemmelser som er utgitt av lufthavnforvaltningen dekker de krav som er fastsatt i BSL E 4-1 og 4-2, bl.a. med tanke på orden og sikkerhet.
- Det bør opprettes et system på lufthavnen som gjør at all rapportering av hendelser, også instruksbestemte skriftlige rapporteringer, uten opphold blir gjort kjent for lufthavnforvaltningen.
- Det bør vurderes om det tilsynssystem som i dag er etablert for lufthavnen/-er er formålstjenlig til å fange opp eventuelle mangler når det gjelder kravspesifikasjoner og/eller avvik mellom krav og operativ drift.

- Slutt -