



Fysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
mki@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Fysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkessæther

Møteleder:

Møtedato
02.12.2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

1. Gjennomgang av agenda, godkjenning av referat 09.09.2015

Alf Tørrisplass ønsket velkommen til årets siste møte.

Gjennomgang av agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

Gjennomgang av referat fra møtet 09.09.2015. Referat godkjent etter mindre endringer.

2. Air Navigation Pro

Airlift har vært i kontakt med Air Nav Pro, som sier at for 3000€ kan de i løpet av 3 måneder ha klar en hinderdatabase for Norge som illustrerer høyde på linjehinder i henhold til NRL sin klassifisering, (rødt for 60m+ osv). Slik det er i dag er alle linjehinder blå, så "stygge" partier på linjene eller spenn kommer ikke godt frem.

Fredrik Rød i Airlift spurte i møtet om dette var noe medlemmene i FsF kunne spleise på. Man har luftromsdata og kartunderlag, og med dette så får man en forbedret oversikt over hinder som blir oppdatert hyppig.

Det var enighet i FsF om at dette er noe man ønsker, og Fredrik Rød tar saken videre.

Det er nå et år siden vi skrev brev til Forsvaret og ba om tilgang på M517kart. Vi har ikke fått noen tilbakemeldinger. Sekretær har fått navn på kontaktperson i forsvaret, og vil sende en purring på svar.

Kartverket har tidligere vært på møter i FsF og orientert om status på elektroniske kart og hinderdatabase. Det er ønskelig å invitere de til et nytt møte for å få en oppdatering.

3. Status SPO

Forordning 965/2012 (Part SPO) trer i kraft 1.1.2016 i Norge, og LT har laget en liste over hva de mener er High Risk SPO. For å utføre disse operasjonstypene kreves det en autorisasjon fra LT, og selskapene har sendt inn søknader om dette på de HR operasjonene de utfører. Luftfartstilsynet forventer ikke at alle OM'er skal være skrevet om i henhold til det nye oppsettet innen 1.1.2016, men det skal være gjort risikoanalyser av operasjonene. Før jul vil forhåpentligvis alle ha fått sin autorisasjon. Gyldigheten på disse gis til 21.april 2017, og innen den tid må man ha gått igjennom alle SOP'ene og satt de opp korrekt i henhold til malen i AMC2.SPO.OP.230.

Utenlandske operatører som skal inn å gjøre HR operasjoner i Norge etter 1.1.2016, må søke autorisasjon og ha gjort risikoanalyse på lik linje med norske operatører. Luftfartstilsynet skal godkjenne disse før operasjonen starter.

4. Local area operations, ref. ARO.OPS.210.

ARO.OPS.210 sier at det er luftfartsmyndigheten som skal beslutte hva som er «local area», men det har ikke LT gjort. Innenfor det som defineres som «local area» er det mindre strenge krav til hva som skal medbringes av dokumentasjon, manualer etc. om bord i luftfartøyet. Også forenklet flygeplan kan benyttes innenfor dette området.

Selskapene har i mangel på klare retningslinjer definert «local area» forskjellig. Blant medlemmene i FsF er det enighet om at man med dagens teknologi kan gå for en generell grense på 100NM fra basen, og at operatørene i sine håndbøker definerer «local area» basert på topografi.

5. Ny rapporteringsforordning

Helle Aune Larssen fra analyseavdelinga i LT var invitert til møtet for å informere om den nye rapporteringsforordningen (EU forordning no. 376/2014) som tas inn i Luftfartsloven ca 1.juli 2016, og som vil erstatte dagens rapporteringsforskrift BSL A 1-3. Se vedlagte presentasjon. Hensikt er å få en god risikostyring i industrien, og endringer i den nye forordningen går bl.a. på hva som skal rapporteres og hvem som skal rapportere. Det legges vekt på risikoanalyse hos operatørene, og god dialog med myndighetene.

Det er utarbeidet en uttømmende liste til forordningen over rapporteringspliktige hendelser. Den er ganske lik dagens eksempelliste, og er inndelt i rapporteringsgrupper. I all hovedsak vil vedlegg II og V i den uttømmende listen være relevant for innlands helikopter. I tillegg ligger det et krav til organisasjonene og myndigheten om å legge til rette for frivillig rapportering. Man trenger ikke å etablere to forskjellige databaser for skille mellom hva som er obligatorisk og frivillig rapportering. Dersom man har mottatt rapporter internt i selskapet over hendelser som ikke er med på den uttømmende lista, og disse handler om flysikkerheten så skal det rapporteres videre til LT.

Den personlige rapporteringsplikten opprettholdes. Det vil si at alle ansatte i helikopterselskapet og andre som er en del av operasjonen (teknisk, ATC, kontraktører etc.) skal rapportere til selskapet, som igjen skal rapportere videre til LT. Man kan også velge en løsning der den enkelte rapporterer direkte i Altinn, men sørge for at organisasjonen får en kopi av rapporten.

Selskapet skal også foreta en analyse og oppfølging av de rapportene som kommer inn. I det ligger det at man skal avklare alle faktiske forhold knyttet til hendelsen, kartlegge årsaker samt vurdere alvorlighet og risiko. Hendelsene skal følges opp, og man skal implementere tiltak som forhindrer gjentakelse. Hensikten er å se at operatørene har en klar forståelse av risiko. Dette er viktige prosesser i SMS-implementeringen som foregår og modnes i dag. Det er også viktig at ny informasjon og en eventuell analyse av hendelsen rapporteres til LT, slik at hendelsen blir korrekt i nasjonal database hos LT.

Som sagt er det organisasjonene som i utgangspunktet skal rapportere til Luftfartstilsynet, men det er som før mulighet for enkeltpersoner å foreta rapportering direkte til Luftfartstilsynet via Altinn dersom det er behov for det. Man skal som tidligere benytte Altinn skjema NF-2007. I tillegg har EU lagt til rette for en ny annen rapporteringsløsning til myndigheten ved at man sender datafiler (E5X). Ledelsen vil sjekke opp hvorvidt det er mulig å få dette implementert i Opscom som de fleste operatørene benytter i dag. Det vil forenkle prosessen hvis man kan overføre data fra dette systemet til LT, uten å måtte gjøre en egen registrering i Altinn.

Beskyttelsesreglene er som før og i tillegg er det kommet regler om at også den som er nevnt i rapporten har krav på beskyttelse. All rapportert informasjon er taushetsbelagt. Dette gjelder både den som rapporterer og personer nevnt i rapporten. I tillegg presiserer forordningen at organisasjonene skal etterleve «just culture» prinsippene.

Operatørene etterlyser tilbakemelding og informasjon om eventuelle trender i det som rapporteres. Det er viktig at alle rapporterer til LT slik at datagrunnlaget blir bra. Før møtene i FsF kan LT lage en anonym oversikt over rapporter eller en sammenstilling av typer av hendelser som er kommet inn og som kan diskuteres i møtene.

6. Luftfartstilsynets innsynsrett

Luftfartstilsynet har fått en henvendelse som går på deres innsynsrett i henhold til ORO.GEN.140. Man ser det som uheldig at Luftfartstilsynet fra tid til annen ber om innsyn i interne rapporter, da det kan påvirke ansattes vilje til å rapportere alt åpent og ærlig, uten redsel for å bli straffet. Man er av den oppfatning at Luftfartstilsynet selvsagt må verifisere at man har et avvikssystem på plass, men at innholdet i rapportene bør kunne holdes internt.

Luftfartstilsynet vil gjerne få poengtere at ingen personer eller selskap forfølges på grunn av noe som er rapporter. Man er ikke interessert i andre interne forhold enn det som har betydning for sikkerhet og om regelverk overholdes. Hvis man skal oppnå en god rapporteringskultur, så er det viktig at ledelsen i selskapene oppfordrer til åpenhet, og at de ansatte får en god forståelse for at rapportering kun er et verktøy til kontinuerlig forbedring, og ikke noe man kan bli straffet for.

7. Flygesjef/Accountable Manager (AM) rolle/ansvar/myndighet i 2016

I mai i år ble det utgitt en AIC (10/15) med henvisning til hvor i det felleseuropeiske regelverket for sivil luftfart reglene om akseptering av ledende personell i luftfartsselskaper finnes.

Kravene til ledende personell er beskrevet i regelverket som gjelder på det enkelte området. Generelt vurderes imidlertid hver enkelt kandidats erfaring, kompetanse, personlige egenskaper og holdninger, i forhold til virksomhetens kompleksitet, størrelse og omfang.

Det har vært stilt spørsmål om forholdet mellom AM og flygesjef, og rolleforståelse i forhold til ansvar og myndighet.

Gjennom det nye regelverket har AM fått mer ansvar i forhold til flysikkerhet. Regelverket sier følgende:

ORO.GEN.200 Management system

*(a) The operator shall establish, implement and maintain a management system that includes:
(1) clearly defined lines of responsibility and accountability throughout the operator, including a direct safety accountability of the accountable manager;*

ORO.GEN.210 Personnel requirements

(a) The operator shall appoint an accountable manager, who has the authority for ensuring that all activities can be financed and carried out in accordance with the applicable requirements. The accountable manager shall be responsible for establishing and maintaining an effective management system.

Det er fortsatt få spesifikke krav til AM i regelverket. I AIC 10/15 står det at det forventes at AM skal ha bred kjennskap til virksomheten, samt generell kjennskap til de aktuelle luftfarts-bestemmelsene, regelverk og annen relevant dokumentasjon.

Når det gjelder flygesjef står det følgende kvalifikasjonskrav i regelverket:

GM2 ORO.AOC.135(a) Personnel requirements

COMPETENCE OF NOMINATED PERSONS

(a) Nominated persons in accordance with ORO.AOC.135 should be expected to possess the experience and meet the licensing provisions that are listed in (b) to (f). Exceptionally, in particular cases, the competent authority may accept a nomination that does not meet these provisions in full. In that circumstance, the nominee should have comparable experience and also the ability to perform effectively the functions associated with the post and with the scale of the operation.

(b) Nominated persons should have:

(1) practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;

(2) comprehensive knowledge of:

(i) the applicable EU safety regulations and any associated requirements and procedures;

(ii) the AOC holder's operations specifications; and

(iii) the need for, and content of, the relevant parts of the AOC holder's operations manual;
(3) familiarity with management systems preferably in the area of aviation;
(4) appropriate management experience, preferably in a comparable organisation; and
(5) 5 years of relevant work experience of which at least 2 years should be from the aeronautical industry in an appropriate position.

(c) Flight operations. The nominated person should hold or have held a valid flight crew licence and the associated ratings appropriate to a type of operation conducted under the AOC. In case the nominated person's licence and ratings are not current, his/her deputy should hold a valid flight crew licence and the associated ratings.

Det er enighet om at det er flygesjefen som har den faglige kompetansen, og som skal ha myndighet til å ta faglige avgjørelser, men AM har det overordnede ansvaret.

8. Avklaring CAT/SPO

Definisjon om når en personbefordring er å anse som en CAT operasjon eller en del av et SPO oppdrag er vanskelig å få et klart svar på.

Følgende står i Cover regulation 965/2012, Article 5 Air operations:

7. Flights taking place immediately before, during or immediately after specialised operations and directly connected to those operations shall be operated in accordance with paragraphs 3, 4 and 6, as applicable. Except for crew members, no persons other than those indispensable to the mission shall be carried on board.

Det man ikke har tatt en klar avgjørelse på, og som gir rom for ulik tolkning, er hva som regnes som **umiddelbart** før eller etter en SPO –operasjon. Hva er tidsvinduet her for at en persontransport som foregår er en del av operasjonen? Dette vil bli tatt opp til diskusjon med juristene og Operativ Helikopter i LT.

9. Festeanordninger på løfteutstyr

EHC har hatt et tilfelle der de etter avlevering av betong opplevde at tobben datt av fra et par meters høyde. Det viser seg at ringen var for stor i diameter, og kunne vri seg ut av låsen. Se vedlagte video. Flere av operatørene har gjort tilsvarende erfaringer, og har byttet ut utstyr. Regelverket sier ikke noe om hvilket utstyr som skal brukes.

10. Status tilrådninger. Videre arbeid.

Medlemmene har fått tilsendt en oversikt over tilrådningene og status på disse. Alf Tørrisplass tok en gjennomgang av tilrådningene som foreslås lukket. Det var ingen innvendinger i forumet i forhold til forslagene. Neste steg er at ledelsen sender brev til SD om at man ønsker disse lukket. Dersom SD heller ikke har innvendinger, anses disse tilrådningene for å være ferdigbehandlet. Ledelsen ber forumets medlemmer gi tilbakemelding på hvilke av de gjenstående åpne tilrådningene man ønsker å prioritere i det videre arbeidet med lukking.

11. Fri agenda/eventuelt

1) Det er forskjellig praksis på hvordan selskapene håndterer revisjon av håndbøkene, og i hvilket format revisjonene blir sendt til LT. LT har ikke lengre selskapenes OM'er i papirformat, kun elektronisk. Da er det også viktig at revisjonene blir sendt i et slikt format at det er mulig å oppdatere OM'ene. Det LT ønsker, er at man sender hele OM'en som er revidert til LT som PDF, med henvisning til hva som er rettet. I dag er det noen som kun sender inn det kapitlet som er revidert som PDF-format, og da er det ikke mulig å få lagt dette i den eksisterende OM'en. Det var noen innvendinger om at det ville bli for store filer å sende, men det finnes programmer som kan benyttes til dette.

2) Privat/kommersiell bruk av helikopter.

LT har et krav om at private helikoptre som leies inn av en operatør til kommersielt bruk, kun kan benyttes 20% til privat bruk av eieren. Se AIC N 02/12.

EHC ønsker at LT skal se på dette kravet igjen, da de anser det for å være flere ulemper knyttet til kravet om en begrensning på 20% privat bruk:

- 20% flyging er for lite for eierne. Da avstår man heller fra å leie ut helikopteret. Dermed mister operatøren muligheten til å ha back-up maskin når egen flåte ikke strekker til.

- Dersom man inngår en 20/80 leieavtale vil det gi eieren av maskinen mindre mulighet til å holde flyferdighetene ved like på grunn av mindre flyvning. Det kan være med på å svekke flysikkerheten.

Det nye regelverket sier ikke noe om hvordan fordelingen mellom privat og kommersiell bruk skal være. Det er således nasjonal myndighet som kan sette dette kravet, basert på «skjønn».

Det har vært sagt tidligere at denne fordelingen er gjort ut ifra momsplichtige ordninger, men EHC spør om LT har mulighet til å sette et slikt krav kun basert på dette.

Man ble enig om at EHC skriver et brev til LT der de ber om å få en forklaring på ordningen.

3) Et helikopter fra Nordlandsfly hadde 15. september i år en nærpasering med et F16 fly fra forsvaret. Det ble skrevet rapport på dette som Nordlandsfly graderte til en alvorlig hendelse. SHT tok i ettertid kontakt med selskapet og ba om at Nordlandsfly nedgraderte dette til kun en hendelse. Dette er uforståelig for forumets medlemmer. SHT's observatør i FsF var ikke til stede på møtet, så ledelsen følger opp hvorfor dette ble gjort.

4) AltMOC HESLO

Medlemmene ble i vår bedt om å komme med kommentarer til AltMoc for HESLO. Det har kommet noen innspill til LT, men ikke alle har levert. Ledelsen ber derfor medlemmene om å komme med flere innspill til AltMoc'en snarest.

5) Neste års møtedatoer.

Det var et enstemmig ønske fra medlemmene om at det første møtet i 2016 legges til Bodø i forbindelse med Luftfartskonferansen. Det vil si at møtet blir hos LT 2. februar. Programmet for Luftfartskonferansen er lagt ut på LT's hjemmeside.

Det legges det opp til et todagers møte på Gardermoen i april. Datoene for dette møtet kommer sekretær tilbake til.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Bjørn Steien (Heliteam), Atle Solum (EHC), Kristian Krog (Pegasus), Arnt Ring (Heliscan), Christer André Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Oskar Nordeval (NORD Helikopter), Geir Vidar Sørheim (Helitrans), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Fredrik Rød (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Alf Tørrisplass (LT), Stian Solberg (Fonnafly), Erlend Folstad (Fjordhelikopter), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopterservice), Claus Tjalve (Lufttransport), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet