



Flysikkerhetsforum 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 Flysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
21.-22.april
2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 21.-22. april 2015

Møtet ble holdt på Thon Hotel Oslo Airport.

DAG1

1. Velkomst, gjennomgang av agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Godkjenning av møtereferat 3.-4.februar 2015.

Møtereferatet ble godkjent etter en endring i punktet om drivstofftilsetning.

3. Hendelser og uhell siden februar.

- Det ble orientert om tre tilfeller av tap av last:

1) Et selskap hadde en hendelse som skjedde under støping av masteelement, hvor helikopteret skulle levere betong. Tobben heftet seg i material som stakk opp på stilas. Piloten kunne ikke slippe lasten på grunn av personene som befant seg under. Etter hvert fikk man løsnet tobben, og piloten fløy bort fra masteelementet og slapp tobben fra 3-4 m høyde da han var kommet klar fra personell på bakken. Det var i dette tilfelle flere faktorer som utløste pilotens avgjørelse om å slippe lasten. Selskapet har gått igjennom prosedyrene, men ser ingen grunn til å endre disse. Man har heller valgt å fokusere på arbeidsbelastning hos pilotene som utfører denne type oppdrag.

2) Et selskap har hatt et tilfelle der en sekk med mørtel i bigbag sprakk under flyvning. Pilot slapp longline og sekk i sjøen.

3) Et selskap har hatt tap av last fra materiell som ble transportert i longline. Matriellet var ferdig stoppet fra leverandør, men man mistenker at det har vært lagt mindre elementer inne i lasta som har sklidd ut under flyvning.

- Et selskap har hatt to tilfeller av «Runway incursion» og et tilfelle av engine chip.

- Et selskap har hatt et par tilfeller der helikoptre har kommet inn i kontrollert luftrom tidligere enn de har fått klarering for. Selskapet går gjennom egne rutiner.

- Et tilfelle av engine failure på AS350 BA, som heldigvis skjedde på bakken. Muligens forårsaket av skifte av fuel kontroll. Dette er meldt inn som en alvorlig hendelse. I forbindelse med denne hendelsen kom diskusjonen inn på nedklassifisering av hendelser fra SHT, da bransjen mener motorproblemer er av et mye større omfang og alvorlighetsgrad enn det kan virke som på grunn av at SHT nedklassifiserer disse.

I tillegg er standard tilbakemelding fra produsentene ved gjennomgang av motorene, at de ikke finner noen feil. FsF ønsker å lage en oversikt over motorproblemer fra 2005 og frem til i dag som kan sendes SHT.

4. Ledelsens oppgaver siden siste møte.

- Gjennomført to kundeseminar for brukere av helikoptertjenester, et i Oslo 12.februar, og et i Bodø 5. mars.
- Levert høringsvar på RPAS-forskrift.

5. CAT operasjon og Dangerous Goods .

John-Inge Bacher (LT) informerte om reglene som gjelder for frakt av drivstoff i kabinen.

Luftfartstilsynet kan i samarbeid med operatørene søke om å få godkjent prosedyre for befording av drivstoff. For AW er det åpning i DG regelverket fra ICAO for at vi kan ha nasjonale regler/prosedyrer for å frakte drivstoff. Dette må LT søke ICAO om gjennom EASA. NOR Aviation har prosedyrer for befording av drivstoff, som kan brukes som et utgangspunkt for nasjonale prosedyrer. Tone Aga sender dette til Thore Brandt i LT. Ledelsen vil sjekke opp hva andre land har av regler/prosedyrer for dette.

6. «Privat kommersiell» - hva trenger LT for å kunne reagere?

Fremdeles får LT fra tid til annen tilbakemelding på at private flyr ulovlig kommersielt. Problemet er at dette ofte er lite konkrete opplysninger. Hvis LT skal ha mulighet for å foreta seg noe overfor disse, så er man avhengig av håndfaste bevis som for eksempel kvitteringer/fakturaer som dokumenterer at det har foregått flyvning mot betaling, eller at LT har mulighet til å være der flyvningen skjer.

Bransjen er opptatt av sitt omdømme, og hvordan de blir oppfattet i markedet. Vi må derfor sørge for informasjon både til kunder og private helikoptereiere om hva som er tillatt, slik at useriøse aktører stoppes.

Men det er en generell oppfatning blant de kommersielle operatørene om at problemet med private som opererer ulovlig kommersielt, er blitt betraktelig mindre etter at LT intensiverte arbeidet med å få disse stoppet.

7. Utenlandske operatører – LT-krav til vektreserve.

I forbindelse med utarbeidelse med en norsk bransjestandard for vektreserve, kom det spørsmål til LT om, og i tilfelle hvordan, dette vil håndheves overfor utenlandske operatører som flyr i Norge. LT vil i godkjenningene til utenlandske operatører kreve at de overholder vår bransjestandard om vektreserve. Det er viktig at dette også innarbeides hos de store kundene.

8. Arbeid med tilrådninger i Sikkerhetsstudien:

Medlemmene ble delt inn i to grupper som skulle ta for seg tilrådning nr 13 «Loggføring og monitorering av flytid, dutytid og belastning», og tilrådning nr 19 «Differensiert dutytid med hensyn på oppdragstype». Det ble deretter foretatt en oppsummering i plenum:

T13. Det finnes regler i selskapenes OM'er om hvordan flytid/tjenestetid skal loggføres, men spørsmålet er om de følges. Er det kultur i selskapet for å respektere regelverket? Operatørene mener LT må ha fokus på dette i forbindelse med inspeksjoner. Det er heller ikke alle selskapene som har et elektronisk verktøy for logging av flytid. Flygesjefene er derfor prisgitt at pilotene logger rett, og selv følger med på sin arbeidstid. Det er også forskjellig praksis når det gjelder å regne flytid, og det var enighet om at det burde vært standardisert bedre.

T19. Differensiert dutytid med hensyn på oppdragstype finnes ikke i selskapene i dag, og det er heller ikke noe man ser et behov for. Årsaken er at det er personavhengig. Oppdragstyper som for noen piloter kan oppleves som belastende, trenger ikke være det for andre. Ofte er det ferske piloter som sliter med å utføre krevende operasjoner over tid, og dette bør flygesjefene være oppmerksom på.

DAG 2

09. Diverse

Dag to av møtet startet med diverse saker som ikke var meldt inn på agendaen, men som man ønsket å diskutere.

1) Vi må overfor EASA komme med en liste over «High risk operations». Til nå har Norge meldt inn brannslukking og reindrivning (merking/telling av rovdyr). Ved å melde inn operasjoner som «High risk», gir det oss mulighet til å lage et eget regelverk i Norge for denne type operasjoner. Slik som f.eks. vektreserve ved mastemontering og linjebefaring. Dette er noe vi ønsker for å øke sikkerheten, og som også utenlandske operatører som flyr i Norge må innrette seg etter. Oppdragstyper som medlemmene oppfatter som «high risk» må snarest meldes inn til LT.

2) Det har versert uttalelser i media om at politiet/justisdepartementet vil inngå avtaler om bruk av sivile operatører til politioppdrag. Slike avtaler vil, hvis de blir inngått, bryte med både politiets egne krav til helikoptre i politiets tjeneste, og til normal oppfatning av flysikkerhetskrav. LT vil sette strenge krav til trening av piloter, samtrening med politiet, prosedyrer, utstyr i helikoptre, antall motorer, osv. Det politiet kan gjøre, er å kontakte sivile operatører og be om befordring av personell og utstyr fra A til B. Skarpe politi oppdrag skal overlates til politihelikoptrene.

3) Heliskiing er i utgangspunktet forbudt gjennom motorferdselloven, men miljøvernmyndighetene kan gi tillatelse under spesielle forhold.

Problemet er at operatørene har fått forskjellig tilbakemelding på om man i tillegg trenger å søke LT om tillatelse eller ikke. Dette vil bli tatt opp internt i LT.

10. SPO innføring. LT orienterer (Ørnulf)

Ved årsskiftet blir BSL D 2-2 erstattet av EASA OPS Part SPO. Før det skjer, har både LT og operatørene en jobb å gjøre.

LT skal:

- Utarbeide GAP analyser mellom CAT og SPO, samt mellom BSL D 2-2 og Part SPO.
- Lage et verktøy for vurdering av risiko, samt prosedyrer for risikoanalyse.
- Utgi en AIC med generell informasjon om innføring av Part SPO, og hva som er «high risk» operasjoner.
- Utarbeide AltMoC HESLO som skal sendes til EASA før 1/1 -16 for godkjenning.

Operatørene skal:

- Omarbeide OM'ene med referanser til Part SPO. Sende disse inn til LT for godkjenning.
- Ha på plass en metode for risikoanalyse av SOP.
- Autorisasjon av «high risk» operasjoner.

BSL D 2-2 vil bestå med regelverk for SAR, Politi, brannslukking og «State Aircraft».

12. SOP for HESLO – AltMoC (Ørnulf)

Alt MoC er en annen måte å gjøre ting på enn det som står i regelverket. Det er ikke krav om tilsvarende sikkerhetsnivå som AMC, men man skal tilfredsstille kravet som står i regelen.

Etter møtet i FsF i februar ble det sendt ut en matrise til samtlige medlemmer som viser krav til hva en SOP for underhengende last (HESLO) skal inneholde i henhold til AMC i EASA SPO. Vi har allerede konstatert at ikke alt som står i den er hensiktsmessig og at det må lages en AltMoC, som altså er en annen måte å nå det samme sikkerhetsnivået på.

Medlemmene ble bedt om å gå gjennom teksten i dokumentet og kommenterer på de punktene der de mener det bør gjøres endringer, og foreslå alternative krav. Dette skulle bli grunnlagsmateriale for å lage vår egen felles AltMoC og risikovurdering. LT har per i dag fått inn kommentarer fra fem operatører. Ørnulf Lien har samlet disse i et regneark, og gjennomgikk kort på møtet det som var kommet inn.

Dette er vår mulighet til å påvirke regelverket, og det er derfor viktig at vi gjør en grundig jobb. Det vi kommer frem til må dokumenteres med statistikk og erfaring.

13. Norske ulykkesanalyser – nye medlemmer i gruppen (NSAT). (Ørnulf)

Ørnulf Lien ønsker nye medlemmer til analysegruppa som går igjennom SHT sine rapporter, og legger disse inn i et program EHEST benytter for sine analyser. Interesserte bes melde seg til Ørnulf.

14. Tidligere tilrådningsarbeid. Status?

Hvordan etterlever selskapene tidligere tilrådningsarbeid?

LT og ledelsen i FsF får fra tid til annet melding om at det er selskap som ikke etterlever det som vedtas i forumet. Dette er ikke akseptabelt. Hvis vi skal komme noen vei med sikkerhetsarbeidet, så betinger det at medlemmene lojalt følger opp vedtak.

15. Fri agenda

- Seleksjon av piloter: På møtet i november 2014 hadde vi seleksjon av piloter på agendaen. Konklusjonen var at hvilken person man er ute etter, avhenger av flere forhold. En pilot som egner seg godt til en type jobb i et spesielt miljø, er ikke nødvendigvis like godt egnet til andre ting. Det er derfor vanskelig å sette en standard ved utvelgelse. Dette ble også bekreftet av psykologen som var til stede på møtet. Samtidig anbefaler jo tilrådningsnr 1 i sikkerhetsstudien at man har en felles bransjestandard for opplæring/trening/seleksjon, så det bør konkretiseres hva minimumsstandarden skal være før vi kan lukke tilrådningsen.

- LT ønsker tilbakemelding om hvilke kraftlinjer operatørene har problemer på når det gjelder utenlandske entreprenører, slik at inspektører kan dra ut og sjekke hva som foregår. Det er problematisk for operatørene å gi tilbakemelding til kundene på forhold som ikke er tilfredsstillende, da de har opplevd å ikke få oppdrag senere fordi de vil bli ansett som vanskelige.

- Noen operatører har fått tilbud om å foreta rundflyvning fra tak på kjøpesenter. Flertallet i FsF mener at denne type flyvning ikke er forsvarlig med ènmotors helikopter, selv om operasjonen er godkjent av LT.

16. Eventuelt.

Det viser seg at det ikke er behov for fire todagersmøter i året. Neste møte blir derfor et dagsmøte i september. Sekretær kommer tilbake med dato.

17. Avslutning

Geir Hamre orienterte om at han fra 1. august fratrer stillinga som seksjonssjef ved Operativ Helikopter i Luftfartstilsynet, og dermed også som leder av FsF. Geir var den som tok initiativ til oppstart av FsF i 2009, og har siden da ledet forumet. Hvem som blir hans etterfølger både som seksjonssjef og som leder av FsF er på dette tidspunkt fremdeles ikke avklart. Vi takker Geir så mye for innsatsen.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Bjørn Steien (Heliteam), Atle Solum (EHC), Tore Strid (Pegasus), Arnt Ring (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Oskar Nordeval (NORD Helikopter), Alexander Wangberg (Helitrans), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Geir Hamre (LT), Tor Krogstad (Midtnorsk Helikopter), Nils Roger Leithe (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Bjarte Ellingsen (NLA), Ørnulf Lien (LT), Jon Inge Bacher (LT), Stian Solberg (Fonnafly), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet