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:	Møteleder:	Møtedato
Marianne Kirkesæther	Geir Hamre	23.-24. september

Møtereferat 23.-24.september

European Helicopter Center, Torp

1. Velkomst, gjennomgang av agenda.
Leder ønsket velkommen. Oskar Norderval er ny flygesjef i NORD Helikopter, og møtte i FsF for første gang. Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet.

Gjennomgang av agenda. Agenda godkjent med noen små justeringer.

Leder innledet med å redegjøre for et par saker som ikke stod på agendaen:
- Samferdselsministeren deltok på Solakonferansen i september, og sa i sin tale på konferansen at innlandshelikopter skal prioriteres av LT i årene som kommer.

- EASA EDP Patric Ky kommer til Norge 6.november for å ha et møte med LT. Det er ønskelig at en representant fra FsF deltar på dette møtet. Forumet ble bedt om å tenke gjennom hvem man ønsker skal representere, og hvilke temaer man ønsker å ta opp. Det ble bestemt at Alf Tørrisplass stiller på vegne av FsF, og følgende punkter ønsker man å ta opp med EASA:
  - GPS-varsling. Hva skjer i Europa?
  - Flight/duty tid.
  - CAT/AW selskaper. Hvordan tolkes dette i Europa?
  - Forenklet regelverk for installasjon av sikkerhetsfremmende utstyr.
  - Kvalifikasjonskrav for å utføre operasjoner.

2. Godkjenning av møtereferat 29.-30.april 2014
Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Hendelser og uhell siden november 2013
LT har mottatt uvanlig mange rapporter i sommer om dropp av last. Det ble stilt spørsmål til forumet om det har vært en reell økning, eller om man bare er blitt flinkere til å rapportere? Operatørene er generelt av den oppfatningen at det har vært en kraftig økning i antall flytimer med underhengende last, noe som igjen kan gi utslag i forholdsmessig flere dropp.

NORD Helicopter har hatt to tilfeller den siste tiden der helikopter så vidt har unngått å fly på liner. I begge tilfeller hadde oppdragsgiver spent opp liner i løpet av dagen i et område hvor det foregikk flyvning, uten å gi operatør beskjed. Et problem her er at det er utenlandske arbeidere på bakken som ikke behersker engelsk og derfor ikke snakker på radio, og som ikke har forutsetning for å forstå de farer

enkelte handlinger medfører for operasjonene. Dette er et alvorlig problem som må tas videre. Se også eget punkt om språkproblematikken.

Helikopterutleie hadde en alvorlig hendelse på innflyging til Rørvik. Like før landing begynte helikopteret å rotere møt høyre, men piloten fikk satt maskinen ned uten skade på fartøy eller mannskap. I ettertid viste det seg at drivakslingen til fenestron hadde røket. Hendelsen undersøkes av SHT.

Pegasus hadde en ulykke 24. juni på Hjerkinn. Helikopteret var en måned gammelt og ble benyttet i forbindelse med transport for forsvaret. Fartøysjef har opplyst at kort tid etter avgang stoppet motoren og maskinen gikk i bakken. Ingen av de ombordværende ble alvorlig skadet, men helikopteret fikk betydelige skader. SHT undersøker saken, og det er ikke konkludert med noen årsak til ulykken.

Politiet hadde en hendelse på Ekeberg i juni, hvor de hadde landet for å hente en passasjer. Etter avgang, et par hundre fot i lufta, passerer en drone få meter unna. Det viste seg at dette var en drone som ble løftet kun for å filme avgangen til politihelikopteret. Filmen ble lagt ut på YouTube. Føreren av dronen er anmeldt. Det burde vært krav om at førere av droner har innsikt i luftromsforståelse og kommunikasjon. Nytt regelverket for RPAS vil forhåpentlig bedre situasjonen.
FsF skriver brev til LT angående bekymringer for hvilken risiko RPAS trafikk medfører.

4. SHT gjennomgang av ulykkesrapporter.
Hans Herdahl fra SHT orienterte forumet om de sakene kommisjonen jobber med. Vedlagt følger hans presentasjon.

5. Ledelsens oppgaver siden siste møte.
Leder hadde møte med Statens Naturoppsyn i Alta i mai. Der informerte han om jobben som gjøres i FsF, samt generelt om regelverk for helikopterflyging.

Leder hadde også presentasjon av virksomhet i FsF for NHO-Luftfart i juni.

6. Nytt regelverk om rapportering (forordning 376/2014)
Vi vil få et nytt regelverk om rapportering, analyse og oppfølging av hendelser i luftfarten, forordning 376/2014 som trer i kraft november 2015.
Siden det er en forordning, må LT ta inn alle bestemmelsene «as is». BSL A 1-3 vil ventelig forsvinne, og forordningen tas inn i luftfartsloven.
Hensikten med det nye regelverket er å hjelpe EASA, medlemsland og organisasjoner til å håndtere sikkerhetsrisiko, samt bidra til standardisering, økt rapportering og bedre bruk av informasjonen som samles inn.

7. Funksjonalitet på www.ippc.no
Avinor IPPC (Internet Pilot Planning Center) er ikke spesielt brukervennlig. Det fungerer greit med forhåndsutstedte notam, men ikke når et luftrom blir stengt på kort varsel. Problemet er både forsinkelse på informasjonen som skal legges ut, og at den er vanskelig å finne.
Dette er et problem vi må ta tak i. Det må gjøres noe med tilgjengelighet på IPPC ved at det f.eks. legges ut en umiddelbar melding på forsiden av systemet når et midlertidig restriksjonsområde opprettes, og at man ser på andre løsninger som f.eks. en app for systemet eller at man kan abonnere på SMS-varsling. Dette vil bli diskutert videre på neste møte.

8. Videre arb tilrådninger.
Det ble ikke tid til å ta opp videre arbeid med tilrådningene på dette møtet.

9. Fri agenda. Innledning Anne Severinsen

Bakgrunnen for forslaget fra Anne Severinsen om at det bør settes av tid på møtene til fri agenda, er at mange ikke melder inn saker fordi man tror at sakene ikke er store nok til å tas opp til diskusjon på møtene. Men det kan likevel være hensiktsmessig å diskutere enkelte saker, og få andres vurdering av disse.

Under dagens «fri agenda» ble følgende diskutert:
1. Risikovurderinger og sikkerhetstiltak.
Først og fremst er dette snakk om bevisstgjøring og kunnskap, både blant piloter og kunder. I tillegg må man ha et funksjonelt verktøy for å gjøre risikovurdering.
2. Det bør være et system for varsling til andre selskap når man av sikkerhetshensyn lar være å fly.
3. FsF må delta på konferanser og arenaer hvor store kunder er samlet, for å legge frem de problemene man strir med i bransjen.
4. Innleide maskiner som eies av private brukes som sekundærmaskiner i selskapene. Hvor mye maskinene flys, kan derfor bli noe begrenset. Regelen om at eierne kan fly 20% av tiden maskinene benyttes kommersielt, gjør at enkelte maskiner da kan brukes veldig lite privat. Pilotene får tilsvarende mindre flytid og erfaring. Det er ønskelig at man ser på denne ordningen på nytt, slik at privat bruk ikke skal begrenses av hvor mye maskinen går i selskapene.

Dag 2

Atle Solum og Peter Blom innledet dag 2 av møtet med å informere om EHC sitt skoleprogram, samt at medlemmene fikk en omvisning i lokalene inkl. hangar og simulator.

Skolen ønsker å innføre en arbeidsuke for sine elever, og ba selskapene vurdere om de har mulighet til å ta imot elever. Man er ikke fremmed for dette i FsF, men det må være klare avtaler på plass. Atle Solum lager et skriv som sendes ut til selskapene vedrørende forsikringsmessige og formelle forhold ved et slikt samarbeid, samt hva det faglige innholdet bør være.

10. Hvilke tiltak kan gjøres for å gi flygere bedre forutsetning for å håndtere whiteout-situasjoner

Det grunnleggende her er å ha kunnskap om hvordan man *unngår* å havne i whiteout-situasjoner. Allerede på skolenivå må elevene få trening i dette. EHC har fokus på whiteout på sine «fjellkurs», men det er begrenset hvor god denne treninga blir. Det burde vært anledning til å få drive trening innenfor gitte områder i utmark, men dette begrenses av «Lov om motorferdsel i utmark».

Det er uenighet om hvorvidt trening i simulator gir ønsket effekt. FsF bør nedsette en arbeidsgruppe som kan lage en «leaflet» til bruk i selskapene. Man kan ta utgangspunkt i det selskapene allerede har i sine OM'er. Ledelsen følger dette opp ovenfor operatørene.

11. Kompetanse/språkproblemer knyttet til utenlandske kraftlinjearbeidere.

Oddbjørn Skjævesland fra Statnett kom til møtet for å høre på hvilke utfordringer operatørene har, knyttet til kommunikasjonsproblemer med utenlandske kraftlinjearbeidere som ikke behersker engelsk eller norsk. Fra 2007 har stort sett all linjeutbygging i Norge vært utført av utlendinger. Statnett har et krav til sine underleverandører om at utlendinger de ansetter skal beherske engelsk, men det blir pr. i dag ikke foretatt språktest av disse.

LT har fått inn flere bekymringsmeldinger fra operatørene om næruhell. Bransjen er opptatt av at Statnett må ta mer ansvar for at deres underleverandører tar flysikkerhet på alvor. Det har vært tilfeller der helikopterselskapene har kommet med tilbudt om sikkerhetskurs, men hvor entreprenørene sier de ikke har råd til å sette av en halv dag til dette, selv om det står helt klart i kravspesifikasjonen fra Statnett at slike kurs skal gjennomføres. Mannskapslister skal foreligge hver eneste dag, og det bør være et felt på

disse listene hvor det er haket av at de som står oppført har sikkerhetskurs. Statnett oppfordres til å ha et system hvor all informasjon om arbeidere er samlet. Underleverandørene må følges opp på dette under revisjon fra Statnett.

Statnett oppfordrer operatørene til å ta opp språkproblemene på byggemøtene. Helikopterselskapene har opplevd trusler fra entreprenørene om å miste oppdrag hvis hendelser rapporteres. Statnett ønsker tilbakemelding hvis slike trusler forekommer, og forsikrer at operatørene har deres støtte.

Når det gjelder kraftindustriens retningslinjer som FsF har utarbeidet, så har Statnett prøvd å etterleve de fleste forslag som ligger der. Men det er en generell oppfatning om at underleverandørene ikke bryr seg om disse retningslinjene, og at det ekstreme fokuset på pris er ødeleggende for flysikkerhet.

12. Ny BSL E 2-1 gjeldende fra 1. september.

Luftfartstilsynet vedtok den 15. juli 2014 ny forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfarshinder, BSL E 2-1. Forskriften trådte i kraft den 1. september 2014.
Hindereiere som ikke har rapportert inn hinder iht. tidligere BSL E 2-1 skal rapportere disse inn til Kartverket (Nasjonalt register over luftfartshindre) innen kommende årsskifte.
Hindereiere som ikke har merket iht. gammel BSL E 2-2 skal ha gjennomført merking innen 15. oktober 2015. Etter den dato vil LT ta i bruk økonomiske tvangstiltak for å oppnå ønsket merking. Tvangstiltakene kan bestå av overtredelsesgebyr (bot) og/eller tvangsmulkt (dagbøter).

LT vil gjennomføre en ny revisjon av rapporteringsbestemmelsene, med oppstart vinteren 2014/15, og ønsket tilbakemelding fra helikopterbransjen på hvor rapporteringsgrensen bør ligge. Følgende spørsmål ble stilt FsF:
1. Er det hensiktsmessig å kreve rapportering av hinder lavere enn 15 meter? Vil lavere rapporteringsgrense gi bedre sikkerhet, eller kan det ha motsatt virkning fordi mange hinder erfaringsmessig ikke vil bli rapportert?
2. Har bransjen erfaring for at økt bruk av refleks har gitt bedre varsel om hinder? Gir helikopterets strobelight nok lys til å gi varsel om refleksmerkede master? Nye markører blir nå utstyrt med refleks. Har helikopterbransjen erfaring med refleksmerking av markørene?

Svar:
1. Når det gjelder 15 meters regelen, er man mer opptatt av hva som merkes, enn hvor lavt det er. Bransjen ønsker retningslinjer for hva som bør merkes, som f.eks. at spenn som krysser åpne plasser eller en vei hvor det kan være aktuelt å lande, merkes uansett høyde.
FsF bør være en pådriver i arbeidet med elektronisk rapportering av luftfartshindre, og tilgjengelighet på informasjon i maskinene. Databasen til Nasjonalt register for luftfartshindre er oppdatert, og de har en app på gang som vil fungere på i-pad. Men det er et spørsmål om økonomi, og for energi og nettselskapene må det være interessant å sponse et slikt prosjekt fremfor å måtte foreta fysisk merking. Det ble foreslått å opprette en arbeidsgruppe i FsF som jobber videre med dette. Det kom forslag om at NLA, Politiet og et selskap til bør delta i denne arbeidsgruppen. Sekretær sender ut mail med forespørsel.

2. Bransjen har liten erfaring med refleksmerking så langt, men vil gi tilbakemelding utover høsten.

13. Fremdrift nye AOC'er.

Alle selskapene har sendt inn dokumentasjon, og har fått varsel om adgangskontroll. Disse skal være gjennomført innen 22. oktober. Nye AOC'er sendes ut fortløpende når alt er godkjent. Operatørene oppfordres til å gjennomgå Ops-spec når disse mottas, for en kvalitetssikring.

14. Nytt regelverk. Innføring av SPO (Ørnulf Lien)

Se presentasjon.
Norge kan ha en opt out for PART SPO til 21. april 2017. Det var enighet i forumet om at Norge ikke trengte så lang tid før innføring. Dermed spares vi også for arbeidet med å omarbeide BSL D 2-2.

En arbeidsgruppe skal utnevnes og bistå Ørnulf Lien i å lage en felles AltMoC for enkelte operasjoner. (HESLO)

15. Eventuelt.
Operativ Helikopter i Luftfartstilsynet mister mye personell i 2015, og medlemmene uttrykte bekymring for hvilke konsekvenser dette får for forvaltningsoppgaver og tilsyn. Ikke minst i forhold til saksbehandlingstid. Forumet ble enig om å skrive et brev til LT og uttrykke sin bekymring om situasjonen.

16. Avslutning
Vi takker EHC for å ha vært vertskap for dette møtet. Neste møte blir på Quality Airport Hotel Gardermoen, 19.-20.november.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (Noraviation), Alf Tørrisplass (Airlift), Atle Solum (EHC), Bjørn Pilskog (NORD Helikopter), Oskar Norderval (NORD Helikopter), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopterservice), Hans Herdahl (SHT), Tore Strid (Pegasus), Arnt Ring (Heliscan), Gunnar Nyhus (Heliscan), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Nils Helge Silbodal (Hesnes), May Brith Aurebekk (Fonnafly), Torfinn Brokke (Fjellfly), Per Kristian Hoff (Politiets Helikoptertjeneste), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Kjell Løwer (Helikopterutleie), Bård Mikkelsen (PPL), Geir Hamre (LT), Ørnulf Lien (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet