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 i innlands helikoptre

Referent:	Møteleder:	Møtedato
Marianne Kirkesæther	Geir Hamre	11.-12.oktober 2011

Møtereferat

Todagers møte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 11. – 12. oktober 2011

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Gardermoen.

Dag 1 (11. oktober)

1. Velkomst, presentasjon, gjennomgang av agenda.
Leder FsF ønsket velkommen til møtet, og spesielt til Per Linderberth og Gunnar Arnekleiv fra Politiets Helikoptertjeneste som er nytt medlem i forumet. Ellers var det flere som møtte for første gang på vegne av sine selskap. (Se deltakerliste under)

Gjennomgang av dagens agenda – agenda godkjent.

Leder gav en kort orientering om omtalen FsF hadde fått i pressemeldingen i forbindelse med statsbudsjettet for 2012. Se punkt 7 for orientering om sikkerhetsstudien.

2. Godkjenning av møtereferat fra 12. og 13. april, samt ekstraordinært møte 3. august 2011.
Ingen kommentarer til referatene – referatene godkjent.

3. Tanker fra en PPL-innehaver.
Jim Heldal møtte for første gang i forumet på vegne av PPL innehaverne. Han fikk slippe til med et innlegg utenom agenda. Dette har han forfattet i et skriv som dere kan finne under:
http://db.tt/Z6AUEEhh

4. Krav til konsesjon for landingsplass.
Stian Hangaas, juridisk seniorrådgiver i Flyplassavdelingen i LT, var invitert for å klargjøre konsesjonsregelverket. Sverre Kjerpeseth fra LT var i forumet for 2 år siden og redegjorde for hva som kreves for å få konsesjon. Denne gangen var vinklingen mer på hva som kunne gjøres **uten** konsesjon. Vedlagt følger presentasjon.
Operatørene mener AIC 25/07, Retningslinjer for godkjenning av operative sekundærbaser, er uklar i forhold til anleggsvirksomhet vs konsesjonsplikt og sekundærbase.
Forumet må vurdere på neste møte om regelverket er uhensiktsmessig. I så tilfelle må vi gi LT et skriftlig utspill så dette kan bli tatt opp til vurdering.

5. Ledelsens oppgaver siden siste ordinære møte.
- Definisjon av kommersielle oppdrag. Det er fremdeles enkelte punkter som er uavklart og må defineres. LT har saker under behandling der personer med PPL og privatregistrerte helikoptre har utført oppdrag som er av kommersiell karakter.

- Hva skal rapporteres i NF 2007? Se punkt 10 i referatet.

- Definisjon av landing. Dette punktet redegjorde Stian Hangaas for i sin presentasjon. Norsk lovverk er bygd opp for å ivareta forskjellige interesser, og èn lov kan derfor definere landing som noe annet enn det som er definert i luftfartsloven. For eksempel ut i fra miljøhensyn. Man skal alltid forholde seg til den strengeste loven når man operere under forhold der man er underlagt flere lover.

- Farlig gods. Se punkt 11 i referatet.

- Omdømmeprosjekt. Det ble på ekstraordinært møte i august foreslått et omdømmeprosjekt for innlands helikoptervirksomhet. Dette er et interessant og veldig aktuelt tema. Ledelsen har likevel valgt å ikke gå videre med et slikt prosjekt nå. Dette av både økonomiske og ressursmessige hensyn. Vi ønsker å få gjennomført sikkerhetsstudien først, og så vil vi vurdere om et omdømmeprosjekt vil være en naturlig fortsettelse av denne.

- SHT ekspertisehjelp – diskusjon med SHT. Se punkt 9 i referatet.

- Seminarer. Se punkt 8 i referatet.

6. Hendelser og uhell siden april 2011.
Ledelsen har tidligere tatt ut oversikt over antall rapporter fra innlandsoperatørene. Dette har man valgt å gå bort ifra, da tallene i seg selv sier lite. Det er en positiv utvikling når det gjelder rapporteringsvilje blant innlandsoperatørene, og på sikt håper LT å kunne bruke rapportene til å se trender som man må ta tak i. Alvorlige hendelser og uhell vil fremdeles bli diskutert i forumet, da man kan trekke mye lærdom av disse. Ulykken til Airlift ble forumet orientert om på møtet i august, og man avventer nå SHT's rapport.

7. Sikkerhetsstudien – status.
Etter ulykken til Airlift lovet Samferdselsministeren i flere intervju med media, at det skulle bli satt av penger til en sikkerhetsstudie for innlandshelikoptre. På bakgrunn av dette nedsatte FsF i høst en styringskomitè for studien. Komitèen utarbeidet en anbudsinvitasjon som nå er lagt ut på DOFFIN (Database for offentlige innkjøp). Flere interessenter har vært inne og sett på anbudet. Frist for innlevering av anbud er satt til 14.11.2011.

8. Seminar for ledelse og styre, samt piloter i selskapene.
Kundeseminaret som var planlagt i Harstad er utsatt på ubestemt tid. Målet er å få til et seminar i Nord-Norge, men det blir i så fall til våren. Operatørene oppfordres nok en gang til å komme men navn, adresse og kontaktperson på kunder som er aktuelt å invitere.

Styreseminar og pilotseminar. Ledelsen ber om tilbakemelding på hva slike seminar skal inneholde, og hvem som kan inviteres som foredragsholdere.

9. SHT – ekspertisehjelp.
- SHT vil ikke ha faste medlemmer i etterforskningene, men innhente hjelp der det er hensiktsmessig.
- SHT ønsker også å delta på møtene i FsF når det er agendapunkter som er av interesse.
- SHT vil vurdere om FsF skal bli en høringsinstans ved innlands helikopterulykker.

10. NF2007 – Rapporteringspliktige hendelser for helikopter.
BSL A 1-3 er forskrift om rapportering av luftfartsulykker m.m. Dette er en lang liste som omfatter all luftfart, og ikke alt er relevant for innlandshelikopter.
Leder har startet et arbeid med å ta ut de punktene som er ikke er relevant. Hensikten er å lage en liste som man ønsker LT skal godkjenne for hva som skal være rapporteringspliktig for helikopter. Forslag til liste distribueres til medlemmene for kommentar.
Interne rapporteringssystemer i selskapene har lav terskel for rapportering, og mer av dette burde gått videre til LT.

Dag 2 (12. oktober)

11. Farlig gods. Klargjøring av regelverk.

Jan Kristian Heiberg, tidligere inspektør i LT og nå ansatt i Cargo Link, var invitert for å klargjøre regelverket for farlig gods. Vedlagt følger hans presentasjon.
Regelverket som er laget av ICAO og IATA er på flere tusen sider. Der er laget for å ivareta både sikkerhet og kommersielle aspekter, primært for frakt og transport over landegrensene.
Dette regelverket er lite relevant for innlands helikopter, og derfor noe mange ikke har et forhold til.
Faktumet er at operatørene uten godkjenning kan frakte mer farlig gods enn de faktisk er klar over. Det kommer an på mengde, hvilke stoffer man har med å gjøre, og hvordan det er pakket.
Det er ofte vanskelig for pilotene som står midt oppe i en situasjon å vurdere om man kan ta med seg stoffet eller ikke. Det viktigste er å ha et bevist forhold til farlig gods, og at selskapene lager seg interne rutiner for dette.

12. Demo Apparero – LWR

I sin rapport etter Rostadal-ulykken skrev SHT blant annet følgende;
"Teknologi som benyttes til overvåking av flyoperasjoner i den hensikt å forbedre flysikkerheten er for lengst tatt i bruk innen andre grener av luftfarten, og havarikommisjonen mener man ikke bør vente lenger med å starte forberedelsene for å få slike virkemidler på plass også innenfor helikopter innland-segmentet av luftfarten."
Av det utstyret SHT foreslo til vurdering, var LWR noe av det FsF anså for å være mest aktuell.
På bakgrunn av dette hadde ledelsen invitert Lars Erik Bang, salgssjef hos Østnes Aero og Johan Vik fra Apparero, til forumet for å gi en demonstrasjon av Apparero Vision 1000.
Systemet er ment som supplement til andre systemer. Det kan ikke brukes som "flight following", og er ikke en "crash recorder". Minnekortet er beskyttet i et metallskall, og skal kunne stå imot støt ved havari, men ikke mot brann.
I bransjen er det skepsis til et system hvor man kan identifisere pilotene ved filming og voice recorder. Samtidig er slike systemer vanlig innenfor fixed wing. Ved anskaffelse av slike systemer bør selskapene ha en klar policy på hva systemet skal brukes til, og hvem som skal analysere data. Det er og viktig å informere kundene om opptak.
Pris for et komplett system ligger på rundt USD 15900 (inkl. all programvare), neste installasjon 8500 USD (pr fysisk kamera). I tillegg er det en avgift på 750 USD pr år for serverplass (pr helikopter). Sjekk Appareo.com.

13. State Aircraft. Orientering.

Geir gav en orientering om hva som har skjedd i saken i LT.

14. FsF logo på medlemmenes helikoptre.

På tidligere møter har noen medlemmer ytret ønske om å ha FsF- logo på medlemmenes helikoptre. Det er forskjellig mening innad i forumet om hensikten med dette. Ledelsen ber selskapene ta dette opp i sine organisasjoner, så tar vi en endelig avgjørelse (avstemming) på neste møte om dette er noe vi skal gå for.

15. Økonomi i bransjen.

Er bransjen tjent med at største delen av bransjen går med underskudd, og at hele egenkapitalen er tapt? Dette spørsmålet ble stilt under møtet. Noen mener det er en usunn konkurranse i markedet, og at det ikke er kundene som presser prisen. Det er det operatører selv som gjør for å hindre konkurrenter i å få oppdraget.
Mange piloter som flyr innlands helikoptre har dårlige betingelser sammenlignet med arbeidsmarkedet generelt. Dette bør det settes fokus på. Ledelsen tar dette opp med HMS-seksjonen i LT for å se hva de kan bidra med.

16. Eventuelt

Vi må plukke opp igjen tråden når det gjelder hinderdatabase. Regelverk for innrapportering av luftfartshindre er lite kjent, og selv store offentlige selskap vet ikke hvordan dette skal håndteres. Flyging i spenn har forårsaket flere uhell opp gjennom årene. LT har lagt ut for høring forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder. Høringsfristen er 3. januar 2011. Se hjemmesiden til Luftfartstilsynet. Ledelsen bringer videre til Flyplassavdelingen i LT reaksjoner på at helikopterselskapene og FsF ikke står på høringslista.

Bruk av ipad i cockpit har tidligere vært brakt opp i forumet, og ble igjen tatt opp på dette møtet. Ipad er et godt hjelpemiddel hvor alt av flyinformasjon kan legges inn (flight plan, flight following, operasjonsmanualer). Fast installasjon krever godkjenning fra LT. Forumet må være en pådriver for å ta i bruk ny teknologi.

Neste møte (med julebord) blir 5. og 6. desember på Scandic Airport Hotel, Gardermoen.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Gunnar Arnekleiv (Politiets Helikoptertjeneste), Bjarte Ellingsen (Norsk Luftambulanse), Roy Estensen (Helitrans), Geir Hamre (Luftfartstilsynet), Jim Heldal (PPL), Jan Olof Hjortman (LT), Leif E. Holmegård (Fonnafly), Tor Krogstad (Midtnorsk Helikopterserice), Lars Kveen (Helikopterutleie), Per Linderberth (Politiets Helikoptertjeneste), Gunnar Nyhus (Heliscan), Sigurd Pfeifer (NORD Helikopter), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Claus Tjalve (Lufttransport), Alf Tørrisplass (Airlift), Kjell Kristian Vesterdal (EHC), Rune Williksen (Heliteam)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet