



Flysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Sjøgata45-47, 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
Kirkessæther

Møteleder:

Møtedato
19.-20.09.2017

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 19.-20.september 2017

Møtet ble holdt på Scandic Oslo Airport Hotel.

Dag 1

Leder ønsket velkommen.

Gjennomgang av agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

1. Gjennomgang av referat fra forrige møte

Ingen kommentarer – referat godkjent. Referat kan legges ut på forumets hjemmeside.

2. Innspill til kundeseminar

Første sak på dagens agenda var innspill til fremtidige kundeseminar. Det er enighet om at kundeseminar i den formen vi har kjørt tidligere ikke har noen hensikt å videreføre, da man ikke når ønsket personell hos kundene på slike fellesseminar. Det vil være mer hensiktsmessig å få til møter med hver enkelt kunde (store helikopterbrukere), slik at ansvarlige fra salg, HMS og operasjoner ute i felt, har anledning til å møte.

Ledelsen må få en oversikt over hvilke store helikopterbrukere man ønsker å ha møte med, og hvilket innhold disse møtene skal ha.

Utforming av kontrakter for helikoptertransport er et tema som må komme med. Det er viktig at linje-eier i sin kontrakt med underleverandør stiller visse krav til helikoptertransport, og at disse kravene videreføres i underleverandørens kontrakt med helikopteroperatøren. Per i dag fraskriver linje-eier seg alt ansvar for helikopteroperasjonen. Det er ønskelig at helikoptertjenesten på linjeprosjekt skal forhandles direkte mellom linje-eier og helikopteroperatør, og ikke være en del av kontrakten mellom linje-eier og entreprenør. Tilbakemelding fra Statnett tyder på at det kan bli vanskelig å få igjennom. Slik det er i dag utformer underleverandørene kontraktene på en slik måte at operatørene er de som blir stående igjen med alt ansvar for operasjonen og det som skjer i felt, inkludert ansvar for bakkemannskap som er leid inn av entreprenør. Entreprenørene har

mangelfull kunnskap om arbeidstidsbestemmelser for flygende personell, noe som fører til mye frustrasjon hos operatørene.

3. Endring av BSL E 2-1 «Luftfartshinderforskriften»

Lill Iren Wollvik fra flysikringsseksjonen i LT var invitert til møtet for å gjennomgå endringene i BSL E 2-1, Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder, «Luftfartshinderforskriften».

LT har jobbet mye med endring av forskriften. Bakgrunnen for endringen er to forhold:

- Sikkerhetstilrådnings fra SHT etter luftfartsulykker forårsaket av kollisjon med hinder. (Kåfjorddalen 2010, Sollihøgda 2014).
- ADQ-forordningen EU No 73/2010 med rettelser i EU 1029/2014 er tatt inn i norsk rett fra 1.6.2016.

ADQ står for Aeronautical Data Quality, og forordningen fastsetter kvalitetskrav til luftfartsdata og luftfartsinformasjon med hensyn til nøyaktighet, oppløsning og integritet. Informasjonen skal være fullstendig og korrekt, og feil skal ikke kunne innføres ved tilfældighet eller onde hensikter. ADQ skal ligge til grunn for framtidige systemer også i cockpit.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Kartverket gjennomført et utredningsprosjekt med formål å kartlegge utfordringer og muligheter for forbedringer av Nasjonalt register for luftfartshindre (NRL). Rapporten inneholder en beskrivelse av dagens database for luftfartshindre og det er gjennomført en undersøkelse blant brukere av NRL. Det er videre kartlagt utfordringer i forbindelse med nye krav til kvalitet på kartdata som skal brukes til flynavigasjon og det er vurdert forbedringer av både datainnhenting og dataleveranser. Rapporten beskriver alternative løsninger på utfordringene, og er tilgjengelig [her](#).

Kartverket har tenkt på dette med sluttbruker, slik at det skal være mulig å bruke GPS baserte systemer, bl.a. på Ipad og Air Nav Pro. Dette ligger også i tilrådningsen etter Sollihøgda.

Også forsvaret har utviklet ny app med hinderinformasjon, og vil bli invitert til et møte for å presentere dette.

4. Status tilrådninger, videre arbeid

Leder gikk igjennom status på tilrådningsene i sikkerhetsstudien. 22 tilrådninger er lukket. Fem er holdt åpen til alle medlemmene har signert vedtektene, og vil bli lukket i nærmeste fremtid. Seks av tilrådningsene må løftes ut av forumet for behandling i andre fora, mens åtte fortsatt er under arbeid og må lukkes.

Vedlagt følger oversikt over status på tilrådningsene.

5. Møte mellom Statnett og 420kv selskaper (operativt)

Statnett var invitert til møtet, og hadde først et administrativt møte med AM i de selskapene som er kvalifisert for oppdrag på linjeprojekter eid av Statnett. Etterpå var det et operativt møte der alle medlemmene deltok, og tok opp problemer i tilknytning til flyging på linjeprojektene. Valg av egnede landingsplasser er et gjentakende problem. Statnett er pålagt å ha en miljø, transport

og areal (MTA) plan for nye prosjekt, som skal godkjennes av NVE. Før den endelige planen sendes til NVE for godkjenning, har de i sine prosedyrer at man leier inn et helikopterselskap og en erfaren pilot som skal vurdere valgt landingsplass. Når så kontrakten skal utdeles til underleverandør, så står det klart i krav-spec'en at landingsplassen skal være godkjent av operatørene. En godkjent landingsplass skal kun brukes til helikopteroperasjoner. Det største problemet for operatørene er at entreprenøren ikke har kunnskap om hvilke krav som gjelder til landingsplass, og «spiser» av denne plassen med å lagre andre ting der, slik at krav til størrelse og hinderfri landing ikke kan overholdes.

En annen utfordring er landingsplasser ute i terrenget, f.eks. ved mastepunktene. Disse er gjerne planlagt så nærme mastepunktet som mulig, slik at man skal slippe å bære materiell så langt. Men ofte er det slik at etter hvert som master og tråd kommer opp, så er det ikke lengre plass til helikopteret. Dette skaper farlige situasjoner, og ofte blir det operatøren sitt ansvar og kostnad å rydde ny landingsplass. Dette kan unngås ved bedre planlegging fra Statnett sin side.

Ved flyging nær spenningsførende linjer, har det utviklet seg en kultur med krav fra entreprenørene om stadig å fly nærmere fasene. Man skal helst levere mellom fasene. Operatørene ønsker at Statnett støtter de i et krav om at man ikke skal senke noe ned imellom fasene, men at man løser det på andre måter.

Entreprenørene får døgnmulkt fra Statnett hvis tidsfrister ikke overholdes, men skal ifølge Statnett ha tatt høyde for et viss antall dager dårlig vær, i sine anbud. Likevel så opplever operatørene at entreprenørene i frykt for å få døgnmulkt, prøver å presse pilotene til å fly selv om været er for dårlig. Operatører har til og med opplevd å bli motfakturert av entreprenøren fordi de ikke har kunne fly på grunn av dårlig vær.

Entreprenørene har heller ikke kunnskap om hvilke arbeidstidsbestemmelser som gjelder for flygende personell, og derfor ingen forståelse for at transporttid mellom luftfartøy og bopel er en del av arbeidstiden ifølge regelverket.

Språkproblemer er en gjenganger på prosjektene. Det bør være et minimumskrav at det er en engelsktalende arbeider på hvert mastepunkt. Dette er ikke tilfelle i dag.

Statnett mener operatørene har et ansvar selv for å få disse tingene på plass i sine kontrakter med entreprenøren. Dette har operatørene forståelse for, men ønsker støtte fra Statnett i sine krav. Det bør formuleres et skriv til Statnett om hva Statnett bør få med i kontraktene til entreprenøren rundt kjøp av helikoptertjenester, slik at operatørene har Statnett i ryggen når de igjen inngår kontrakt med underleverandør. Det er også et ønske at operatørene tas med i byggemøtene mellom Statnett og operatørene, for å forsikre seg om at sikkerheten rundt helikopteroperasjonen blir forsvarlig ivaretatt.

Statnett oppfordrer operatørene til å kopiere de på alle rapportene som skrives til entreprenørene over uønskede hendelser, slik at de får en oversikt over omfanget av problemene.

Det er enighet om at det foretas en gjennomdiskusjon av retningslinjene for helikopteroperatører, som Statnett har utarbeidet. Alle operatørene henstilles om å komme opp med forslag til

endringer. Saken tas opp som eget tema på neste møte (november 2017). Statnett inviteres til dette møtet.

Dag 2

6. SHT's halvtime

Det har ikke vært hendelser siden forrige møte, eller noe nytt i pågående undersøkelser, som er å rapportere om.

7. Presentasjon av Luftfartstilsynets risikoprofilering

Luftfartstilsynet har i et par år forberedt seg på risikobasert tilsyn (Risk Based Oversight), og har nå etablert en egen Tilsynsavdeling som har som hovedmål å utvikle metode for risikoprofilering av tilsynsobjektene (bl.a. operatørene), samt legge de langsiktige planene for tilsynsaktiviteter. Arbeidet med utarbeidelse av risikoprofil for hver operatør ledes av Tilsynsleder, men det settes sammen tverrfaglige tilsynslag for å gjøre selve jobben med profileringen.

Risikoprofiler består av to elementer:

1. Forhold som – dersom de ikke håndteres - kan føre til uønskede hendelser.
2. Hvordan tilsynsobjektet håndterer disse forholdene for å unngå at uønskede hendelser skjer (SMS)

Det vil gjennomføres periodiske møter med operatøren (AM møter), der risikoprofilen presenteres for operatørens ledelse. Målet er å ha en felles oppfatning om hvor en bør rette fokus i arbeidet med sikkerhet.

Både ICAO og EASA har i sitt regelverk nedfelt at luftfartsmyndigheten skal planlegge tilsynsintervall basert på risiko knyttet til operasjoner, og selskapenes evne til å håndtere disse.

Se vedlagte presentasjon for utfyllende forklaring av formål og metode.

8. Radiokommunikasjon – frekvenskollisjoner

Bømoen har til tider stor klubbaktivitet med fallskjermfly. Denne aktiviteten beslaglegger i perioder 123.500 MHz frekvensen i store deler av Sør-Norge, og virker forstyrrende på annen trafikk, og har forårsaket uønskede hendelser. Man tok derfor kontakt med president i Norges Luftsportsforbund, men en henstilling om at Bømoen måtte få en egen frekvens. NLF vil nå søke om at Bømoen og noen andre klubbflyplasser med mye aktivitet blir tildelt nye frekvenser. Man regner med å ha dette på plass 1.januar 2018.

9. Hendelser siden sist

LT har fått innrapportert noen hendelser som ble gjennomgått, og man tok en runde rundt bordet på disse hendelsene og andre ting selskapene måtte ønske å dele med forumet.

- Det har vært en hendelse på Svalbard der man måtte droppe en dieseltank som havnet i et bekeleie. Det viste seg at flatstroppene som ble brukt til å få med seg tanken, ikke var egnet til oppdraget. Dette er et kjent problem blant innlandsoperatørene og man benytter derfor ikke flatstroppe ved flyging av underhengende last.

- En hendelse på Finnmarksvidda der et helikopter veltet over på høyre side etter landing i et lett skrånende terreng. Alle om bord i helikopteret var uskadet. SHT undersøker hendelsen og innledningsvis har den ikke avdekket noen tekniske feil med helikopteret. Selskapet melder også at de har satt i gang intern gransking av ulykken, med ekstern ledelse av undersøkelseskommisjonen.
- En hendelse med AW109 der det under en såkalt «between-flight» ble oppdaget at kula på pitch link har fått en skade pga feilmontering. Dette kunne vært alvorlig dersom dette hadde skjedd under operasjon.
- Det har vært flere hendelser med tap av last som ikke har medført skade.
- Et tilfelle der pilot blir oppmerksom på at det flyr en drone over lasteplassen. Det viste seg at føreren av drona sto 2 km unna, og ikke hadde visuell kontakt med denne.
- Hendelse der helikopter kommer frem og skal gjøre jobb. Pga. dårlig klargjøring av oppdraget fra kunden sin side, får piloten dårlig tid i forhold til neste oppdrag. Oppstår en stressituasjon som ender med at pilot dropper longline.
- Rotor overspeed på B3. Årsak ukjent.
- Dårlig kommunikasjon på anlegg har medført flere uheldige situasjoner.
- I forbindelse med passasjertransport var passasjer på vei mot halerotor. Piloten valgte å løft maskinen for å unngå at passasjer gikk inn i halerotor.
- En hendelse der Seaking har kommet for nært helikopter som har drevet arbeid i felt. De var ikke på samme radiofrekvens, og derfor umulig å kalle opp.

10. CAT.POL.H.305 og 420 –Presentasjon ved Stian og Torfinn.

Stian Solberg (Fonnafly) og Torfinn Brokke (Fjellfly) har laget et forslag til hva en søknad i henhold til CAT.POL.H. 305 bør inneholde.

De har tatt for seg compliance-lista som Ørnulf Lien presenterte på et tidligere møte, og brukt den som underlag til et utkast for søknad.

Selskapene utarbeider søknader i henhold til forslaget som er laget. Saken følges opp internt i Luftfartstilsynet gjennom FFO Helikopter.

11. CAT.POL.H.305 og 420 – Diskusjon

Regelverket for passasjertransport i forbindelse med arbeid i felt over lengre tid, kan være vanskelig å tolke. Hva skal defineres som passasjertransport i henhold til Part CAT, som har strengere krav, og hva er det som faller inn under Part SPO?

Cover Regulation (EU) No 965/2012, Article 5, pkt. 7 gir en åpning for å definere flyging direkte i samband med Part SPO operasjoner som en del av samme operasjon, altså Part SPO. Inntil en har fått på plass klarere retningslinjer kan denne benyttes for denne type flyging, der transporten av personell er en del av en større SPO operasjon.

12. Eventuelt

Neste møte i FsF blir på Gardermoen 28. og 29.november.

Når det gjelder neste års møter, så vil første møte bli i Bodø 30.januar i forbindelse med Luftfartskonferansen. Det var et enstemmig ønske om at vi også i 2018 skal gjennomføre 4 møter, helst av to dagers varighet, med den begrunnelsen at møtene er viktig for flygesjefene i forhold til bl.a. regelverksoppdatering.

Ledelsen er likevel klart av den oppfatning at operatørene må engasjere seg mer i å komme opp med relevante problemstillinger og agendapunkter. Det er vanskelig for ledelsen av forumet og ligge i forkant av utviklingen og komme opp med aktuelle saker, utover nettopp dette med regelendringer. Det har begrenset hensikt å gjennomføre 4 møter over to dager med en tynn agenda.

Også når det gjelder deltakelse, har vi sett en tendens til at flere bare stiller én dag på møtet. Dette er ikke akseptabelt. Melder man sin deltakelse, så må man stille begge dagene dersom en skal få dekket reiseutgifter.

Saker til neste møte:

- Statsluftfart
- Deling av hendelser i Opscom
- Diskusjoner omkring Statnetts retningslinjer for bruk av helikopter.
- Presentasjon av Luftambulansetjenestens nye APP for luftfartshinder.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Tone Aga (NOR Aviation), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Bjørn Steien (Heli Team), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Hans Herdahl (SHT – dag 2), Daniel Holden (Helitrans), Endre Onstad (Airlift), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Atle Edvardsen (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet