



Fysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Sjøgata 45-47

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
31.01.-
01.02.2017

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 31.01.- 01.02.2017

Møtet ble holdt på Park Inn Hotel, Oslo Lufthavn.

1. Velkommen

Leder ønsket velkommen til årets første møte i FsF, og gikk igjennom agendaen for disse to dagene. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 29.-30.11. 2016

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Status SPO – Siste fra EASA

EASA legger opp til enklere sertifiseringskrav innenfor visse kategorier av HEC/HESLO operasjoner, samt endrede krav til HEC/HESLO instruktører. Se vedlagte presentasjon.

4. Arbeidsmiljøundersøkelsen (Trond Erik Strand)

Sjefslege Trond Erik Strand i Strategiavdelingen LT, var tilstede på møtet for å presentere arbeidsmiljøundersøkelsen LT gjennomførte i perioden 17.11.-7.12.2015. Rapporten ble offentliggjort i november 2016. Strand presenterte de viktigste funnene i studien, og resultatene for innlands helikopter sammenlignet med resten av bransjen.

Bakgrunn for gjennomføring av undersøkelsen er at LT mener det er viktig å vite hvordan hver enkelt besetningsmedlemmene opplever sitt arbeidsmiljø. Det har skjedd betydelige endringer innenfor luftfarten de siste årene, med økt konkurranse og større krav til lønnsomhet og effektivitet. Disse endringene påvirker arbeidsmiljøet til besetningsmedlemmene, og det er stor media-interesse rundt dette. Noen av spørsmålene i studien er hentet fra tidligere levekårsundersøkelser i Norge, slik at det er mulig å sammenligne med andre bransjer.

Det har vært god deltakelse fra innlandshelikopter i studien, men Strand påpekte at selskapene også har et ansvar for å gjøre intern kartlegging av arbeidsmiljøet blant sine ansatte.

Det var en viss skepsis blant operatørene til den lave svarprosenten. (52% av pilotene på innlandet har svart), men enighet om at denne typen undersøkelser bidrar til økt fokus på sikkerhet.

Vedlagt følger presentasjonen til Strand, og link til studien finner du [her](#)

5. Omorganiseringen i LT – Hva betyr det for operatørene

Luftfartstilsynet er inne i en omfattende organisasjonsendring. Den raske utviklingen som er i luftfarten i dag, krever at LT må tilegne seg bedre oversikt over tilstanden i norsk og global luftfart, samt hva som påvirker sikkerheten generelt. I første omgang vil ikke operatørene merke noen forskjell på måten man gjennomfører tilsyn på, men en av hensikten med omstillingen er også at LT anvender sine ressurser mer effektivt.

6. Airbox (Stein-Fr Kynoe/William Moore)

William Moore presenterte Airbox, som er et Situation Awareness verktøy, mest rettet mot Politioperasjoner og HEMS. Det innehar en del av de samme funksjonene man finner i andre systemer, som Observer, EuroNav og til dels også i AirNav Pro.

Vedlagt følger presentasjonen.

7. Tilrådingene – Gruppearbeid

På slutten av dag 1 ble medlemmene delt inn i grupper som skulle ta for seg følgende tilrådninger:

T01 - Felles bransjestandard for opplæring/trening/seleksjon (Kun den delen som går på seleksjon av nye piloter skal diskuteres)

T17 - Arenaer for erfaringsutveksling og tilegnelse av ny kunnskap

T32 – Profesjonalisering av kundene (tema for kundeseminar)

8. Gjennomgang av gruppearbeid

Dag to av møtet startet med gjennomgang av det arbeidsgruppene var kommet frem til.

T01 - Felles bransjestandard for seleksjon.

Kvalitetene man ser etter hos nye piloter, er stort sett de samme i hele bransjen. Man ønsker piloter med gode holdninger og som viser ansvarsfølelse. En som passer inn i det miljøet man har i selskapet. En pilot på innlandet bør også være praktisk anlagt, og ha litt teknisk kunnskap. Det man absolutt ikke ønsker er «bedrevitere» som er totalt blottet for innsikt i egne begrensninger og mangler. Det er heller ikke ønskelig med folk som har «offshore-ambisjoner», og som bare ser på jobben i et innlands selskap som midlertidig for å samle flytimer nok til å få jobb i offshore.

Alle har vært med på å ansette piloter som ikke burde vært ansatt. Utfordringen er å klare å plukke ut de man ønsker, samt å luke ut de man ikke ønsker, under et intervju. Derfor er bakgrunnssjekken man gjør viktig. Det være seg å kontakte skolen for å forhøre seg om vedkommende, samt å sjekke referanser. Kriteriene for rekruttering må det være selskapet selv som legger. Pegasus har erfart at det å bruke psykolog som kjenner selskapet godt, er effektivt i seleksjonsprosessen, og kan være med på å forhindre at man gjør feilansettelser som man ikke blir kvitt. Mange ansetter nyutdannede piloter som lastemenn. Det ligger i kortene at disse en gang skal bli flygere i selskapet hvis de har de kvalitetene man ser etter.

Skolene bør også være bevist i forhold til om elevene har de egenskapene som forventes for å få jobb etter endt utdanning. Det er ønskelig med et bedre samarbeid mellom skole og selskaper, samt å få til en hospiteringsordning.

Siden det er operatøren som selv velger sine mannskaper, og til dels kan ha forskjellige behov, er det vanskelig å komme med entydige anbefalinger. Noen ønsker å benytte støtte i flypsykolog, andre ikke. Det er imidlertid en rekke felles elementer som en med fordel kunne enes om. Disse kan være: Gode holdninger til sikkerhetstenkning, Ansvarsfølelse, Praktisk anlagt, God innsikt i egne begrensninger, Teknisk forståelse, Arbeidsomme, Løsningsorienterte etc. Ledelsen vil til neste FsF møte sette opp en liste over fellesnevnerne, så behandler vi saken som en beslutningssak.

T17 - Arenaer for erfaringsutveksling og tilegnelse av ny kunnskap

Medlemmene er enige om at FsF er den viktigste arenaen i dette henseende. Medlemmene savner det faste punktet om hendelser siden siste møte, som vi hadde tidligere. Hendelser og erfaringer andre har

gjort seg i situasjoner er nyttig for alle. Derfor er det ønskelig at dette kommer opp igjen, og at det avsettes tid på agendaen til diskusjoner.

Vi har en hjemmeside for FsF, men den er litt utdatert. Ledelsen skal i møte med leverandøren av hjemmesiden, for å få den oppgradert. Det er også ønskelig å bruke andre plattformer slik som Facebook, hvor man kan ha en lukket gruppe der alle operatørene har tilgang til å legge inn informasjon slik som SOP'ene. Det vil det være en god erfaringsutveksling. Ledelsen tar dette videre.

T32 – Profesjonalisering av kundene (tema for kundeseminar)

Det operatørene oppfatter som den største utfordringen i møte med kundene, er å få de til å forstå helikopterets begrensninger. Vi har kjørt kundeseminar hvor vi har fokusert på dette, og hvor de største kunden har vært til stede. Problemer er at denne informasjonen ikke når nedover i systemet til underleverandørene. De har fremdeles en oppfatning av at det er ubegrenset hva maskinene kan yte, og også liten forståelse for viktigheten av egnede landingsplasser. Utfordringen vår er å nå denne målgruppa. Det er derfor delte meninger i forumet hvorvidt det er hensiktsmessig å holde kundeseminar i den formen vi har gjort tidligere.

Vi bør fremdeles engasjere oss i opplæring og profesjonalisering av kundene. Men vi må bli enige om innhold og hvilke målgrupper vi skal fokusere på.

Det er ønskelig at Luftfartstilsynet kommer sterkere på banen overfor brukerne av helikoptertjenester og informerer om hva som er lov og ikke. Dette vil gi informasjonen mer tyngde.

Det kom også forslag om at en felles bransjeveileder basert på den som tidligere er utarbeidet, kommer på nett.

9. Vedtekter – Diskusjon/Beslutning

Anne Severinsen hadde til møtet i november 2016 lagd et utkast til vedtekter for FsF, hvor det den gangen ble gjort noen endringer. Leder gjennomgikk nå revidert forslag, men fremdeles var det punkter medlemmene ønsket endringer på. Disse ble endret på møtet, og atter nytt revidert forslag sendes ut til selskapene for signering av AM.

Under gjennomgang av vedtektene ble det diskusjon om deltakelse på møtene, da det gjentatte ganger er medlemmer som kun møter en av dagene. Se under eventuelt.

10. SSP i praksis (Aslak Kjølstad)

Luftfartstilsynet har på vegne av Samferdselsdepartementet på høring Norges flysikkerhetsprogram (SSP). Dokumentet beskriver ansvarsforholdene for flysikkerheten, og hvordan de forskjellige delene av flysikkerhetsarbeidet i Norge samvirker. Samtidig peker det på behovet for å utvikle mer risikobaserte metoder og økt samarbeid mellom myndighetene og luftfartsaktørene.

Aslak Kjølstad, SRM-koordinator i LT, var invitert til møtet for å redegjøre for hvordan LT som myndighet tilnærmer seg sikkerhetsarbeidet sett i lys av SSP. Alt er langt fra på plass, men man har satt inn gode ressurser i dette arbeidet.

SSP beskrives som «et samlet sett av regelverk og aktiviteter, i regi av staten, som skal forbedre flysikkerheten». I denne prosessen er LT interessert i en dialog med bransjen i forhold til hvordan SSP best skal fungere i praksis.

LT får inn mye god informasjon gjennom rapportering, noe man er avhengig av for å styre aktivitet inn mot de områder som krever forbedring. Det er flere faktorer som påvirker sikkerheten, og alle er vi klar over at en ulykke eller hendelse gjerne har flere bakenforliggende årsaker. Gjennom risikoklassifisering vil man bedre kunne nyttiggjøre informasjonen man innhenter, og avdekke risikoområder. Man kan ikke sitte og vente på ulykkene, men være i stand til å identifisere mulige forløpere til ulykker og rette aktiviteten inn mot disse.

Risikoen er ulik i ulike operasjoner, hos ulike aktører og i ulike sektorer. Det er operatørene som lever med flysikkerheten og håndterer den fra dag til dag i sine operasjoner. LT krever at selskapene skal ha på plass et godt SMS for å identifiser farer, foreta risikovurderinger på passende nivå og følge med på sikkerhetsutviklingen gjennom gode indikatorer.

Det er varierende hva som rapporteres inn fra innlandshelikoptre, og derfor vanskelig å måle på. NF 2007 er lite relevant for helikopter. Men det ligger et enormt erfaringspotensiale i saker som ikke er rapporteringspliktig, og derfor ikke sendes inn. Ny rapporteringsforordning og tilgang i Opscom vil forhåpentligvis gjøre dette mer tilgjengelig.

Den nye tilsynsavdelingen i LT arbeider med risikoklassifisering av operatører og segmenter. Det er viktig å finne gode SPI'er (Safety Performance Indicators). Her kan operatørene bidra.

Vedlagt følger presentasjon.

11. Operativ FP/W&B i Air Nav Pro – Presentasjon (Fonnafly)

Fonnafly er i ferd med å få på plass et bedre og enklere system for W&B, operativ flight plan og passasjerlister i Air Nav Pro. De jobber også med å få inn Flight Following, slik at alt er i et program. Det er flere andre muligheter i systemet, slik som TCAS og Advisory Activity, og Air Nav Pro er veldig på tilbudssiden for å videreutvikle disse. Yngve Borlaug er mannen i Fonnafly som jobber med programmet, og han var invitert til møtet for å presentere status på arbeidet. Ønsket er at selskapene kan enes om noe felles som Air Nav Pro kan levere, slik at kostnadene pr selskap blir lavere.

Stian Solberg har tidligere sendt ut epost til medlemmene for å lodde interessen, og har fått positiv tilbakemelding fra de fleste.

12. SHT's halvtime.

Hans Herdahl fra SHT orienterte om de rapportene som er utgitt innenfor innlands helikopter siden forrige møte, og hva man har konkludert med som årsak til hendelsene.

- 1) Ulykken i Reisadalen, Troms der piloten etter havariet viste seg å være påvirket av alkohol.
- 2) Ulykken nær Vangsnes i Sogn og Fjordane med R22, der forgasser ising trolig har vært årsaken.
- 3) Ulykken i Lavangen, Troms der underhengende last ble festet til helikopteret ved hjelp av long line uten at fartøysjef var klar over det.

13. Informasjon fra møtet i referansegruppe luftfartshinder på Rygge 24.01. (Bjarte)

Referansegruppa for Nasjonalt register over luftfartshindre var tidligere en styringsgruppe i og med at NRL var et samarbeid mellom ulike etater. Styringsgruppen ble gjort om til en referansegruppe da Kartverket overtok ansvaret for driften av NRL alene. Hovedformålet med referansegruppemøtene er å informere om Kartverkets drift av NRL siden forrige møte. Andre kan også informere og ta opp saker som de ønsker belyst.

FsF har to representanter i referansegruppa, Bjarte Ellingsen fra NLA og Tom Østrem fra Airlift. Gruppa hadde møte på Rygge 24.januar, og Bjarte Ellingen orienterte forumet om noen av sakene som ble diskutert på møtet:

- Status over det som pr i dag ligger i NRL av registrerte hindre.
- Det er i gang et forprosjekt, på oppdrag fra Samferdselsdepartement, som har som formål å kartlegge utfordringer og muligheter for forbedringer av NRL. Det vil i den forbindelse bli sendt ut en spørreundersøkelse til brukerne av NRL.
- LT gjør en revisjon av Forskrift om rapportering, registrering og merking av Luftfartshinder. Forskriftsendringen innebærer endrede krav til hva som skal innrapporteres. Forslaget sendes på høring i februar.
- Orientering om bruk av www.rettikartet.no

14. Åpen agenda

Fonnafly informerte om en hendelse med PIO som endte med en kontrollert dropp av betongtobb. Det har vært flere tilfeller av PIO opp gjennom årene.

NORD Helikopter har hatt et par hendelser der mus har kommet seg inn i helikoptrene. Ønsket å høre om andre har vært plaget med dette, og hvordan problemet kan løses.

Helitrans har problemer med landingsplasser som er valgt av kunder, og som er uegnet. Man bør kanskje være tøffere på at man nekter å lande på disse plassene. Men alle må være med på dette. Vi må finne systemer for at operatørene kan gjøre denne jobben selv.

15. Eventuelt/Avslutning.

1) Neste møte kolliderer med NATO kurs. Vi prøver derfor å få endret møtedato. Sekretær kommer tilbake med ny dato.

2) Til hvert møte reserverer sekretær rom samt møterom og middag til 20 personer, og justerer dette litt opp eller ned i forhold til det antallet som melder seg på. Hotellet krever å få navneliste 14 dager før, og når denne er sendt inn, står vi økonomisk ansvarlig for antallet. Vi kan gjøre avbestilling på 10% 3 dager før møtestart, eller 25% 1 uke før møtestart, for å unngå å bli belastet for dette. Dessverre skjer det relativt ofte at medlemmer som har meldt seg på møtet, i siste liten gir beskjed om at de ikke kan delta, eller ved ankomst gir beskjed om at de kun deltar første dag. Da hjelper det lite å avbestille, fordi vi likevel blir belastet. For å unngå dette så kan vi gå tilbake til ordningen med at hver deltaker bestiller og betaler for sitt rom, og får det refundert i ettertid. Da mister vi fordelene med gruppebooking som gir oss muligheten til å få middag med i prisen. Dette blir en dyrere løsning, og medfører at medlemmene må dekke middagen selv. En annen løsning er at medlemmer som har meldt seg på, og som ikke deltar begge dagene, dekker «no-show» belastningen FsF får. Hvis man er usikker på om man kan delta, så kan man ta sjansen på å vente med å melde seg på. Risikoen er da at vi får et møterom som ikke er stort nok, og at det ikke er ledig hotellrom. Uansett oppfordres alle til å være bevisst på dette, slik at vi slipper å bli belastet flere tusen kroner året unødvendig.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Daniel Holden (Helitrans), Ivan Småland (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Bjarte Ellingsen (NLA), Bjørn Steien (Heli Team), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Odd Arne Lyng (Midtnorsk), Hans Herdahl (SHT), Peter Blom (EHC), Geir Vidar Sørheim (Helitrans), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Tore Brandt (LT), Atle Edvardsen (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet