



Fysikkerhetsforum 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 Fysikkerhetsforum for
operatører i innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkessæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
9.-10.oktober

Møtereferat 9. – 10. oktober 2012

Møtet ble holdt på Thon Hotel Oslo Airport.

1. Velkomst, presentasjon, gjennomgang av agenda.

Thor Jarle Hande representerte NLA på møtet. Det var første gang han stilte på vegne av selskapet, og det ble derfor foretatt en kort presentasjon av medlemmene.

Gjennomgang av agenda – ingen kommentarer, agenda godkjent.

Leder benyttet anledningen til å informere om statsbudsjettet for 2013 og hvilke prioriteringer SD har gitt for luftfart. Blant annet skal sikkerheten for helikopteroperasjoner fremdeles prioriteres.

2. Godkjenning av møtereferat fra 24-25. april 2012

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Ledelsens oppgaver siden siste møte.

- Det har vært et møte mellom styringskomiteen for sikkerhetsstudien og Safetec i august.
- BSL A 1-3 (rapporteringspliktige hendelser). Leder har utarbeidet et forslag til forenklet rapportering for helikopter, men det er vanskelig å få gjennomslag for dette i LT. Det er bekymring for at dette skal undergrave dagens rapporteringssystem, mens FsF's hensikt er å få inn flere rapporter. Ledelsen tar dette videre når endelig forslag foreligger.
- AS 350 simulator. Regelverk, sertifisering og bruk er diskutert med EASA og leverandør. Simulatoren som er aktuell, befinner seg i Dallas. Østnes AS har ytret interesse for å få den til Norge. Denne må EASA sertifisere først. Hvis den kommer til Norge, vil det bli et krav i regelverket om simulatorentrening for kommersielle flygere.

4. Hendelser og uhell siden april 2012.

Det ble på møtet ikke lagt frem tall over rapporterte hendelser siden møtet i april, men selskapene som har hatt spesielle hendelser i perioden informerte om disse.

I lys av hendelser som har forekommet, gikk diskusjonen over på hva som er rapporteringspliktig og ikke. Regelverket er uklart når det gjelder om tap av last skal rapporteres, men i FsF har det vært enighet om å rapportere dette.

5. Nytt regelverk. Konsekvenser? (Leif Egil Holmegård)

Leif Egil Holmegård i LT har jobbet en del med hvilke konsekvenser det nye EASA regelverket vil få for innlands helikopteroperasjoner. På møtet gjennomgikk han den nye basisforordningen, og trakk fram hva som er interessant for helikopter, og hvordan forordningen harmoniserer med JAR OPS 3, BSL-D og oppbygging av OM. Enkelte punkter i det nye regelverket er vanskelig å tolke, og trenger oppklaring. Vedlagt følger hans presentasjon.

Diskusjonen kom inn på risikoanalyser og viktigheten av det. Dette vil forumet ta opp som tema på et senere møte, samt at det var enighet om å fortsette arbeidet med standard SOP'er.

6. UAS – regelverk og konsekvenser (Morten Raustein)

Det har vært et ønske fra Allmennflyseksjonen i LT om å få komme på et møte i FsF og gi en orientering om RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)/UAS (Unmanned Aircraft Systems). Dette fordi det er en økning i bruk av UAS som får både økonomisk og operativ betydning for helikopteroperatørene.

Morten Raustein i Luftfartstilsynet har UAS som ansvarsområde, og han var invitert til å gi en orientering om dagens situasjon.

Vi har pr i dag ikke et dedikert regelverk for UAS, men det er et ønske fra alle om å få dette på plass raskt. Sverige har et regelverk som man vil forsøke å tilpasse norske forhold og implementere.

Hjemmelen for å lage et norsk regelverk for UAS er forankret i EASA forordning 216/2008.

Det er et ønske om at sikkerhetsnivået skal være det samme som for bemannet luftfart, men dette begrenses av teknologi og dokumentert pålitelighet.

Det er ikke tillatt for alle å drive med UAS-operasjoner. Luftfartstilsynet har gitt ut en AIC (N 25/09) som informerer om hvilke kriterier som gjelder for å få innvilget søknad for denne type aktivitet.

Grensen mellom modellflyging og UAS er ganske klar. Modellfly skal brukes til sport og rekreasjon, og er unntatt all luftfartsregelverk, men det er en paragraf i straffeloven om uforsvarlig bruk av utstyret. Hvis utstyret skal brukes til noe kommersielt, så er det søknadspliktig.

I deler av Oslofjorden er det i perioder et midlertidig fareområde opp til 2000 ft når forsvaret har aktivitet med UAS. Det er utgitt NOTAM om denne aktiviteten, men for operatørene har det vært uklart hvordan de skal forholde seg til dette. Prosedyren er at operatørene forholder seg til luftrommet som vanlig. Farris vil informere om UAS aktivitet i området. Hvis for eksempel luftambulansen har behov for å fly igjennom det aktive området, vil Farris sørge for at forsvaret enten avslutter operasjonen eller at standard separasjonskriterier blir ivaretatt. For luftambulansen har det vært et problem med både dårlig koordinasjon mellom operatørene og ATC, samt internkommunikasjon i Avinor om hvordan dette skal håndteres.

Vedlagt følger presentasjonen til Morten Raustein, og han kan kontaktes på mail mra@caa.no for mer info vedrørende UAS.

7. Status innlandsstudie.

Styringsgruppa fra FsF hadde møte med Safetec 28. august, der gruppa fikk presentert de foreløpige resultatene fra studien. Det er kommet inn et enormt datamateriell som må bearbeides, og Safetec er veldig godt fornøyd med responsen de har fått fra operatørene på spørreundersøkelsen og kartlegginga. Neste møte skal avholdes i Trondheim 8. og 9. november hvor bearbeidet datamateriell vil bli gjennomgått.

Styringsgruppa vil sende SD, som er oppdragsgiver for innlandsstudien, forespørsel om offentliggjøring av studien under Luftfartskonferansen i Bodø i februar 2013.

8. Rutesjekk, flight sjekk – EASA krav.

Luftfartstilsynet ble inspirert av EASA i juli, og i den forbindelse fikk Operativ Helikopter avvik på at inspektørene ikke foretok flight checks på innlandet. Dette må LT endre praksis på. Operatørene kan for fremtiden forvente at LT's inspektører vil foreta slike sjekker under inspeksjon. Dette betyr ikke nødvendigvis at inspektørene sitter på i maskinene, men står på bakken og følger med på operasjonen.

9. Skal Norsk Flygerforbund tilbys observatørstatus?

FsF er kontaktet av Norsk Flygerforbund sin sikkerhetskomite som ønsker å delta på et møte i FsF for å se hvordan vi jobber i forumet.

Det var enighet i forumet om at leder kontakter NF og sier de kan komme og holde et foredrag om hva de holder på med, og at vi eventuelt kan utveksle erfaringer.

10. Bruk av private helikoptre i kommersiell virksomhet. (Reindrift, jegertransport)

BSL D 3-2 gir bare mulighet for fotoflyging og flyging med underhengende last for ikke-kommersielle helikoptre. Likevel får Luftfartstilsynet til stadighet tilbakemelding om private som driver virksomhet som ikke er tillatt. Dette gjelder spesielt reindrivning og persontransport.

Utenlandske operatører med AOC kan søke om å få operere kommersielt i Norge i inntil tre måneder. Tidligere har man kunne søke om tre nye måneder når tillatelsen er utløpt osv. Det nye er at Trafikkstyrelsen i Sverige har sendt ut en AIC som betyr at svenske operatører må søke om å etablere sekundærbase hvis man ønsker en forlengelse av en tre måneders tillatelse. Utenlandske operatører som flyr i Norge må søke om lavtflygingstillatelse for Aerial Work (for eksempel ved reindrivning). Private får ikke slik tillatelse. Dette gjelder også norske privatflygere.

Luftfartstilsynet vil ha økt fokus på problemet med private og utenlandske operatører som bryter reglene.

11. SHT orienterer. Ørnulf Lien

Ørnulf Lien er SHT's observatør i forumet, og har fast innlegg på møtene der han orienterer om rapporter SHT har utgitt siden forrige møte vedrørende ulykker og alvorlige hendelser med helikoptre, samt igangsatte undersøkelser, åpne sikkerhetstilrådninger, sentrale problemstillinger og eventuelle funn fra pågående undersøkelser. Medlemmene oppfordres til å melde inn til Ørnulf Lien problemstillinger de ønsker tatt opp på møtene. Vedlagt følger Liens presentasjon med gjennomgang av status siden april.

12. Merking av spenn. Fortsatt diskusjon etter forrige møte.

På møtet i FsF i april hadde vi besøk av Trafikkstyrelsen i Sverige som fortalte om hvordan kryssende spenn er merket i Sverige. Det var enighet om at FsF skulle diskutere videre om denne type merking er noe som kan være aktuelt i Norge.

De store kraftlinjene er merket når det er kryssende spenn. Men det er ikke disse som er problemet. Det er de mindre linjene som er lavere i vegetasjonen som er farligst. Der har det også vært en del hendelser. I Sverige er disse linjene fysisk merket med skilt på stolpene som forteller hvor langt det er igjen til et kryssende spenn. Diskusjonen i forumet gikk på hvorvidt man ville få linjeeierne og miljøvernorganisasjonene med på en slik merking, både av hensyn til kostnader og miljø.

I forumet er man interessert i ny teknologi. Først og fremst må LT godkjenne bruk av GPS, og så må alle spenn inn på elektroniske kart. Ledelsen vil invitere en fra teknisk avdeling i LT til neste møte for å orientere om hvilke elektroniske løsninger som pr i dag er godkjent for bruk i helikoptre.

Linjeeierne/netteierne må lage elektronisk hindervarslingssystem som skal være tilgjengelig for operatørene. Dette vil være et verktøy som trykker arbeidet. Statens kartverk har deltatt på et tidligere møte, og det er ønskelig at de skal inviteres igjen slik at man kan få til et samarbeid/prosjekt på dette.

13. CAT/AW – krav til passasjermanifest.

Det oppstår tidvis tvil om hvorvidt en operasjon er CAT eller Aerial Work. Dette har betydning i forhold til passasjermanifest.

JAR-OPS 3.001 sier:

- (a) *JAR-OPS Del 3 fastsetter de krav som gjelder for bruk av sivile helikoptre i ervervsmessig lufttransport, operert av luftfartsforetak som har sitt hovedvirksomhetsområde i et JAA medlemsland.*
- *JAR-OPS Del 3 gjelder ikke:*

(3) *Flyginger umiddelbart før, under eller umiddelbart etter aerial work aktivitet, forutsatt at disse flygingene er knyttet til den aktuelle aerial work aktiviteten samt at helikopteret, foruten besetningsmedlemmer, ikke transporterer mer enn 6 personer som er uunnværlige for aerial work aktiviteten.*

Det var forskjellige oppfatninger blant forumets medlemmer om hvordan dette unntaket skal forstås. Ledelsen vil få en avklaring fra LT.

14. Hvor er vi i henhold til intensjonene ved etableringen?

Ved etablering av FsF satte medlemmene i fellesskap opp en liste over saker man mente forumet skulle jobbe med. Denne lista bør man ta frem med jevne mellomrom, for å se hvor vi er i henhold til

intensjonene. Ledelsen sender medlemmene en liste over hvilke punkter som er diskutert, og status på disse.

15. Kraftindustriens retningslinjer.

Norsk Olje og Gass, tidligere OLF, har laget standard retningslinjer for kontrakter i Nordsjøen. Kravene til helikopteroperatører for å kunne by på kontrakter ligger på flere punkter over myndighetskravene. Dette fordi Norsk Olje og Gass ønsker best mulig sikkerhet for sine ansatte. Disse retningslinjene setter samme krav til norske som utenlandske selskap, og verifiseres ved revisjoner.

FsF må spille dette inn for kraftindustrien, og foreslå opprettelse av retningslinjer for å kunne by på kontrakter på innlandet. Flere og flere kraftselskap setter allerede egne krav til operatørene på innlandet for at de skal kunne by på kontrakter, men dette bør samles i en felles bransjestandard.

16. Eventuelt

1) Laser er noe mange piloter har vært utsatt for. Per Kristian Hoff fra Politiets Helikoptertjeneste informerte om at bruk eller besittelse av laserpekere med styrke over 1mv på offentlig sted, kun er lov med tillatelse fra Statens strålevern. Det følger av Strålevernforskriften §8 (t) og §35. I Strålevernloven §23, er brudd på forskrift gjort straffbart. Andre ledd i §23 sier følgende:

“Dersom overtredelsen har eller kunne ha medført alvorlig fare for helse eller miljø, kan fengsel inntil 2 år anvendes.”

Det å lyse mot luftfartøy vil som klar hovedregel være brudd på andre ledd. Politiet har fått laget et hefte i serien “Rett på gata”, som gir opplysning om laser, og hvordan dette skal forfølges straffemessig.

Per Kristian Hoff ønsket at FsF, med bakgrunn i den alvorlige faren bruk av laser utgjør for våre medlemmer, skal henvende seg til Statens Strålevern og være en pådriver for at salg av laser i butikker og import av laser over 20 milliwatt blir forbudt. I LT er det Security avdelingen som håndterer alle laserrelaterte hendelser, og ledelsen vil kontakte avdelingen om dette.

2) Etter EASA inspeksjonen i juli ble Luftfartstilsynets håndhevelse av JAR OPS 3.005 (f) fremlagt som et avvik.

Alle helikopter som har en MTOW på mindre en 3175 kg, eller er sertifisert for 9 eller færre passasjerer, og som ønsker å utføre operasjoner i henhold til vedlegg 1 til JAR- OPS 3.005 (f), og /eller i henhold til vedlegg 1 til JAR-OPS 3.005 (g) trenger godkjenning på selskapets Operations Specifications (Ops Spec).

Operasjoner i henhold til de lettelsene som ligger i disse vedleggene er med andre ord ikke tillatt uten slik godkjenning, og må søkes spesielt om til Luftfartstilsynet. (Denne regelen omfatter kun de flyginger som er regulert av JAR-OPS 3, det vil si A til B flyginger).

Neste møte holdes mandag 3.- tirsdag 4.desember på Thon Hotel Oslo Airport.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Ole Christopher Aronsen (EHC), Tone Aga (NOR Aviation), Geir Hamre (LT), Thor Jarle Hande (NLA), Per Kristian Hoff (Politiets Helikoptertjeneste), Leif Egil Holmegård (LT), Lars Kveen (Helikopterutleie), Ørnulf Lien (SHT), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopterservice), Arnt Ring (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Alt Tørrisplass (Airlift), Jon Ove Velure (Fonnafly), Alexander Wangberg (Helitrans), Tore Strid (Pegasus), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi: Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet