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	Alf Tørrisplass	20.-21.april 2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

Møtet ble holdt på Quality Airport Hotel, Gardermoen.

20. april

1. Velkomst, gjennomgang av agenda.
Leder Alf Tørrisplass ønsket velkommen, og det ble foretatt en kort presentasjon av deltakerne. Vi hadde noen nye representanter for operatørene med på møtet, og også besøk av Agne Widholm fra den svenske havarikommisjonen.

Gjennomgang av agenda – godkjent.

2. Godkjenning av møtereferat 2. februar 2016
Ingen kommentarer - Referat godkjent.

I forbindelse med gjennomgang av referatet redegjorde leder for status på noen av sakene som ble tatt opp på det forrige møtet:

Local area:
Det er mulig for operatørene å skrive i sine håndbøker hva de definerer som sitt local area. Competent Authority kan definere et område basert på distanse, og Luftfartstilsynet har kommet frem til at 100NM er en passende distanse. Det jobbes med en AIC som skal orientere om dette, samt hvor i regelverket dette henvises til.

AltMOC HESLO:
FsF/LT's forslag til AltMOC HESLO er sendt til EASA for godkjenning. Det er egentlig bare en orientering til EASA. Det blir utgitt en AIC på dette også.

CAT vs. SPO:
Vi får nok ikke igjennom at alt knyttet til en inngått kontrakt om Aerial Work er å betrakte som en Part SPO operasjon, men all flyging forbundet med selve SPO operasjonen skal kunne ansees som en del av denne, med referanse til Cover Regulation, Article 5 (7) i EU Forordning 965/2012. Også her kommer det etter hvert en AIC. Se også agendapunktet om CAT.POL.H.420

3. Hendelser og uhell siden februar.
Det er ikke kommet inn rapporter om alvorlige hendelser fra noen av innlandsoperatørene i denne perioden.

Fonnafly hadde en hendelse våren 2015 som de ønsket å informere om, som gikk på håndtering av fuel. Dette vil også bli et tema på neste møte i FsF.

4. SHT info

Hans Herdahl informerte om avgitte rapporter og pågående undersøkelser innenfor innlands helikopter segmentet.
Vedlagt følger presentasjon.

5. CAT.POL.H.420

CAT.POL.H.420 er regelverket for «Helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area». Det er initiativ i Europa om å endre dette regelverket, og Luftfartstilsynet ønsker å ha et ord med i laget, slik at norske interesser ivaretas. I den forbindelse er det ønskelig å nedsette en arbeidsgruppe bestående av representanter fra FsF og Operativ Helikopter i LT, som kan samles i Bodø til et dagsseminar hvor man skal diskutere løsninger, og hvordan man ser for seg håndteringen av dette regelverket. Leder hadde lagd en presentasjon av regelverket som følger vedlagt referatet.

Disse medlemmene av FsF meldte sin interesse for å delta i arbeidsgruppen: Daniel Holden (Helitrans), Torfinn Brokke(Fjellfly), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Fredrik Rød (Airlift) og Nils Silbodal (Hesnes). Det tas sikte på å gjennomføre møtet i løpet av august 2016.

6. Heli-skiing

Miljøvern myndighetene i Norge tillater ikke Heli-skiing. Det er kun ved spesielle arrangement i Norge at man kan søke om tillatelse til dette. I dag er Heli-skiing definert som en CAT-operasjon, men FsF ønsker at dette skal defineres som en SPO-operasjon. Dette fordi man anser Heli-skiing for å være «High-Risk», og det bør foreligge en risikovurdering og SOP for operasjonen. LT vil ta dette opp med svenske myndigheter, hvor heli-skiing er tillatt, og også sjekke opp hva andre land definerer det som.

7. Part SPO - veien videre

I Norge valgte vi å innføre Part SPO 1.januar 2016, til tross for at fristen for innføring i EASA er 17.april 2017.

Alf Tørrisplass gikk igjennom hva som er nytt i regelverket:

- Task specialist (lastemann) er innført som begrep (Annex I, (117))
- Regelverket stiller krav til trening for task specialist
- Operatørene må gjennomgå og tilpasse OM A til Part SPO regelverket.
- Alle SOP'er må bygges opp etter malen i SPO.OP.230 m.h.t. layout og innhold.
- For hver SOP skal det være beskrevet en form for treningsprogram i OM Part D for pilot og task specialist (lastemann).

Se vedlagte presentasjon for hvor i regelverket oppbyggingen av Part SPO er beskrevet.

8. Gruppearbeid tilrådninger

Vi må ha opprettholde progresjon på lukking av tilrådningene i sikkerhetsstudien. På møtet i februar ble man i FsF enige om å prioritere følgende tilrådninger:

1. T04 – Trening mellom flyger og lastemann
2. T08 – Ordning for lineflyging under supervision der begge pilotene kan logge flytiden.
3. T17 – Arenaer for erfaringsutveksling og tilegnelse av ny kunnskap.
4. T27 – GPS-system for varsling av umerkede hinder.
5. T33 – Anbudskriterier for offentlige anbud må fokusere på annet enn pris.

På slutten av dag en, ble medlemmene delt opp i tre grupper som skulle ta for seg disse tilrådningene, og komme med forslag til videre behandling av disse.

21.april

9. Gjennomgang av gruppearbeid.
Andre dag av møtet startet med gjennomgang av resultatet av gruppearbeidet fra dagen før.

T4: Trening mellom flyger og lastemann.
I forbindelse med innføring av Part SPO, har man fått et regelverk som regulerer Task specialist (lastemann) sin rolle i operasjonen. Denne rollen har ikke vært omfattet av noe regelverk tidligere. Det stilles blant annet krav til trening av lastemann, og dette skal beskrives i OM.
I Fonnafly kjører man følgende treningsopplegg for sine lastemenn: På all bakketrening som er pålagt piloten skal lastemann også delta på. Dette er tatt inn i prosedyren for bakketrening. Når det kjøres OPC i felt hvor lastemann er med, har vedkommende en egen sjekkliste for hva han/hun skal gjøre. Man gjennomfører trening på bakken, hvor flygesjef sitter i maskinen og simulerer en nødsituasjon, og hvor lastemann må være med og løse problemet. Dette gjelder i utgangspunktet lastemenn med pilotutdannelse, og må beskrives godt i OM.

Denne tilrådningen kan lukkes når alle operatørene har på plass beskrevne prosedyrer for trening.

T8: Ordning for lineflyging under supervision der begge pilotene kan logge flytiden.
I en LIFUS-ordning (Line Flying Under Supervision) kan begge piloter logge flytid, men da må den ene være godkjent instruktør, og det skal være et beskrevet treningsprogram i håndbøkene. Skal man ha en PICUS-ordning (Pilot In Command Under Supervision) i en-pilots konsept, hvor begge kan logge flytid, så må man få en lovendring. I dag er det ingen ting som tyder på at det er mulig å få til. Likevel oppfordres selskapene til å ha en PICUS ordning som gir nye piloter mulighet til å få erfaring, og ha en prosedyre på hvem som får logge flytiden.

Denne tilrådningen kan vi ikke gjøre noe mer med, all den tid dagens regelverk er som det er,

T17: Arenaer for erfaringsutveksling og tilegnelse av ny kunnskap.
FsF er en viktig arena for erfaringsutveksling mellom operatørene. Det har vært et ønske om at LT gjeninnfører flygesjefsmøtene, men man ønsker også at pilotene skal ha en arena å møtes på, eller at de skal ha mulighet til å komme på møtene i FsF. Det er ikke noe i veien for at man kan tilrettelegge enkelte møter slik at flere får muligheten til å stille, men kostnadene må selskapene selv bære. Medlemmene savner også større arrangement med fokus på innlandsoperasjoner. De luftfartskonferansene som er pr i dag, er mer orientert mot fixed-wing og offshore segmentet.

Hva FsF kan bidra med her, og om det er mulig å lukke denne tilrådningen, må diskuteres videre.

T27: GPS-system for varsling av umerkede hinder.
I Sverige har man gjennomført laser-scanning av terrenget for å finne master og andre hindre. Resultatet var at 30% av hindrene ikke var der de var avmerket på kartene. Dette er nok dessverre også tilfelle i Norge. Vi trenger derfor et GPS basert system som er enkelt, og tilgjengelig for alle operatørene.

FsF har tidligere tilskrevet Norges Bondelag, og oppfordret de til å be sine medlemmer fjerne løypestrenger som ikke er i bruk. Vi har ikke fått noen tilbakemelding på vår henvendelse, og ledelsen vil vurdere hvilke tiltak som kan gjøres for at grunneiere som har løypestrenger på eiendommene sine fjerner de som ikke er i bruk, samt rapporterer til NRL eksisterende løypestrenger. Selskapene må dele informasjon seg imellom, om løypestrenger de kommer over som ikke er merket på kart.

Det gjenstår fremdeles forbedringer før denne tilrådningen kan lukkes.

T33: Anbudskriterier for offentlige anbud må fokusere på annet enn pris.
Det var enighet i FsF om at dette er en tilrådning som ikke kan lukkes. Kundeopplæring er en kontinuerlig prosess. I offentlige anbudsprosesser stilles det kvalitetskrav, men klarer ikke selskapet å få høy score på kvalitet, så kan man kompensere med å senke prisen. Man ønsker et transparent system i bransjen, slik at det er mulig å få innsyn i hva som er vektlagt i valg av operatør.

Det ble foreslått å få KOFA (Klagenemda for offentlige anskaffelser) på et møte for å orientere om hva man som leverandør har av rettigheter ved å levere et anbud.

10. RPAS

Bente Heggedal fra Operativ Allmennfly i LT var invitert til møtet for å snakke om RPAS-forskrifta. I Norge har vi fått på plass en nasjonal forskrift i påvente av et felles europeisk regelverk. Dette er en videreføring av AIC'en. Forskrifta gir LT som myndighet sanksjonsmulighet, og er et levende dokument som kan påvirkes av bransjen og andre ute i markedet. LT er avhengig av tilbakemelding fra operatørene om hva de mener er viktig. Når EASA gir ut regelverket, må nasjonene ta det som det er. EASA har ambisjoner om å gi ut regelverk om droneflyvning i 2018.

LT har lagd et e-læringskurs for operatører av RO2 og RO3, og 1000 stykker har tatt kurset i løpet av de 14 dagene kurset har lagt ute på nettsiden til LT.

Heggedal gjennomgikk noen generelle krav og begrensinger som gjelder for alle RPAS operatører. Det skal vare like sikkert å operere droner som andre luftfartøy.

Av innrapporterte hendelser er det dronene som er snekret sammen på gutterommet som er involvert. Man har startet en kampanje mot denne gruppa, og det skal bl.a. lages en film som skal spilles på kinolerretet. Dette er en gruppe som ikke går inn på LT's sider og sjekker regelverket for noe som helst, og man må derfor ta i bruk andre virkemidler for å nå disse. Man har en formening om at ca 30 000 droner er kjøpt inn til Norge i år. Det er pr. i dag over 800 godkjente operatører, og ca. 100 som venter på sin godkjenning.

Heggedal avsluttet med en oppfordring til alle om å rapportere inn til LT hvis man kom over ulovlig eller uvettig bruk av droner.

11. Fatigue Risk Management

ICAO Annex 6 omhandler «Operation of Aircraft». I Part 1 som gjelder «International commercial transport – Aeroplanes» er Fatigue beskrevet, samt kravet til Fatigue Risk Management System (FRMS).

Part 3 i Annex 6 omhandler kommersielle operasjoner med helikopter. Her er ikke FRMS beskrevet, men våren 2016 ble det etablert en arbeidsgruppe som Alf Tørrisplass er med i. Denne gruppa skal jobbe med å tilpasse eksisterende regelverk (Annex 6 Part 1) til helikopter. På sikt skal EASA også ha et regelverk klart på dette området, men det ligger litt fremme i tid. Vedlagt følger Alf sin presentasjon.

Norsk Luftambulanse (NLA) har jobbet mye med Fatigue. Vaktordningene i selskapet kan gi utfordringer på dette området. Man har derfor i samarbeid med Universitetet i Bergen gjort en studie på dette. Erik Normann fra NLA presenterte det arbeidet de gjør.

I NLA jobber man 7 dagers vakter, og man har ønsket å vitenskapelig sjekke om det er akseptabelt. Besetningen blir testet i 3 uker. Uka før, under og etter en vaktperiode. Flygerne går med et apparat på seg som registrerer aktivitet. Man fører også søvndagbok og våkenhetsdagbok mens man er på vakt, hvor man legger inn på en skala hvor våken man føler seg. Det gjøres også en test når man blir vekket om natta.

All data puttes inn i et system og analyseres. NLA skal lage sin Fatigue Management System basert på funnene når prosjektet er over. Når de har implementert tiltak skal de gjøre nye målinger for å se om det har virkning.

FsF vil jobbe videre med dette temaet fremover, og se hvilke andre ting som påvirker oss. For det er ikke bare nattarbeid som gjør pilotene trette, men også visse typer operasjoner.

12. Hinderdata

Luftfartshindre, og registrering av disse, er et av fokusområdene til FsF, og en gjenganger på møtene. Det er hinder av forskjellige slag som forårsaker de alvorlige ulykkene innen helikoptertransport.

Denne gangen startet Erik Normann temaet med å redegjøre for hva luftfarthinder har medført av ulykker for NLA og andre operatører opp gjennom årene. I Norge har vi en mye dårligere ulykkesstatistikk som følge av kollisjon med hindre, enn f.eks. USA i forhold til antall flytimer.
Siden 1996, etter Vevring ulykken, har det blitt gjort mye, men vi har fremdeles enn lang vei å gå. Hvis man skal få til noe, så må det legges press på noen. Vi må alle være pådrivere for å få til noe. Etter ulykka på Sollihøgda, gav SHT tilrådninger til Samferdselsdepartementet om å gjøre noe.

Sverre Kjerpeseth orienterte om hva som gjøres i Luftfartstilsynet på dette området. Siden 1979 har det totalt innen luftfart vært 14 dødsulykker knyttet til luftfartshindre, de fleste i sammenstøt med lave spenn. Luftfartstilsynet har startet en prosess for å revidere kravene til rapportering av hinder til Statens kartverk, for registrering i NRL. De verste fellene er de hindrene som ikke omfattes av merkeplikten, og som derfor forblir umerket. I revidert BSL E 2-1 vil det komme nye krav til rapportering av ledninger som er strengere enn dagens regelverk. LT tar sikte på å sende ut forslaget på ekstern høring før sommeren.
LT gjennomførte tidligere i år for første gang i historien tilsyn med et nettselskap, og vil følge opp med flere slike tilsyn i løpet av året. Vedlagt følger Kjerpeseth sin presentasjon.

Andreas Woxholtt fra NRL var invitert til FsF for å redegjøre for det arbeidet som de gjør. I kartverket er man opptatt av å få på plass en god database. Man har allerede en mengde data over luftfartshindre, og anvender forskjellige kilder for å heve kvaliteten på registeret. Men man sliter med underrapportering, feilregistrering, samt ajourhold når hindre fjernes.

I fremtiden ser man behov for nytt regime for forvaltning av kraftledninger i NRL, særlig hvis alle kraftledninger skal være rapporteringspliktig. Det er lite rasjonelt å ha flere databaser som inneholder de samme dataene. Mange ønsker seg autorative database over luftledninger, men det er ressurskrevende både å etablere og forvalte en slik base. Det er viktig å involvere objekt-eierne (F.eks e-verket) for kontinuerlig ajourholdt av dataene, men engasjement, kunnskapsnivå og datakvalitet er begrenset.
Vedlagt følger Woxholtt's presentasjon.

1 milliard skal brukes på merking av spenn, men det kreves betydelige midler for å få på plass en tilfredsstillende database. Samferdselsdepartementet må som følge av tilrådningene fra SHT ta sin del av kostnadene.

FsF bør skrive brev til kartverket med innspill til hva operatørene ønsker.

13. Orientering vedrørende driftstillatelser

Status etter innføringen av part SPO:

- Behov for Driftstillatelse falt bort etter innføringen av Part SPO
- Videreføring av Driftstillatelse som ikke har utløpsdato (denne har aldri omfattet brannslukking, men slippflyging er brukt)
- Brannslukking er foreløpig holdt utenfor EASA regelverket, og reguleres derved nasjonalt.
- Mulighet for å søke om brannslukking under Part SPO

Midlertidig løsning:

- Selskapet bes om å sende oss en søknad om tillatelse for å utføre brannslukking. Søknaden må være vedlagt utkast til SOP og risikoanalyse.
- Luftfartstilsynet gjør da et vedtak som gir operatøren tillatelse til å utføre brannslukkingsoperasjoner.
- Når forskriften om statsluftfarts er klar, vil vi utarbeide en egen mal (godkjenningsdokument) for slike operasjoner.

14. Fri agenda

1) Det er på sin plass å minne om FsF sine statutt for medlemskap som vi ble enige om på møtet i FsF 20.oktober 2009:
- Alle AOC - innehavere skal kunne søke medlemskap, og ha rett til å bli tatt opp i forumet.
- Oppmøteplikt på minimum 75% av møtene av fast representant eller vara.
- Medlemmer som ikke overholder oppmøteplikt blir ekskludert, og får karantenetid på to år før man kan søke nytt medlemskap.
- Vi tar ikke opp kunder/leverandører som medlemmer. Kunder inviteres til egne møter/kurs.

2) WET-lease:
Utenlandske operatører som søker trafikktillatelse til å operere i Norge skal behandles i OH for å se at de tilfredsstiller de norske kravene. Ved wet-lease avtaler er det er de norske operatørene som leier inn utenlandske selskap som har ansvar for at de har gjort risikovurdering av operasjonen, og tilfredsstiller kravene. En wet-lease avtale kan fornyes hver 6. måned.

15. Eventuelt, avslutning

Språkproblemer er fremdeles noe operatørene sliter veldig med, og utgjør en stor sikkerhetsrisiko. Dette må vi ta videre. Luftfartstilsynet må foreta flere uanmeldte feltinspeksjoner på store linjeprosjekt, og skrive brev til bl.a. Statnett om at dette vil bli gjennomført.

Neste møte blir 6.-7.september på Gardermoen.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (Noraviation), Fredrik Ræd (Airlift), Claus Tjalve (Lufttransport), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Stris (Pegasus), Daniel Holden (Helitrans), Arnt Ring (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Oskar Norderval (Nord Helikopter), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Erik Normann (NLA), Odd Arne Lyng (Midtnorsk), Hans Herdahl (SHT), Øyvind Juul Bache (EHC), Daniel Holden (Helitrans), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Thore Brandt (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet