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	29.-30.april 2014

Møtereferat

Todagers møte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 29.-30.april 2014.

Møtet ble holdt på Thon Hotel Oslo Airport.

29.april.

1. Velkomst, gjennomgang av agenda.
Leder ønsket velkommen. Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet, da vi hadde noen nye deltakere på møtet.
Ingen kommentarer til agenda - godkjent.

2. Godkjenning av møtereferat 5.februar 2014.
Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Hendelser og uhell siden november 2013.
Selskapene orienterte om hendelser de har hatt i perioden.
En av hendelsene var forårsaket av «whiteout», og diskusjonen gikk etter hvert på hvordan man skal kunne unngå å komme i farlige «whiteout» situasjoner. Prosedyrer og trening er stikkord her. Reell trening på slike situasjoner er vanskelig, men det vil åpne seg muligheter for dette når simulator kommer på plass. Samtidig er det menneskelige faktorer som spiller inn her som i de fleste uforutsette situasjoner som kan oppstå under flyvning.
Dette er et såpass interessant og aktuelt tema, at forumet ønsker å diskutere videre på neste møte hvilke tiltak som kan gjøres for å gi piloter og lastemenn mer kunnskap om «whiteout».

4. SHT gjennomgang av ulykkesrapporter.
Hans Herdahl er SHT's observatør i forumet. Han gjennomgikk de siste utgitte rapportene fra SHT som gjelder ulykker med helikoptre.
Det oppfordres til å lese havarirapportene, da det er mye nyttig læring der. Har man spørsmål knyttet til rapportene, så send disse inn til SHT, eller til sekretær FsF for videreformidling. Vedlagt følger Herdahls presentasjon.

5. Ledelsens oppgaver siden siste møte.
Ledelsen har hatt møte med reinpolitiet i Finnmark, som en oppfølging av henvendelser høsten 2013 om at private aktører drev reindrivning og tok andre kommersielle oppdrag. Leder skal i slutten av mai holde foredrag for nasjonalparkforvaltere i Troms og Finnmark om regelverk for helikopterflyging.

Ledelsen har også holdt orienteringer om vårt arbeid i FsF og sikkerhetsstudien for operatører og luftfartsmyndigheter i Finland og på Island, samt på Flyoperativt Forum. Leder har også hatt møte med Statnett, som ønsker å gjøre vårt forslag til «anbefalte retningslinjer for kraftindustriens bruk av helikoptre» til sine retningslinjer.

Flere operatører har fått henvendelser fra kunder som ber om å få tilsendt kopier av SOP'er og OM'er i forbindelse med anbud. Det har vært motstand mot å sende slik informasjon, da det kan misbrukes av andre selskap. Medlemmene var enige i problemstillingen, og i at kundene heller må be om møter med operatørene hvor prosedyrene blir presentert.
FsF må holde seg orientert om store konferanser som foregår, spesielt innenfor kraftindustrien, slik at vi kan sende forespørsel om å få komme og holde foredrag om bruk av helikopter.

6. Aerial Work vs. CAT operasjoner
Diskusjon rundt hva som defineres som AW og hva som er CAT-operasjoner, blir ofte bragt opp i FsF. Ørnulf Lien gjennomgikk definisjonene som i dag ligger i article 2 i EU forordning 965/2012.

Regelverket gir rom for ulik tolkning, og det var et ønske fra forumets medlemmer om at det lages en liste over de operasjoner som er i gråsone mellom AW og CAT. Alle ble oppfordret til å sende inn punkter de mener er aktuelle i denne sammenhengen, så vil det bli samlet i et dokument som sendes til juristene i LT, og eventuelt til EASA. Dokumentet sendes på høring til medlemmene i FsF før det videresendes. Man må lage en fortolkning som alle kan akseptere.

7. GPS varsling av luftfartshindre (Trond Bakken, SINTEF og Jan Ivar Sandnes, Nobile)
Merking av luftfartshindre er noe bransjen er opptatt av, og en gjenganger på agendaen i FsF. Etter NLA-ulykken i januar har merking fått ekstra fokus både i media og i bransjen.
Prosjektet OWGS (Obstacle Warning GPS System) har som mål å utvikle et GPS-basert system, som skal varsle fly og helikoptre om farlige hindringer i lufta. Prosjekteier er Jan Ivar Sandnes og Nobile Soft/Norsk Navigasjon, og prosjektet ledes av SINTEF IKT ved Trond Bakken. Bakken og Sandnes gav forumet en informasjon om bakgrunn for prosjektet, planer fremover og delmål. Vedlagt følger presentasjon.

8. NLA's høringssvar til BSL E 2-1 (Thor Jarle Hande)
Havaristatistikken for ulykker i forbindelse med luftfartshindre viser at langt de fleste ulykker skjer med ikke rapporterings- eller merkepliktige hindre. NLA ønsker at alle luftfartshindre skal inn i NRL database i en eller annen form, også midlertidige hindre. Naturlige trasèer hvor utrykningsfartøy opererer må merkes ytterligere. Det må derfor jobbes for at alle potensielle hindre må registreres digitalt, uavhengig av kriteriene som baserer seg på høyde. Midlertidige hinder må også bli rapporteringspliktige og registreres. Permanente hindringer og luftspenn under oppføring må komme raskere inn i denne databasen og ikke kun være punkter på NOTAM i lengre perioder. Databasen må også bli bedre på å oppdatere hindre som fjernes.

9. GPS varsling – gruppearbeid
Som oppfølging av orienteringen om GPS-varsling av luftfartshindre, ble forumet delt inn i tre grupper som skulle diskutere hvilke krav man bør stille til et slikt system, samt hvilke utfordringer man ser for seg.

Oppsummering.
Teknologi:
- Krav om at software må kunne leveres til all slags hardware, dvs ikke bare Garmin eller I-pad løsninger.
- Krav til oppdateringer. Frekvens og ansvar.
- Kvalitetssikring av innrapporteringer.
- App-funksjoner.

Elektronisk merking:
- Krav om at «alt» skal merkes
- Varsling med forskjellige farger og symboler i app'en i forhold til hvilket objekt og avstand til objektet.

Fysisk (tradisjonell) merking:
Spennbukker og punkthinder må ha kontrastfarge, refleks og strobe lys. Ellers må wire/spenn ha en kontrastfarge og/eller blåser med kontrastfarge og refleks. Samtidig må min. høyde for hindermerking senkes fra 60 til 40 m. All merking må minimum dubleres over 40m AGL. Man må kunne detektere hinderet så raskt som mulig visuelt. På hinder under 40 m AGL kan man akseptere kun elektronisk varsling.

Alle linjer som krysser vei må være merket uansett høyde.

FsF bør skrive et brev til norsk bondelag med en henstilling om at alle nedlagte løypestrenger og taubaner bør fjernes av flysikkerhetsgrunner.

30.april.

10. Krav til risikovurderinger (ORO.200(a)(3)). (Ørnulf Lien)
Regelverket som trer i kraft 28.oktober stiller krav til risikostyring, og det er forventninger om at dette ytterligere skal forbedre sikkerheten. Ørnulf Lien orienterte forumet om hva som ligger i dette kravet.

Når regelverket for SPO kommer i 2017, skal ikke SOP'er lenger godkjennes av LT, men det er en del krav som må være på plass. Dette fikk også forumet en orientering om. Se vedlagte presentasjon.

11. Resultatene fra EHEST arbeidet. (Ørnulf Lien)
Ørnulf gav en oversikt over aktuelle ting som det jobbes med i EHEST for tiden. EHEST produserer mye materiell som er nyttig verktøy for selskapene, og det oppfordres til å bruke dette aktivt i sikkerhetsarbeidet. Se presentasjon.

12. Sikkerhetsstudien T15 - Strengere krav til dokumentert oppdragsspesifikk kompetanse hos flygere og lastemenn
Selskapene må ha på plass et treningssystem som sikrer at personell får den kompetansen som er nødvendig for å utføre oppdrag, og at dette kan dokumenteres. Hvordan dette gjøres, kan variere fra operatør til operatør. Flygesjefen skal ha ansvaret, og han skal kunne fremlegge skriftlig dokumentasjon på kompetanse ved forespørsel.
Dette skal ivaretas gjennom selskapenes «Complience monitoring system», og må inn i OM-D.

Kommunikasjon og språkproblemer grunnet bruk av utenlandske arbeidere i kraftbransjen, ble diskutert. Det var et ønske om å invitere Statnett og Energi Norge til neste møte, for å presentere bransjens problemer i forbindelse med dette, samt få deres syn på hvordan de ser på sikkerheten i forbindelse med helikopteroperasjoner.

13. Sikkerhetsstudien T01 - Felles bransjestandard for opplæring/trening/seleksjon
Alle flyelever bør gjennomføre en opptaksprøve før man starter utdannelsen; er man egnet eller uegnet som pilot? Dermed kan man i forkant luke ut elever som ikke vil egne seg som piloter.
Det var også ønske om å utarbeide et seleksjonsverktøy for å kunne finne egnede kandidater ved ansettelse. De små selskapene er kanskje de som er mest tjent med et slikt verktøy.

Thor H. Krogstad vil komme med et forslag til hvordan dette bør håndteres. Bransjen vil bli bedt om å komme med innspill. Dette blir agendapunkt på neste møte.

14. Eventuelt/Avslutning
1) Fra tid til annen dukker det opp nye selskaper som formidler helikoptertjenester. Formidling av helikoptertjenester er ikke ulovlig, men man kan ikke misbruke organisasjoner i sin markedsføring. Det vil

si at man f. eks. ikke kan bruke logoen til operatørene på formidlingsselskapets hjemmeside, eller logoen til FsF eller offentlige instanser, slik at det kan oppfattes som om man har et samarbeid med disse.

2) Det var enighet om to møter til høsten. Forslag til datoer er 23.-24.september og 19.-20.november.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (Noraviation), Alf Tørrisplass (Airlift), Thor Jarle Hande (NLA) , Atle Solum (EHC), Bjørn Pilskog (NORD Helikopter), Tor H Krokstad (Midtnorsk Helikopterservice), Hans Herdahl (SHT), Tore Strid (Pegasus),
Arnt Ring (Heliscan), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Nils Helge Silbodal (Hesnes), Bjørn Steien (Heliteam), Tord Laugaland (Fonnafly), Torfinn Brokke (Fjellfly), Claus Tjalve (Lufttransport), Alexander Wangberg (Helitrans)
Per Kristian Hoff (Politiets Helikoptertjeneste), Kjell Løwer (Helikopterutleie), Geir Hamre (LT), Ørnulf Lien (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet