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	29.-30.11.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

29.-30.11.2016

Møtet ble holdt på Scandic Oslo Airport Hotel.

29.november:

1. Velkommen
Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet, da det var en noen nye deltakere til stede.
Gjennomgang av dagens agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Referat fra forrige møte
Gjennomgang av referat fra møtet 6.-7.september. Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. SHT orienterer
Som en innledning til neste punkt på agendaen, tok Hans Herdahl fra SHT for seg to tidligere hendelser med helikopter i lav hover som har endt i havari. I begge tilfellene var det kontrollant om bord, og det dreide seg om øvelse med motorbortfall, gjennomført som en del av utsjekk eller PC.
For en tid tilbake ble det bestemt at trening med autorotasjon helt til bakken ikke skulle gjennomføres, på grunn av risikoen som er forbundet med øvelsen. Operatørene mener at selv med dagens praksis er marginer så små at det lett kan resultere i en ulykke, og at det ikke tas tilstrekkelig hensyn til dette.

På dagens agenda var det ikke tatt med noe punkt om ulykker og hendelser siden sist møte, men leder orienterte om at det var kommet inn 32 rapporter til LT så langt i 2016 som gikk på hendelser med underhengende last. Selv om det er et betydelig antall rapporter, så kommer disse fra en et fåtall operatører. Det er ikke grunn til å tro at de andre selskapene ikke har denne type hendelser. Man har på tilsyn avdekket at noen operatører er av den oppfatningen at det kun er uhell som forårsaker skade som skal rapporteres. Dette medfører ikke riktighet. Alle hendelser med underhengende last SKAL rapporteres. Alt som ramler av en flymaskin er rapporteringspliktig. Dette må innarbeides i selskapene.

4. Kontrollantstandardisering (Jens Petter Larsen)
Jens Petter Larsen, kontrollantinspektør og fungerende seksjonssjef i Operativ Utdanning i Luftfartstilsynet, var invitert til møtet for å orientere om kontrollantordningen.

EU-forordning 1178/2011 er det felleseuropeiske regelverket for sertifisering av besetningsmedlemmer. Subpart K i dette regelverket styrer kontrollantvirksomheten, og hvilke krav som stilles til kvalifikasjoner

og standardisering. Larsen gjennomgikk kravene og hvordan opplæring og oppfølging av kontrollantene foregår fra LT's side.

Bakgrunnen for denne seansen var «Simulated emergencies» knyttet til PC og ST, og de ulykkene som har vært under gjennomføring av denne type testing med kontrollant om bord.
Nødprosedyrer er viktig å trene på, men det gjøres for lite i selskapene på grunn av kostnader. Mangel på tilgjengelig simulator gjør at denne treninga må foregå i helikoptrene. Kontrollantene kommer ofte opp i et dilemma om hvor langt man skal strekke strikken når man tester flygernes ferdigheter på området. Det er ofte et problem at kontrollanten selv flyr maskinen for lite, og det er flere varianter av maskinene. Da kan man lett komme opp i en uønsket situasjon man ikke klarer å håndtere. Det ble stilt spørsmål om hvor mye kontrollantene selv trener på disse øvelsene, samt hvor mange typer de flyr, hvor mange sjekker de gjør og hvor mye erfaring de har på de forskjellige helikoptertypene. Dette er noe LT må se nærmere på.

Problemet hadde vært løst dersom man kunne trent på denne type prosedyrer i simulator. Dette har vi diskutert på flere møter. Regelverket gir LT mulighet til å kreve bruk av simulator hvis dette er tilgjengelig, slik det fremgår i utdraget nedenfor:

I GM1 ORO.FC.230(a);(b);(f) Recurrent training and checking – Conduct of Licence and Operator Proficiency Checks refererer under 1. Evaluation phase til:

Part FCL appendix 9, Paragraph 6, som sier:

«***The examiner may choose between different skill test or proficiency check scenarios containing simulated relevant operations developed and approved by the competent authority. Full-flight simulators and other training devices, when availible, shall be used, as established in this Part».***

Et annet viktig element i diskusjonen er hvem som fungerer som PIC på maskinen. Det skal være avklart på forhånd om det er kontrollanten eller kandidaten. Det må også beskrives i selskapenes OM D. Det er en del gråsoner rundt dette med forsikringsordninger når man leier inn en kontrollant eksternt. I utgangspunktet er kandidaten PIC, men hva hvis kontrollanten stryker kandidaten underveis, og selv flyr maskinen tilbake til basen? Selv om kontrollantene utfører oppdrag på vegne av LT, er de ikke ansatt av LT, og heller ikke underlagt LT's forsikringsordninger. Hvem er da økonomisk ansvarlig ved et havari? Dette må ledelsen og Jens Petter Larsen ta med tilbake til LT og diskutere med deres jurister.

Vedlagt følger Larsens presentasjon.

5. FRAT Flight Risk Assessment (Lars Åkre).
På innlandet i dag foretar piloten(e) en briefing før hver flytur, men som oftest ikke er så veldig omfattende.
I Politiets Helikoptertjeneste ønsket man noe mer konkret, og bestemte seg for å prøve ut FRAT (Flight Risk Assessment), som er et verktøy utviklet av USHST (United States Helicopter Safety Team).
Lars Åkre fra Politiets Helikoptertjeneste viste hvordan de bruker systemet, men presiserte at det ikke er ferdig utviklet i organisasjonen ennå.

FRAT er bygd opp med en liste over risikoelementer som man vekter (poeng). Hvilke elementer man ønsker å ta med, og hvordan disse skal vektes, er noe man bestemmer selv. Hensikten er å gi piloten mulighet til en mer håndfast risikoanalyse.

Denne sjekklista skal gjennomgås før flyging, og skal bidra til en erkjennelse av at det man gjør hver dag innebærer en risiko, og at den må tas alvorlig.

Det de ofte ser i SHT i etterkant av hendelser er at det har oppstått noe under operasjonen som det ikke har vært planlagt på. Hensikten med FRAT er bl.a. at man skal bli mere bevist på hva som kan skje, og være bedre forberedt på å håndtere ulike situasjoner.

Når politiet har fått utviklet og prøvd ut systemet tilstrekkelig, vil det gjøres tilgjengelig for de andre operatørene. Dette vil være et tema på møter fremover.

6. NAOC/M517

Vi har på tidligere møter diskutert muligheten for at operatørene kan få tilgang på forsvarets M517 kart. Forsvaret var derfor invitert til møtet for å presenterte det de hadde av kart, samt informere om hvordan forsvarets operasjoner var organisert. Dette sett i forhold til det bransjen oppfatter som et behov for bedre varsling av aktivitet i områder der både sivile helikoptre og militære luftfartøy opererer.

Flytryggingsinspektoratet (FTI) er et uhildet organ i Forsvaret som kan gå inn i alle operasjoner for å se om det er trygt. FTI er lokalisert på Rygge, og var representert på møtet ved Lasse Berg som gav forumet en orientering om det arbeidet de gjør.

Luftoperativt inspektorat (LOI) er også lokalisert på Rygge, og skal ivareta det operative aspekter og tilrettelegge for luftoperativ virksomhet. Edvard Murr fra LOI orienterte.

Forsvarets militærgeografiske tjeneste (FMGT) er fagansvarlig for, og forvalter av geografisk informasjon i Forsvaret. Enheten er lokalisert på Akershus Festning, og var representert ved Terje Larsen.

NAOC (National Air Operations Centre) er øverste ordre- og luftromskontrollmyndighet for norske luftmilitære styrker, og koordinerer bl.a. all Luftforsvarets aktivitet internt og eksternt, også opp mot sivil flytrafikk. Arild Johannessen orienterte om hvordan planleggingen foregår, og hva som må gjøres hvis planen som er lagt ikke kan følges. De har en god dialog med Avinor, men det er en omfattende jobb å finne ut hvor de sivile helikopteroperatørene har aktivitet og om denne berøres f.eks hvis det skal flys i lav høyde. I dag ringer man rundt for å få informasjon, men forsvaret kunne gjerne tenke seg andre måter å skaffe denne informasjonen på.

Kommunikasjon er en utfordring. Militære luftfartøy har kun en VHF radio. Denne er normalt satt opp med Norway Control frekvens. Det innebærer at de ikke har mulighet til å lytte på 123.5. Operatørene må derfor etablere kontakt med Norway Control når dette er mulig, og gi positiv posisjonsrapport. NOTAM tjenesten må brukes mer, særlig hvis man skal operere lenge i et område. Forsvaret ønsker også at operatørene ringer 755 36930 og opplyser om hvor de har aktivitet.

Statnett har lagt ut linjekart for 420 kV prosjektene på IPPC, men det fremkom på møtet at NAOC ikke var oppdatert på dette. Forumets ledelse vil foreslå et møte med Forsvaret hvor man ser på bedre løsninger.

Terje Larsen fra FMGT presenterte de forskjellige typer kart Forsvaret har, og kvaliteten på disse. Dette med produksjon av flykart er så komplisert at det er satt ut til et svensk firma som heter T-kartor. I fremtiden vil ikke Forsvaret lengre trykke papirkart. Det etableres en «Print on demand» løsning som innebærer at operatørene må ha egnede skrivere.

Alle har behov for tilgang på digitale kart. Forsvaret er åpen for dette, og ønsker samarbeid med operatørene for å gjøre kartene enda bedre.

Ledelsen sender oversikt over alle medlemmene med epostadresse i FsF til forsvaret.

7. Compliance list – SPO prosess.

Luftfartstilsynet har utarbeidet en «master compliance list» som skal danne grunnlaget for hvordan operatører demonstrerer å være i samsvar med regelverket. Alle operatørene har fått tilsendt denne, og LT har utarbeidet en instruks for hvordan denne skal brukes. Håndbøkene skal skrives om i henhold til innføring av Part SPO, og «compliance list» vil gjøre denne jobben enklere.

«Compliance list» vil være et verktøy i myndighetens tilsynsplanlegging og er derfor også relatert til LT's «Master checklist» til brukt ved gjennomføring av godkjenninger og tilsyn.

Denne skal også benyttes hver gang operatørene har en revisjon til håndbøkene. Det skal da sendes inn til LT en ny «compliance list» hvor det er markert hvilke punkter som er endret.

30.november:

8. Status tilrådninger

Det har vært en del interesse fra media rundt tilrådningene i høst. Dette i kjølvannet av saken om at LT ikke har ressurser til å gjennomføre nok tilsyn. Leder har derfor lagd en oppdatert status over tilrådningene, som er oversendt operativ direktør til bruk i henvendelser fra media. Status på tilrådningene ble diskutert i forumet, og vil bli tatt til følge.

9. Rapporteringsforordningen – highlights

FsF har fått presentert den nye rapporteringsforordningen tidligere, men leder ønsket å repetere de viktigste punktene i forordningen. Spesielt dette med krav til just cultur, oppfølging, analyse og klassifisering av hendelser, som skal gjøres internt i selskapene.

Risikoklassifisering skal beskrives i SMM/MSM og alle rapporter skal risiko-klassifiseres i henhold til denne prosedyren.

Det er organisasjonen sin plikt å rapportere, men man vil fremdeles ha mulighet til å rapportere anonymt via NF2007. Det skal også være en sterkere dialog mellom operatør og LT når det gjelder oppfølging av rapporter.

Rapportering via Opscom vil etter hvert bli mulig gjennom formatet E5X, slik at man enkelt kan rapportere derfra. Dette ligger nok noen måneder frem i tid. Det er dialog mellom LT og Opscom om dette. Operatørene er av den formening at man da vil se en enorm økning i rapportering.

10. Risk Based Oversight – Presentasjon

På Luftfartskonferansen i 2014 hadde Einar Schjølberg fra LT en workshop om Risikobasert tilsyn (RBT). Da det har vært stilt en del spørsmål fra markedet hva RBT går ut på, tok leder opp den presentasjonen som Schjølberg hadde på Luftfartskonferansen.

RBT kommer i tillegg til dagens regelbasert tilsyn, i henhold til Part OPS ARO.GEN. Det betyr at LT i samarbeid med operatørene skal identifisere risikoområder, både innad i organisasjonene, og i det «store bildet». LT skal planlegge sin tilsynsaktivitet i et større og mer langsiktig perspektiv for å sørge for at alle områder dekkes. Man skal gjøre en risikoklassifisering av de funn som avdekkes. For organisasjonene betyr det at tilsynsfrekvensen vil baseres på alvorlighetsgraden av disse funnene. Regelkravet om at hele «scopet» (alle paragrafer i regelverket) skal gjennomgås i løpet av en to års periode vil nok fortsatt legges til grunn i overskuelig fremtid. Fra LT sin side er dette ivaretatt gjennom årlige tilsyn. (Hovedbaserevisjoner).

11. Formalisering av vedtekter

Vi hadde en diskusjon på møtet i september vedrørende formalisering av vedtekter for FsF.
På bakgrunn av dette har Anne Severinsen lagd et utkast til nye vedtekter. Disse ble presentert og diskutert i møtet. Det ble foretatt noen endringer og tilføyelser i forslaget. Det nye forslaget sendes ut til alle medlemmene for endelige kommentarer. Det er viktig at den enkelte operatørs AM er involvert i denne diskusjonen, da det er AM som i siste ende må signere dokumentet på vegne av operatøren. Vi tar sikte på å ta beslutning på endelig tekst på møtet 31.01 – 01.02.17. Deretter vil vedtektene sendes ut for signatur av den enkelte operatørs AM.

12. Regler for drivstoffhåndtering - Gruppearbeid

Det er variabelt hva medlemmene har beskrevet i sine håndbøker rundt drivstoffhåndtering, noe som også er også avdekket av LT på feltinspeksjoner. Siden det er såpass viktig å ha på plass gode prosedyrer rundt drivstoffhåndtering, ønsket ledelsen å bruke tid på møtet til å arbeide frem noe som kan bli felles prosedyrer.
Det finnes flere regelverk som omhandler drivstoffhåndtering og som man skal forholde seg til.
Medlemmene ble delt inn i fire grupper som diskuterte og skrev ned hva man anså for å være viktig å få med i prosedyrene. Gruppene sender inn sitt forslag til ledelsen, så vil man i LT forsøke å lage et forslag til regler/prosedyrer knyttet til temaet.

14. Eventuelt/Avslutning.

a) Årlig kontroll av løfteutstyr skal utføres av en bedrift som er sertifisert for å gjøre det. Ikke av en ansvarlig person slik det står i BSL 5-5.

b) Airlift skal ha møte med Statnett i forhold til landingsplasser etc. Forumet ønsker tilbakemelding på hva som kommer ut av møtet. FsF må fronte at linje-eier sitter med ansvar for landingsplasser.

Møtedatoer 2017:
30.januar-1.februar (Park Inn Oslo Airport)
4.-5.april (Scandic Oslo Airport Hotel)
19.-20.september (Scandic Oslo Airport Hotel)
28.-29.november (Scandic Oslo Airport Hotel)

Hvis vi får det til, så er det mulig at møtet i april eller i september blir avviklet i hos en av operatørene.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (Noraviation), Tom Østrem (Airlift), Claus Tjalve (Lufttransport), Stian Solberg (Fonnafly) (dag 1), Fredrik Beckstrøm (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) (dag 2), Bjørn Steien (Heli Team), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Odd Arne Lyng (Midtnorsk) (dag 1), Tor Krokstad (Midtnorsk) (dag 2), Hans Herdahl (SHT), Stian Grimstvedt (EHC), Olav Tronesrud (Privatflygere), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Atle Edvardsen (LT), John Inge Bacher (LT), Anders Røsok (LT) (dag 2), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet