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	26.02.2013

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

26. februar 2013

Møtet ble holdt i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø.

1. Velkomst, presentasjon, gjennomgang av agenda.
Ledelsen hadde glede av å ønske medlemmene velkommen til møte i Bodø. Siden sikkerhetsstudien for innlandshelikopter skulle offentliggjøres under Luftfartskonferansen 27. og 28.februar, med påfølgende workshops bl. a. for forumets medlemmer, var det hensiktsmessig å legge møtet i FsF til Bodø denne gangen. Det var lagt opp til at de forskjellige avdelingene i LT skulle komme og presentere aktuelle saker med interesse for innlandsoperatørene.

Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet, da vi hadde tre nye personer til stede som representanter for sine organisasjoner. Disse var:
Tord Laugaland, Fonnafly
Kåre Halvorsen, SHT
Bård Mikkelsen, private helikopterflygere

Gjennomgang av agenda – ingen kommentarer, agenda godkjent.

Operativ Direktør Einar Schjølberg i LT startet dagens møte med å berømme FsF for det viktige arbeidet som gjøres i forumet for å forbedre sikkerheten innen bransjen. Deretter presenterte han implementeringsplanen for det nye EASA regelverket, med tidslinje for når endringer trer i kraft:

- EASA-OPS blir gjennomført i norsk rett i løpet av 1. halvår 2013, men i Norge har man valgt å ta full «opt out» til 28. oktober 2014.
- I mars 2013 vil LT sende ut høringsbrev om EASA-OPS. Her vil FsF bli høringsinstans.
- I april 2013 vil LT utgi en AIC som angir tidsfrister og fremgangsmåte for gjennomføring av endringer. Sammen med AIC'en vil LT legge ut det verktøyet som skal brukes for å komme i samsvar med EASA-OPS (compliance-list).
- Alle OM'er må endres i henhold til compliance-list, og sendes LT for godkjenning. LT vil starte arbeidet med konvertering av AOC'er fra 1. januar 2014.
- Fra april 2014 til oktober 2014 vil søknader om nye AOC'er og godkjenninger saksbehandles i henhold til EASA-OPS. Vedtak etter det nye regelverket kan ikke utstedes før i oktober, så man vil i denne perioden få vedtak godkjent i henhold til JAR-OPS, men i compliance med EASA-OPS, slik at vedtaket også er gyldig etter 28. oktober 2014.

FsF vil bruke mye tid på dette i 2013, slik at alle skal være forberedt på det nye regelverket, og ha alt på plass til 2014.

2. Godkjenning av møtereferat fra 3-4 desember 2012
Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Ledelsens oppgaver siden siste møte.
- FsF orientering på flygesjefsmøte i Sverige. Det var enighet om man skal opprette et sikkerhetsforum for innlandshelikopter basert på FsF.
- Statens kartverk invitert på møtet i FsF i april.
- Gjennomført budsjettforhandlinger. FsF har fått midler til fortsatt drift i 2013.
- Avsluttende møte med Safetec i forbindelse med sikkerhetsstudien.

4. Hendelser og uhell siden oktober 2012.
Havari – AS350 fra Helitrans i Lübeckbukta. Helitrans vet veldig lite om ulykken så langt, og hadde derfor ingen informasjon å dele med forumet. Preliminær rapport fra tysk havarikommisjon gir ingen indikasjon på årsak.

5. Prosedyre for offentliggjøring av sikkerhetsstudien
- Overlevering/offentliggjøring av studien vil skje på Luftfartskonferansen 28. februar. Leder FsF og Rolf Bye fra Safetec vil gi en kort presentasjon av studien og de viktigste funnene før representanten fra SD få overrakt studien.
27. februar vil det være en lukket workshop for FsF's medlemmer, og den 28. februar vil det være en workshop åpen for alle.

6. Rapportering og statistikk (Helle Aune Larsen – Analyse)
Helle Aune Larsen fra analyseavdelingen i Luftfartstilsynet presenterte på møtet rapporteringssystemet, og redegjorde for hvorfor man bør rapportere. Vedlagt følger hennes presentasjon.

Både BSL A 1-3 og NF-2007 (skjema for innrapportering) ble revidert i 2012. Dette for å tydeliggjøre rapporteringsplikt og metode. NF-2007 har man prøvd å lage så dynamisk som mulig for å lette innrapportering. Dessverre får Luftfartstilsynet altfor få rapporter fra innlands helikopter til at man kan identifisere problemområder og tendenser. Av 6000 rapporter i 2012 var kun 60 fra denne bransjen. Dette tallet er altfor lite til at LT kan bruke det til noe. Operatørene for innlands helikopter oppfordres til å få opp rapporteringsviljen. Personer som tør å innrømme feil, må belønnes og berømmes. Det må være en kultur i selskapene for å rapportere. Ledelsen i FsF må få på plass en spesifikk liste over hva som skal rapporteres for bransjen. Samtidig etterlyser bransjen tilbakemelding fra LT på det som blir rapportert inn. Dette må inspektørene i tilsynsavdelingen ha større fokus på under kommende inspeksjoner.

7. BSL E 2-1
Sverre Kjerpeseth fra Flyplassavdelingen var invitert for å informere om ny BSL E 2-1, men ble dessverre forhindret fra å komme på møtet. Han hadde sendt en presentasjon til leder FsF som ble fremlagt. Forumet fikk informasjon om status i arbeidet med ny merkeforskrift, og de viktigste endringene fra dagens regelverk. I tillegg fikk forumet informasjon om nye helikopterplasser. Vedlagt følger presentasjonen.

8. EHEST/EHSAT/EHSIT (Ørnulf Lien)
Ørnulf Lien orienterte om det arbeidet EHEST gjør, samt metodikken. Se vedlagte presentasjon.
Sekretær FsF vil sende en mail til medlemmene og be om forslag til hvem som kan bistå LT i arbeidet med å analysere norske ulykker.

9. EASA OPS / Management system (Tom Egil Herredsvela)
Tom Egil Herredsvela gjennomgikk Annex III Part ORO og oppbygging av den nye forordninga Air Operations. Det blir nå innført et krav om et system for å vurdere risiko, og complex operators blir nå pålagt å innføre et safety board.
Regelverket stiller ikke spesifikke krav til kompetanse til en safety manager. Operatøren skal bare se til at vedkommende er egnet til stillingen. LT bør definere retningslinjer for hvilke krav man skal stille til en safety manager. LT har en jobb å gjøre for å få en omforent forståelse av kravet til SMS.

10. Arbeidstidsbestemmelser (Tove-Mette Rabbmo)
Luftfartstilsynet overtok arbeidsmiljøansvaret for flygende personell i 2010 fra arbeidstilsynet, og har videreført den modellen arbeidstilsynet hadde.
I Luftfartstilsynet er det ansatt to HMS rådgiverne som skal påse at arbeidsmiljøloven blir ivaretatt i selskapene, og at de ansatte har medbestemmelse. Dette gjelder ikke arbeidstids-bestemmelser. Ansvaret for oppfølging av arbeidstid ligger hos tilsynsavdelingene. EASA skal i 2014 starte arbeidet med et regelverk for arbeidstid som skal omfatte helikopter.

11. PPL-gruppens arbeid med flysikkerhet (Bård Mikkelsen)
Da FsF ble etablert i 2009, ønsket en gruppe i privatflygermiljøet på Østlandet å få medlemskap i forumet. Denne gruppa på 12-14 personer treffes jevnlig for å utveksle erfaringer, og har tatt initiativ for at personer med kompetanse innenfor visse felt skal komme og informere i gruppen om spesielle ting. Det samme gjelder deltakelse i FsF som gir god læring for alle.

Av konkrete forhold ønsket Mikkelsen å ta opp AIC 02/12 som omhandler utleie av privat helikopter til kommersiell operatør. Her syns man i privatflygermiljøet at regelen om privat bruk på kun 20% av maskinens totale gangtid er i laveste laget, da noen av disse maskinene kun går 100 timer pr år. Da sier det seg selv at 20 timer flytid for eier blir i minste laget, og det er ønskelig at Luftfartstilsynet gir tillatelse til en økning av denne andelen.

Mikkelsen påpekte at man ikke ønsker å konkurrere med de kommersielle, men erfaringen fra bransjen er motsatt. Man må forvente at representanten for PPL-innehaverne i forumet aktivt jobber for å kommunisere ut forskjeller mellom privat og kommersiell drift. Privatflygerne ønsker også at noen fra forumet kan komme på møter i privatflygermiljøet og belyse temaer av interesse.

12. EASA godkjenning? – Dette kan da ikke være en modifikasjon? (Tom-Inge Fygle Hansen).
Tom-Inge Fygle Hansen jobber i teknisk avdeling i LT, og var invitert til møtet for å klargjøre regelverket rundt mindre modifikasjoner. Se vedlagte presentasjon.
Finnes det lettvinte løsninger for modifikasjoner? Svaret er NEI! Alle modifikasjoner skal være EASA godkjent. Det finnes ikke unntak. Det skal være likt sikkerhetsnivå i hele EASA området, og det er konkurransevridende om noen omgår dette og derav kan utføre et oppdrag til en lavere pris.
Det er kun EASA som kan avgjøre hva som er en modifikasjon. Man kan søke EASA om godkjenning av mindre modifikasjoner. Hvis EASA mener at dette ikke er en mindre modifikasjon, kan man få søknaden i retur, med beskjed om å kontakte en designorganisasjon (DOA).
Argumentasjonen fra bransjen har vært at det er dyrt å søke om modifikasjoner, men det er ingenting i veien for at selskaper (f.eks. medlemmer i FsF) kan gå sammen og søke felles om modifikasjoner som alle har nytte av. Da kan man dele kostnaden for denne søknaden.

13. Kurs i EASA OPS (Marianne Kirkesæther)
Det har kommet forespørsel fra Alf Tørrisplass i Airlift om forumet kan organisere kurs i EASA Ops for helikopter. Sekretær ønsker tilbakemelding snarest fra medlemmene om dette kan være interessant.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandhelikoptre

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Geir Hamre (LT), Bjarte Ellingsen (NLA), Stian Solberg (EHC), Sigurd Pfeifer (NORD Helikopter), Tor H Krogstad (Midtnorsk Helikopterservice), Claus Tjalve (Lufttransport), Tore Strid (Pegasus), Gunnar Nyhus (Heliscan), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Bjørn Steien (Heliteam), Alf Tørrisplass (Airlift), Alexander Wangberg (Helitrans), Bård Mikkelsen (PPL), Arnt Ring (Heliscan), Tord Laugaland (Fonnafly), Kåre Halvorsen (SHT), Per Kristian Hoff (Politiets Helikoptertjeneste), Geir Sandvold (Politiets Helikoptertjeneste), Ørnulf Lien (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Direktør Operativ Avdeling, Samferdselsdepartementet