Flysikkerhetskomitéen – Norsk Flygerforbund

Cockpit Forum

November 2016

Fageksperter – på rett plass, til rett tid

Flysikkerhetskomitéen (FSIK) har i det siste fått tilført flere ressurser og fått plass til flere fagfolk enn tidligere for å jobbe med sikkerheten innen luftfart. Cockpit Forum har vært NFs kommunikasjonskanal i flere tiår, men i takt med tidsalderen er det lagt opp til digital lesing med tilgjengelige linker. Vi er representert i en rekke utvalg og grupper, og finner Cockpit Forum som en praktisk og relevant metode for både opprettholde og inspirere til dialog.

Komitéleder HUPER har vært på IFALPA-møte i Bangkok. Her har han videreført bekymringer fra det høye nord, diskutert og tatt med seg lærdom tilbake til luftfartsmiljøet i Norge. Som med de andre seksjonene i Flysikkerhetskomitéen vil kunnskapen bli brukt for å informere og påvirke tilsyn, politikere og øvrige aktører i luftfarten.

Det er viktig at det proaktive (og langsiktige) arbeidet for å sikre forbedringer innen sikkerheten ikke slappes av pga en god statistikk. Utsagn fra tilsynsmyndighetene kan gi inntrykk av at mangel på rapporter eller hendelser gjør at en kan slappe av mht tilrådninger og sikkerhetstiltak. Slik jeg kjenner Luftfartstilsynets ansatte, både som tidligere kolleger og i direkte kontakt, vet jeg at dette ikke gjenspeiler deres meninger og oppfatninger. Det er derfor viktig at, når luftfartens myndighetsrepresentant er ferdig med omorganiseringer, de kommer på banen for å rette opp et skjevinntrykk.

Alle momenter Flysikkerhetskomitéen jobber med vil det ikke være plass til i utgaver av Cockpit Forum. De fleste forblir upublisert, men FSIK jobber hver dag med saker som er relevant for luftfarts-Norge.

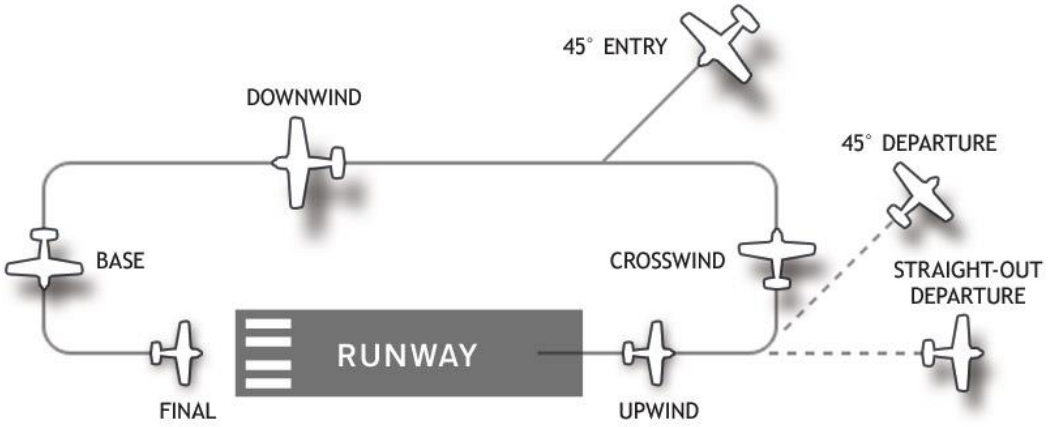
Jo Bjørn Skatval
Leder Flysikkerhetskomitéen

Cockpit Forum er et nyhetsbrev om flysikkerhet.
Det sendes ut til relevante aktører og interessenter når relevante momenter og informasjon som Flysikkerhets-komitéen (FSIK) innehar bør spres i miljøet. Tidligere utgaver har også vært benevnt som FSIK-Bulletin
Aktuelle artikler/innspill kan sendes inn i word-format til NF@flyger.no

SID/ STAR FRASEOLOGI OG PROSEDYRER – alt til det bedre?

Det har i mange år vært uklarheter rundt fraseologi i forbindelse med SID og STAR.

ICAO PANS-ATM (doc 4444) fastslår at høyde- og hastighetsbegrensninger i SID/STAR skal overholdes med mindre man får eksplisitt beskjed om noe annet. Her syndes det mye i de forskjellige europeiske ATC-enhetene, noen land har laget egne prosedyrer og fraseologi for å klargjøre hva de forventer.



For å unngå misforståelser om hva klareringer innebærer når det er restriksjoner på SID/STAR kartet, har den nyeste utgaven av ICAO PANS-ATM (doc 4444) kommet med ny fraseologi. Flygeleder skal nå uansett si fra om begrensningen gjelder eller ikke.

Flysikkerhetskomitéens ATS-seksjon har gått nøye gjennom fraseologien, og ser fremdeles behov for forbedringer. Disse innspillene sendes inn til IFALPA for videre vurderinger.

For mer utfyllende informasjon trykk HER

Lars Frode Hoel
Air Traffic Services-seksjonen (ATS)

Rusmidler og luftfart – et brennbart tema

Etter Germanwings-ulykken er et av tiltakene fra EASA økt fokus på Random Drug Testing (RDT). Som sikkert flere har fått med seg har det vært tilfeller med alkoholpåvirkede crew her i Norge, og da ofte der vitner har rapportert bekymring til myndigheter som har reagert. Det vi ikke hører mye om er de falske positive tester som RDT fører med seg.

Etter at lovgivingen rundt RDT ble endret for luftfarten, trenger ikke påtalemyndigheten mistanke om straffbare forhold for å teste crew i tjeneste. Alle crew må være forberedt på å bli testet i tjeneste. Da kan det være greit å vite hvordan man skal forholde seg til dette. Blir man testet kan man reserver seg mot dette. Da vil det automatisk bli opprettet politisak, og en slik framgangsmåte er ikke å anbefale. Alkometer er det vanligste form for test-apparat, men man kan også bli bedt om saliva-prøve for medikamenter eller narkotiske stoffer. Ved positivt utfall vil man måtte følge med for blodprøve. Det er viktig at man aldri er alene med de som tar prøver, men at det er en tredje person tilstede. Når testresultat er ferdig må man påse at resultater blir delgitt den som har blitt testet. Svært viktig er det at resultater/ prøver blir forseglet. Bruk gjerne vitner og din mobiltelefon, der det er mulig for å dokumentere. Ved positiv prøve må man så raskt som mulig ta kontakt med egen forening eller NF.
Det finnes svært mange feilkilder, både hos alkometer og i saliva-test. Munnskyllevann, valmue-frø og mange andre næringsmidler vil kunne slå ut falskt-positivt. Derfor er det viktig med dokumentasjon. Etter å ha blitt testet må man vurdere om man er fit for flight, og det må gjelde hele crewet.
IFALPA er ikke en tilhenger av RDT, men støtter såkalte Peer-program, også kalt kollegastøtte, der man kan avdekke og hjelpe før rusproblemer innvirker på jobben. Slike programmer blir også påbudt, etter Germanwings-ulykken, og det er opptil selskapene å opprette disse. NF vil i nær framtid skaffe seg ytterligere kompetanse på dette feltet og vil i framtiden være behjelpelig med å starte og utvikle slike program.

VFR - Very Factual Rumors

- En NF-app er under utvikling for Android og iPhone. Denne vil bl.a. kunne gi råd og anvisninger for hva en skal gjøre hvis kommer ut for uhell eller hendelser. Dette vil også gjelde for NF-medlemmer i utlandet, hvor IFALPA-medlemskapet gir tilgang på hjelp.

- Ønsket om å holde piloter i jobb så lenge som mulig gjenspeiler seg i at sterke krefter jobber for å øke pensjonsalderen fra 65 år. Medisinske sjekker ønskes som grunn for å la enda eldre piloter fly med passasjerer. Det rapporteres slik at å miste synet på et øye ikke er nok til å miste trafikkflygersertifikatet.

- 27sep – 07okt16 møttes ICAOs generalforsamling (skjer hvert 3. år). IFALPA og IATA er de eneste interesseorganisasjonene som har fast observatørplass i ICAOs Air Navigation Commission (ANC). Blant IFALPAs innspill på konferansen rundt nye elementer var en bevisstgjøring om faremomentet med små RPAS (droner) og GNSS(GPS)-jamming i luftfart.

Som den oppvakte leser sikkert har tenkt igjennom ville ikke RDT ha endret utfallet av Germanwings-ulykken. Linken mellom RDT og Germanwings er det vanskelig å se.
Mer info om hvordan man forholder seg til RDT vil komme i mer brukervennlig form, så raskt NF har diskutert hvordan man skal forholde seg til RDT.

Se mer HER

John Kristoffersen,
Human Performance-seksjonen (HUPER)

Påbudt kurs ifm nyterminal

T2-terminalen på OSL nærmer seg ferdigstillelse, og de fleste har fått med seg kravet om å gjennomføre en kurspakke bestående av "bli kjent"-simulering og "online crew" innen 1. Desember. Flysikkerhetskomitéen tok tak i noen naturlige spørsmålsstillinger og etter bl.a. en bekymringsmelding ang. potensielt securitybrudd ifm kurset er det klart at Avinor har endret kurspakken til en grei PDF med relevant info. Norsk Flygerforbund har sendt tilbud om denne løsningen til medlemsforeningene da den ikke tilkommer alle automatisk.

Ta kontakt med arbeidsgiver hvis noe er uklart angående kravene og fristen på 01des16.

Thorstein Tonning
Security-seksjonen (SEC)

«Go-Around!»

Flere ulykker i det siste har forekommet ifm avbrutte innflyginger. Aircraft Design & Operation-komitéen i IFALPA ser behovet for å ta med en del momenter i sin Briefing leaflet om utfordringer som kan oppstå. Sludd og snøbyger gjør dette mer aktuelt i disse tider, så det kan være verdt å ta en titt HER

Bård-Ove Skandsen
Aircraft Design &
Operation-seksjonen (ADO)

FSIK Flysikkerhetskomitéen

Norsk Dronepilotforening

NF har en fått en ny medlemsforening, og det medfører et enda større fokus på inkluderingen av RPAS i sikkerhetsarbeidet i Flysikkerhetskomitéen. FSIK har etablert en arbeidsgruppe som gjenspeiler ECAs Working Group, hvor den nye bransjedelens ressurser og trusler vil være i fokus. Nye medlemmer i NDF vil være nøkkelpersoner i gruppen.

Oppdatering av HOFO saka

HOFO eller Helicopter Offshore Operations som vil bli Subpart K av Annex V (Part- SPA), som igjen er ein del av Commission Regulations (EU) No 965/2012.

Dette er kva EASA har laga for alle som skal operere helikopter til havs, det vere t.d. olje og gass eller offshore vindmøller. Denne saka er snart ferdig behandla i EU og vil bli implementert som lov i alle EU statar. Om den vil bli implementert inn i Norsk lov er framleis ikkje vedtatt.

NF meiner at Norge ikkje treng å innføre denne regelendringa i norsk lov, sidan norsk sokkel utanfor 12 nautiske mil ikkje ligg under EØS avtalen. Me ser på desse nye EU regelendringane som ei negativ utvikling av sikkerheitsnivået på Norsk kontinentalsokkel.

HOFO vil svært sannsynleg føre til at AOC'ane til helikopterselskap i Norge vil bli flytta ut og etablert i land med lågare kostnader. Dette kan føre til at nokon startar opp eit selskap i t.d. Romania for å fly ut i Barentshavet utan lokal godkjenning, alt dei treng er å sende eit brev til Luftfarttilsynet med informasjon om at dei er i landet.

Luftfartstilsynet (LT) vil med innføring av HOFO miste kontroll og sanksjonsmoglegheiter over helikopter-operasjoner innanfor det som framleis er den viktigaste eksportnæringa i Norge. Utan

anna tilsyn enn «ramp checks», vil det vere vanskeleg for norske myndigheiter å danne seg eit bilde av korleis helikoptersikkerheita utviklar seg på norsk sokkel.

Det er og ein fare for at tre-part samarbeidet som me har utvikla over mange år står for fall når operatørar som er ukjent med den norske modellen skal møte med eit LT utan myndigheit. NF frykter at kompetansen og den proaktive tilnærminga som bransjen har til sikkerheit gjennom arbeidet til Samarbeidsforum (SF), vil gå tapt. Dette arbeidet har gjeve oss den beste sikkerheitsstatestikken innanfor helikopterdrift i heile verda, og det er det nivået me skal ligge på i framtida også.

Så kva skjer i Norge?

Samferdselsdepartementet (SD) har etter påtrykk frå Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på Norsk kontinentalsokkel (SF), gjeve Safetec i oppdrag å konsekvens-utreie kva HOFO vil bety for norsk luftfart.

SD vil så gå gjennom rapporten, ein faktasjekk med tanke på korrekt tolking og bruk av regelverk.

Vidare vil Safetec ferdigstille rapporten som så vil bli sendt ut til offentleg gjennomgang der me kan komme med kommentarar. Etter det vil den gå til regjeringa for politisk behandling, før det blir gjort eit vedtak der Safetec sin rapport er ein del av grunnlaget.

CF-historien:

Safetec sin rapport vil mest sannsynleg bli publisert ut på nyåret.

NF, saman med fleire aktørar i bransjen, har jobba aktivt for at denne saka skal bli tatt alvorleg og behandla så grundig som mogleg. Me vil forsette dette arbeidet med full styrke til eit endeleg vedtak er fatta.

Andreas Sætre
Helikopter-seksjonen (HEL)

Flysikkerhetskomitéen (FSIK) er en samling flyeksperter innen et bredt spekter av luftfartsfag/-seksjoner.
Med et bredt kontaktnett samt god dialog med andre luftfartsaktører sikrer FSIK et fast fokus på luftfartssikkerhet.
Tilknytningen til internasjonale pilotorganisasjoner som European Cockpit Association (ECA) og International Federation of Airline Pilots Association (IFALPA) er essensiell for tilgang på kunnskap, forståelse og referanser.
Komitéen er selvstyrt operativt og teknisk, og er administrert under Norsk Flygerforbund

1. januar 1985, Eastern Air Lines Flight 980 har med seg 29 passasjerer og en haug med smuglergods da det krasjet inn i siden av et 21 112 fot høyt fjell i Bolivia. I flere tiår florerte konspirasjonsteorier, samtidig som vraket var utilgjengelig, kroppene forble savnet og FDR/CVR manglet. Så organiserte nylig to venner fra Boston en ekspedisjon som skulle avslutte spekulasjonene.

Flysikkerhetskomitéen har vært i kontakt med forfatteren og fått tillatelse til å gjengi artikkelen via denne linken.

Flysikkerhetskomitéen, Luftfartens Hus, Drammensveien 43, 0271 Oslo
Epost: NF@flyger.no www.flyger.no tel: +47 67 10 26 10

ECA Piloting Safety

Norsk Flygerforbund Cockpit Association of Norway

I·F·A·L·P·A The Global Voice of Pilots