

Datum

2018-04-20

Handläggare

Karl-Axel Edén

Sjö- och luftfart

Enheten för operatörer och luftvärdighet

Sektionen för helikopter, allmänflyg och fritidsbåtar

Flygsäkerhetsforum för helikopter

Protokoll

Datum	2018-04-20
Tid	09:00 – 16:00
Plats	Solna Access, Stockholm
Vid protokollet	Ola Sterner, Karl-Axel Edén
Närvarande	Se bilagd deltagarförteckning

- 1 Lars Haglund hälsade deltagarna välkomna och såg fram mot att delta i forumet under dagen. Lars drog agendan och tillsammans med Anders Leufgård gick han också igenom målsättning och förutsättningar för forumet.
- 2 Fredrik Kämpfe presenterade sig som ny branschchef på SFB
- 3 Fredrik menade att det är viktigt att utkomsten av dessa möten inte blir så bindande att de liknar tillsyn.
- 4 Anders Leufgård frågade om dessa möten skulle kunna leda fram till en branschstandard. Alltså att forummedverkan kan leda till att bli en förutsättning i vissa upphandlingar. Även Thomas Rönnkvist menade att det fungerar så i Norge. **Frågan överförd till nästa möte.**
- 5 Linda Sandberg tog upp att det är viktigt att protokollet justeras. Det blir inte rimligt om alla deltagare ska justera, utan det bör utses två representanter för marknaden som gör detta. Förslag på namn skulle meddelas från branschen under dagen. **Kvarstår, Ola Sterner kontaktar Linda för namnuppgifter.**
- 6 Linda ville att det på samma sätt som i Norge ska bli en subventionerad verksamhet att delta i detta forum. Hon har tagit upp detta med Nils Paul från ND. **Branschen förutsätts driva frågan mot ND.**
- 7 **Målsättning är att efter varje möte ska det vara klart vilka frågor som ska tas upp nästa möte.**

- 8 Ola Sterner frågade hur TS kan få information om vilket underlag som branschen behöver avseende det som ska avhandlas under kommande möte. Kan han ha Linda som fokuspunkt? Linda var lite tveksam eftersom inte är expert på operativa frågor. Ett annat förslag var att Ola helt enkelt har kontakt med de som är intresserade av den specifika frågan. Eftersom Linda representerar en branschförening är det kanske ingen bra idé att Linda är ensam fokuspunkt. Resultatet blev att Ola och Linda initialt har kontakt men att det är ok för andra att kontakta Ola
- 9 Johan Agin föreslog att ha två olika grupper som är specialiserade på icke-komplexa luftfartyg respektive komplexa. Förslag/inspel att följa upp vartefter forumet utvecklas
- 10 Tomas Rönnkvist samt flertalet av deltagande operatörer, önskade att det hålls 4 Flygsäkerhetsforum/år, åtminstone initialt. Till detta kommer FC-mötet (OPS-möte) och AM/QM-dagarna. Överförd till kommande möten. Önskemål framställdes på att nästa forum hålls i andra halvan av september, gärna mitt i veckan.
- 11 Operatörerna var ganska överens om att ifrågasätta relevansen av AM/QM-dagarna. TS delade inte denna uppfattning.
- 12 Fråga från Christian Lofur om det skulle kunna gå att flytta FC-mötet (OPS-mötet) till januari verkade inte speciellt intressant bland deltagarna
- 13 Tomas menade att det är viktigare med en högre frekvens på mötena än genomarbetade konceptarbeten från TS. Med hög frekvens på mötena är det nämligen svårt för TS att hinna med att bereda underlag. Detta sade sig deltagarna ha förståelse för och acceptera.
- 14 Bensträckare
- 15 Förslag att nästa möte **(2018-09-26)** ska behandla:
- 15.1.1 Punkten 2 i ämneslistan. Gemensam mall för SOP för SPO
- 15.1.2 Punkten 7 i ämneslistan. Målbaserad tillsyn fokuspunkter för 2018 – genomgång och utfall
- 15.1.3 Punkten 6 i ämneslistan, ”Hur att förhålla sig till att använda sig av lastkorg vid CAT”?
- 15.1.4 Punkten 12 i ämneslistan. ”Rotor gående” – ny ansökan om undantag

- 15.1.5 Punkten 11 i ämneslistan. Krav på landningsplatser vid CAT. Flygning över ogästvänlig terräng. Prestandakrav för att kunna utföra "safe forced landing"
- 16 TS mailar ut presentationen till alla deltagarna efter mötet så att listan över inlämnade förslag på ämnespunkter kommer alla tillhanda. Powerpoint och protokoll kommer också (denna gång) att skickas ut till de operatörer som inte deltog vid det första mötet. Forumet ska vara öppet för alla intressenter.
- 17 Frågan om mötenas upplägg kom upp igen. Dagen/dagarna bör vara uppdelade i två delar. En där deltagarna själva diskuterar praktiska frågor och där TS bara modererar, och en där TS är motpart och regelapplicering diskuteras.
- 18 Fredrik föreslog att inte dela upp dagarna i TS och bransch utan istället diskutera "flytande" mellan branschstandard och TS regeltolkningar. Han menade att den föreslagna strukturen mycket väl kan formas naturligt efter några möten.
- 19 Vi bordlade frågan om mötesstrukturen till eftermiddagen eftersom Dan Svensson från TS inte kunde vara med då och vi behövde honom för DG-diskussionen
- 20 DG-föreskrift
- (1) Krävs verkligen SPA-DG för DG?
- (a) Svaret är ja
- (b) Det finns vissa lättnader från kraven vid transport men det förutsätter ändå dg-tillstånd. Man kan inte få lättnad från krav på själva tillståndet
- (c) Fullständigt SPA-DG är inte riktigt korrekt beskrivet. Det som gäller är att man måste beskriva det som man ska göra. Fraktar man inte allt måste man inte ha tillstånd till allt.
- (d) Hur gör Norge? De har en slags SPA-DG. Vad är den egentliga skillnaden mellan Norges "diplom" och ett tillstånd enligt SPA-DG som beskriver det man fraktar? Fråga för Dan som förs vidare till nästa möte
- (e) Fråga om skillnaden mellan undantag och lättnad? Egentligen ingen skillnad, men man kan inte slippa tillståndskravet men däremot behöver man inte nödvändigtvis göra allt som normalt krävs, eller att man

får ta med något som egentligen inte ens får frakta med tillstånd.

- (f) TS bör föra en diskussion med MSB om kravet på säkerhetsrådgivare. Det är inte rimligt att alla små bolag som har SPA-DG ska ha en säkerhetsrådgivare. Per-Ragnar Viklund kräver att TS presenterar ett bättre underlag för att hjälpa till att göra en korrekt dg-ansökan. Han skickar en lista till Dan över vad de behöver tillstånd för.
- (g) Dan slog fast att man inte behöver ett detaljerat tillstånd. Man ska ha ett tillstånd, och sedan beskriver man i SOP hur man uppfyller kraven i TI.
- (h) Det kostar SEK 44 000:- initialt att få ett dg-tillstånd. Sedan tillkommer en årskostnad. Dessutom finns en administrativ kostnad för bolaget att ta fram underlaget. I dagsläget finns ingen möjlighet att ha ett "mindre" tillstånd som är billigare. Transportstyrelsen kommer att undersöka möjligheten att ändra i avgiftsförordningen.
- (i) EASA har beslutat att ICAO TI ska gälla i Sverige. TS kan medge lättnader från kraven som gäller under transport när man har ett SPA-DG.
- (j) Man får ha en egen säkerhetsrådgivare och måste alltså inte köpa tjänsten. Det krävs i och för sig en utbildning och en återkommande uppdatering.
- (k) Sven Stenvall föreslog att gruppen gemensamt tar fram ett underlag till ansökan. Detta skulle spara administrativa kostnader. Gruppen är då medveten om att det ändå kostar årsavgift för de bolag som ansöker. **Förslag som förs vidare till nästa forum**
- (l) Någon i bolaget bör kunna ICAO-TI. Alla måste dock inte kunna hela boken. Det måste finnas instruktioner som personalen kan följa.
- (m) Linda föreslog att TS tar upp med ND att det är ett samhällsbehov att frakta batterier och liknande. Därför bör ND försöka påverka MSB att ta bort kravet på säkerhetsrådgivare. Det är tydligen endast Sverige i EU som har krav på sådan.

- 21 LUNCH
- 22 Mötesstruktur fortsättning, TS föredrar, i ett ingångsskeende, huvudparten av ämnena vid de närmast kommande forumen, eftersom branschen inte ansåg sig fullt ut redo ännu. TS vidhåller nödvändigheten av att branschen tar detta ansvar så snart som möjligt. Viktigt är också att "öppen" tid finns till att ta upp nya ämnen och aktualiteter.
- 23 Per-Ragnar ville diskutera användande av lastkorg vid CAT.
- (1) Operatörerna diskuterade frågan.
 - (2) Anders Leufgård uppmanade till en genomgång av regelverket till nästa forum och föreslog att TS skulle vara behjälplig branschen med att ta fram regelreferenser. Deltagande operatörer menade att detta inte var nödvändigt, utan att man hittade själva i regelverket.
 - (3) Ämnet överfört till nästa forumtillfälle
- 24 Kalle föredrog EASAs underkännande av artikel 14.4 om rotor gående
- (1) Gruppen kom fram till att behovet finns trots EASAs underkännande
 - (2) En liten arbetsgrupp under ledning av Karl-Axel bör startas. Ett förslag är att Mats Sandberg blir den som samlar kollektivets input. Karl-Axel Edén sammankallar
 - (3) TS kollar möjligheten att ta fram statistik ur den europeiska databasen för händelserapportering, avseende olyckor med helikopter som haft rotor gående på marken.
 - (4) Branschen behöver vara TS behjälplig med att ta fram riskanalyser samt relevant argumentation för en ny ansökan om undantag.
 - (5) Ett tydligt budskap från TS att det nuvarande undantaget måste dras tillbaka
 - (6) TS anser det viktigt att poängtera att TS ställer sig tveksamma till att vi kommer att ha framgång med en förnyad ansökan, men att vi avser göra ett försök.
- 25 AXG – sjukvård i extrem glesbygd

- 1) Anders föredrog frågan
 - 2) Som projektet är beskrivet, med akutvård, transport av medicinsk utrustning, H24-beredskap m.m., blir det väldigt likt SAR eller HEMS
 - 3) Anders uppmanade gruppen att fundera över begreppet AXG till nästa möte
 - 4) Till nästa möte ska forumdeltagarna ha läst på vad som gäller "pre-surveyed landing site". Och vilka prestandakrav som gäller vid flygning utan säkerställd nödlandning (safe forced landing). Detta för att kunna föra en diskussion utifrån samma bas
 - 5) TS fortsätter dialog med upphandlare av AXG samt fjällräddning. TS har startat en rättsutredning för att fastställa gränsdragning mellan HEMS/AXG, SEARCH/SPO samt RESCUE/HEMS,CAT
- 26 Micael Jacobsson föreslog för forumet att man ska öppna en plattform på Internet för forumet. Anders Leufgård tog upp problematiken för TS att som myndighet delta i ett öppet forum. Förslaget är bra och möjligheten behöver undersökas närmare. **Överförs till kommande forum**
- 27 Lars Haglund tackade "de tappra kvarvarande" deltagarna och önskade samtliga en trevlig helg.

Deltagarlista Flygsäkerhetsforum för helikopter 2018-04-20

Linda Sandberg	Svenska Flygbranschen
Fredrik Kämpfe	Svenska Flygbranschen
Madeleine Grimhall	Fjällflygarna
Michael Åkerlund	Sjöfartsverket
Micael Jakobsson	Jämtlandsflyg AB
John Cannerfelt	H-bird Aviation Services
Tomas Rönnkvist	Rotorservice Norden AB
Christoffer Stenvall	Rotorservice Norden AB
Niklas Alsterberg	Storm Heliworks AB
Stefan Larsson	Storm Heliworks AB
Mikael Enberg	Storm Heliworks AB
Sven Stenvall	Kallaxflyg AB
Assar Eklund	Kallaxflyg AB
Afshin Mustafa Bonab	Sjöfartsverket
Anders Roos	Polisflyget
Dick Johansson	Polisflyget
PärRagnar Viklund	Arctic Air AB
Rickard Zieverts	Stockholms Helikoptertjänst AB
Johan Agin	Svensk Luftambulans
Johan Tapper	Svensk Luftambulans
Agne Widholm	Statens Haverikommission, SHK
Lars Haglund	Transportstyrelsen
Anders Leufgård	Transportstyrelsen
Karl-Axel Edén	Transportstyrelsen
Bernt Kolm	Transportstyrelsen
Mats Bernhardsson	Transportstyrelsen
Christer Fridell	Transportstyrelsen
Christian Lofur	Transportstyrelsen
Carl Stålberg	Transportstyrelsen
Dan Svensson	Transportstyrelsen
Mats Bernelind, via Skype	Transportstyrelsen
Ola Sterner	Transportstyrelsen