

# Referat - Luftfartstilsynets HMS-forum #10

---

**Dato:** 23 oktober 2018.

**Tid:** kl. 11.00 – 15.00.

**Sted:** NHO Luftfart, Oslo.

## Tilstede:

Kjell Finvåg (HK/LO Luftfart)  
Tom Heradstveit (Norsk Flygerforbund/LO Luftfart)  
Tove Henriksen (Parat Luftfart)  
Trude Mathisen (Parat Luftfart)  
Elin Roverudseter (Kabinansattes Forbund/LO luftfart)  
Camilla Rise (NHO Luftfart)  
Ann Helen Nikolaisen (NHO luftfart)  
Trond-Eirik Strand (Luftfartstilsynet)  
Beate Karlsen (Luftfartstilsynet)

## Forfall:

Anne Helene Fodnes (Luftfartstilsynet)  
Tove-Mette Rabbmo (Luftfartstilsynet)

**Møteleder:** Trond-Eirik Strand

**Referent:** Beate Karlsen

Nr.	Dagsorden	
	Åpning av møtet	LT
	Strand åpnet møtet.	
1/2/2018.	Godkjenning av sakliste	Alle
	<p>Sakslisten godkjennes med presisering om at sakene som tas opp i forum skal ikke være av selskapsintern karakter. Det betyr at temaene skal ha en bred problemstilling og ha generell betydning.</p> <p>Tilgjengeliggjøring av referatet på Luftfartstilsynets internettsider er tidligere avklart i forumet og bekreftes positivt</p>	
2/2/2018.	Luftfartstilsynets oppfølgende arbeidsmiljøundersøkelse 2019. Diskutere mulighet for samarbeid.	Alle
	<p>Luftfartstilsynet ønsker å kartlegge interessen for å gjennomføre en ny runde med nasjonal arbeidsundersøkelse i regi av etaten. Det er søkt midler gjennom Statsbudsjettet 2019 uten at det er signaler om å bli innvilget men alternative løsninger vurderes. Det er også en tanke om at en oppfølgende undersøkelse skal være mest mulig tilsvarende den forrige, dette slik at resultatene kan ses i sammenheng.</p> <p>Arbeidstakerorganisasjonene stiller seg positiv til å gjennomføre en ny runde og tilbyr å bidra til å distribuere invitasjon.</p> <p>Arbeidsgiversiden ved de største kommersielle selskapene signaliserer at de som et utgangspunkt ikke ser for seg å bidra like sterkt som ved</p>	

	<p>første runde og presiserer at de ikke tar stilling til om Luftfartstilsynet skal gjennomføre en ny undersøkelse. Forhold relatert til GDPR må avklares da det også kan begrense muligheter for gjennomføring av en slik undersøkelse.</p> <p>Det ble også diskutert hva undersøkelsen har bidratt til av konkrete aktiviteter. Resultatene fra undersøkelsen er benyttet som utgangspunkt for blant annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Referansekilde for å beskrive forholdene i bransjen.</li> <li>• Bakgrunn for igangsettelse av Luftfartstilsynets fatigue kampanje</li> <li>• Safety promotion tiltak i samarbeid med HMS trepartsforum gjennom nasjonalt fatigueseminar og workshop i forbindelse med Luftfartskonferansen</li> <li>• Klargjøring av nye regler for rapportering av fatigue</li> <li>• Fokuseret tilsynskampanje mot segmentet tung luftfart</li> <li>• Forskningsprosjektet HumP og masteroppgaver er initiert som følge av resultatene</li> <li>• Bidrag til åpen dialog omkring forhold som er av betydning for arbeidsmiljø</li> </ul> <p>Hovedformålet er å danne ett overordnet bilde for bransjen med hensyn til arbeidsmiljø innen luftfartsbransjen. Den har ikke til hensikt å understøtte ulike konkrete aktiviteter i selskapene, til det er den for generell.</p>	
3/2/2018.	HMS – seminar, status	LT
	<p>Det ble sist møte foreslått å etablere ett HMS seminar for bransjen hvor Luftfartstilsynet er initiativtaker. Dette arbeidet har ikke startet, det er fortsatt interesse for ett slikt seminar og Luftfartstilsynet tar initiativ til å starte arbeidet.</p> <p>Det ble også diskutert litt omkring formål og temaer som kan være relevant i ett slikt tema. Ett av forslagene fra arbeidsgiverorganisasjonene var en fellesesjon mellom arbeidstakerorganisasjonene omkring roller knyttet til vernetjeneste og tillitsvalgt.</p> <p>Forslag til temaer og videre arbeid gjøres utenfor forumet med bidrag fra forumets medlemmer. Luftfartstilsynet koordinerer dette.</p> <p>Forumet antar at det mest realistiske tidsrom for selve seminaret er medio 2019. Saken følges opp i forumet med hensyn til status</p>	
4/2/2018	Informasjon om melding av arbeidsulykker	LT
	<p>Ved en alvorlig arbeidsulykke skal Luftfartstilsynet varsles om ulykken rammer besetningsmedlemmer. De samme kanalene for varsel til Luftfartstilsynet som ved en luftfartshendelse skal benyttes. Det vil komme informasjon om dette på Luftfartstilsynets internettsider.</p> <p>Det ble også diskutert hva som skal varsles og hvordan dette følges opp fra Luftfartstilsynets side.</p>	

	<p>Arbeidsgiver har plikt til snarest mulig å varsle Arbeidstilsynet, i dette tilfellet Luftfartstilsynet og nærmeste politimyndighet om alvorlig personskade eller dødsfall som skjer i forbindelse med arbeid.</p> <p>Det er ikke fastsatt og entydig definisjon på hva som menes med alvorlig skade, og som dermed er meldepliktig, noen eksempler gjennomgås i forumet og vil klargjøres på nettsidene.</p> <p>I tillegg gjelder varslingsplikten ved luftfartshendelser som vanlig.</p> <p>Det er samarbeid mellom Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet omkring bruk av relevant kompetanse.</p> <p>Generelt vil oppfølgingen fra Luftfartstilsynet basere seg på undersøkelser omkring de eventuelle hendelsene, og avhengig av hva som framkommer i den enkelte situasjonen vil Luftfartstilsynet vurdere hvilke konkrete tiltak som skal iverksettes.</p>	
5/2/2018	Flymedisinsk behandlingstid, status og veien fremover	Parat/LT
	<p>Saksbehandlingstiden knyttet til flymedisinske forhold oppleves som lang og kan ha store konsekvenser for den enkelte, spesielt med hensyn til at vedkommende kan være «frisk» i henhold til rettigheter omkring bistand fra det offentlige, men «syk» med hensyn til å kunne utøve sin funksjon som besetning. Det er ofte vanskelig å i praksis tilrettelegge slik at medarbeideren har meningsfulle oppgaver og gir verdiskapning for virksomhetene.</p> <p>Det ble vist til praksis i Sverige hvor saksbehandlingstiden er svært kort. Per i dag er saksbehandlingstiden i snitt ca 6 uker hos Luftfartstilsynet, og det arbeides kontinuerlig med effektivisering av dette men handlingsrommet er begrenset. Frem mot jul er kapasiteten økt med 0,2 årsverk.</p> <p>Det ble gjort at en synliggjøring av konsekvensene for virksomhetene, både med hensyn til kostnadene omkring dette og de sosiale konsekvensene for enkeltindividene overfor Luftfartstilsynet er fornuftig. Det ble enighet mellom arbeidstakerorganisasjonene og arbeidsgiverorganisasjonene og iverksette i fellesskap ett arbeid med en slik synliggjøring som oversendes Luftfartstilsynet. NHO Luftfart tar initiativet til dette arbeidet.</p> <p>Luftfartstilsynet tar tilbakemeldingene som ble gitt internt til ansvarlige enhet og partene er oppfordret til å rette henvendelser om problemstillingen direkte til ansvarlig enhet.</p>	
6/2/2018	Det er kommet spørsmål omkring helsefare i forbindelse med stråling fra wifisystemer	Parat
	<p>I forbindelse med montering av wifi-anlegg reises spørsmål omkring helsefare knyttet til dette. Saken har sitt utspring fra ett konkret selskap men ble diskutert på generelt grunnlag,</p> <p>NHO Luftfart viser til at wifi-anlegg er godkjent av EASA og ga generell informasjon om hvordan strålefeltet på utsiden av flyet kan være skadelig for personell som er grunnen til det skal slås av på bakken.</p>	

	<p>Det er også ett ønske at Luftfartstilsynet gir veiledning med hensyn til systematisk HMS-arbeid omkring strålefare.</p> <p>Luftfartstilsynet ser at det er mest hensiktsmessig å rette slike spørsmålet til Statens strålevern.</p>	
7/2/2018	Status fatigue i luftfarten og forskningsprosjektet HumP-FDM	LT
	<p>Forskningsprosjektet HumP-FDM (Human performance – flight data monitoring) er ett prosjekt som forsøker å se på hvordan ytelsen til piloter har innvirkning på flyselskapets hendelser og ulykkesrisiko, drivstoffeffektivitet og komponentlivstid ved hjelp av eksisterende flight data monitoring-systemer.</p> <p>Et forprosjekt er nylig avsluttet og viste lovende resultater som også det internasjonale miljøet har vist interesse for. Prosjektet har potensial til å gi flyselskaper mer effektiv drift, gi bedre forhold for piloter og bidra til økt flysikkerhet og bedre miljøprofil</p> <p>Det er nylig sendt inn søknad til Forskningsrådet for midler til et større prosjekt i forlengelse av dette som vil undersøke de foreløpige funnene nærmere. Det er NHO Luftfart som er ansvarlig for prosjektet, TØI (Transportøkonomisk institutt) og Sintef er faglig ansvarlig for gjennomføringen og Luftfartstilsynet og Statens Havarikommisjon bidrar.</p> <p>Saken tas opp i dette møtet mest som informasjon da de tre partene er involvert på ulike måter.</p>	
8/2/2018	<p>ORO.FTL revisjon.</p> <p>Per i dag er det ikke tilpasset C plass operasjon i nordområder.</p> <p>Restriksjoner i FDT for operasjon i nord områder( nord for 65 °) pga mørketid og C plasser ved missed approach.</p>	Parat
	<p>Det er spørsmål om Luftfartstilsynet vil jobbe inn mot EASA (European Aviation Safety Agency) for å påvirke FTL (Flight Time Limitation) regelverket med tanke på restriksjoner i flight duty period for operasjoner i nordområdene.</p> <p>Luftfartstilsynet viser til at aktiv deltagelse i revisjon av regelverket er ett av elementene i fatigue kampanje. Luftfartstilsynet oppfordrer partene til faglige innspill for å styrke grunnlag og argumentasjon.</p> <p>Arbeidstakersiden minner om at Samferdselsdepartementets argumenter gjennom HOFO saken (special ops) er et godt grunnlag.</p> <p>Norge har de siste årene markert seg gjennom ulike tiltak på FTL området (HumP, Fatigue kampanje etc) og det kan gi oss en sterkere påvirkning.</p>	
9/2/2018	Avsluttet forskningsprosjekt om ryggplager hos kommersielle helikopterpiloter	NHO Luftfart
	<p>NHO Luftfart har vært med å finansiere en PhD (doktorgrad), utført av Knut Andersen Universitetet i Stavanger, som har sett på hvordan ett spesialisert treningsopplegg for helikopterpiloter bidrar til redusert sykefravær på grunn av ryggproblemer hos yrkesgruppen.</p>	

	Avhandlingens hovedfunn viser at treningsprogrammet har positiv effekt så lenge treningen holdes vedlike.	
10/2/2018	Arbeids- og Sosialdepartementets høring omkring Bedriftshelsetjeneste.	LT
	<p>Arbeids- og Sosialdepartementet har gjennomført en grundig vurdering av samfunnsnytt og -gevinst av bedriftshelsetjenester. Den viser at bruk av bedriftshelsetjenester har en positiv effekt. Det er også sett på hvordan ordningen bør organiseres, og ekspertgruppen foreslår en variant som i størst grad bygger på dagens ordning, men som søker å rette opp i de mangler og den praksis som i størst grad hefter ved denne. Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet har gitt høringssvar på at en støtter seg til den foreslåtte modellen.</p> <p>NHO Luftfart har tatt initiativet til å utarbeide ett veiledningsprogram for å styrke bestillerkompetansen for luftfartsbransjen med hensyn på tilknytning av bedriftshelsetjenester.</p>	
11/2/2018	Status ny forskrift som erstatter "Forskrift om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. for sivil luftfart"	Alle
	<p>Status for ny forskrift om unntak fra arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter for sivil luftfart mv. (som skal erstatte 1986 forskrift) ligger til endelig behandling hos Arbeids og Sosialdepartementet etter at endelig utkast er klarert hos Samferdselsdepartementet.</p> <p>Luftfartstilsynet har tidligere blitt forespeilet en snarlig vedtakelse og det legges i utgangspunktet opp til ikrafttredelse fra 1. januar 2019.</p> <p>Luftfartstilsynet har ikke fått ny informasjon som skulle tilsi noe annet, men vi har heller ikke fått tilbakemelding om eksakt vedtakelsestidspunkt.</p>	
12/2/2018	Status i arbeidet med nasjonalt program for rustesting Erfaring fra møte mellom partene og Politidirektoratet	LT/NF
	<p>EU vedtok i juli 2018 nye regler som regulerer luftfartsmyndigheters og operatørers ansvar i forbindelse med alkohol og rusmidler i luftfarten. Reglene forventes å tre i kraft i Norge fra 2020. Luftfartstilsynet avventer fortsatt politiets videre arbeid med å iverksette tilfeldige kontroller ved ytterligere tre flyplasser i Norge. Politiet vil i løpet av 2019 ha etablert faste testinger ved alle politidistriktene i landet.</p> <p>NHO luftfart har innhentet foreløpig tilbakemelding fra Øst Politidistrikt om rustesting som er gjennomført ved Gardermoen flyplass som viser at det per september er gjennomført test ved 607 fly og 3223 crew og det er avdekket to tilfeller med promille over 0,2.</p> <p>Partenes oppfatning er at testingen nå foregår på en ryddig måte.</p> <p>Det ble også diskutert forhold omkring sanksjoner ved påvist promille over tillatt grense. Når det gjelder nivået på strafferettslige konsekvenser er det uten tvil påtalemyndigheten og ordinære rettsprosesser som regulerer dette.</p>	

	<p>Det gjøres også mye og godt arbeid i bransjen med hensyn til ruspolitiske retningslinjer og tiltak. Dette arbeidet er av stor betydning både med tanke på å forebygge og følge opp ved eventuelle hendelser. Luftfartstilsynet ser positivt på det arbeidet som utføres og oppfordrer bransjen til å fortsette det gode arbeidet.</p> <p>I tillegg ble det foreslått fra partenes side og iverksette ett arbeid som skal bidra til felles forståelse av de nye reglene.</p>	
13/2/2018	Behov for nytt navn på HMS forumet?	LT
	<p>Det er ønskelig at navnet faktisk gjenspeiler likeverdien mellom partene og hvem forumet retter seg for.</p> <p>Forumet er enig om navnebytte og det nye navnet er:</p> <p><b>HMS Trepartsforum for flybesetning</b></p>	
14/2/2018	Eventuelt:	
14/2/2018 - 1	<p><i>Hvilke tilsynsområder har Luftfartstilsynet for flyvende personell i SAS?</i></p> <p>På generelt grunnlag gjelder at for områder hvor det er nødvendig med samarbeid mellom myndigheter i Norge og andre land, gjennomføres dette via avtaler omkring de forhold det gjelder og sammen med relevante land. For operatører med norsk Air Operator Certificate (AOC) har Luftfartstilsynet ansvaret for å føre tilsyn med bestemmelsene som følger av Luftfartsloven med forskrifter som tar inn i EASA regelverket. Det er en særstilling for SAS som har AOC i Sverige hvor tilsynsansvaret er fordeles på de tre skandinaviske landene. Sverige har ansvaret for tilsynet etter operativt regelverk og herunder kan det være enkelte bestemmelser som påvirker arbeidsmiljøet for besetningsmedlemmer.</p> <p>Luftfartstilsynet fører tilsyn etter arbeidsmiljøloven for virksomheter som engasjerer besetningsmedlemmer med base innenfor Norges grenser.</p>	KF
15/2/2018	Oppfølgingssaker	
	HMS-seminar	
Neste møte: Onsdag 3 april 2019 Oslo		