

Datum
2014-02-25Dnr/Beteckning
LFH 2011-2732Ert datum
2014-02-17Er beteckning
L-84/11

Statens haverikommission

P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm**Ang. olycka vid Aitik den 15 augusti 2011 med helikopter SE-HVI
av typen Bell 206L-3, opererad av Fiskflyg AB.**

Statens haverikommission riktade följande rekommendation till
Transportstyrelsen:

Transportstyrelsen att tillse att:

operatörer har etablerat operativa begränsningar, som omhändertar risker
med helikopterns utformning vid operationer med hängande last. (RL
2014:02 R1)

Transportstyrelsens svar:

I nu gällande regelverk LFS 2007:49 finns reglerat vad operatören har för
ansvar och skyldigheter. Kap 2, § 2 pkt 5-8 (vad som skall ingå i DHB) och
§37 som anger befälhavarens ansvar att följa att helikoptern brukas i
enlighet med för typen gällande flyghandbok inklusive tillämpliga
supplement och övriga instruktioner.

*5. övergripande begränsningar (kompetens och erfarenhetsnivåer för operativ personal
inom företaget, flyg- och tjänstgöringstidsbegränsning m.m.)*

*6. övergripande utrustningskrav för helikoptrar, piloter, besättningsmedlemmar och
markpersonal*

*7. säkerhetsföreskrifter och instruktioner avseende varje verksamhetsform som
företaget bedriver (se bilaga 3)*

*8. föreskrifter och begränsningar avseende flygning under speciella miljöbetingelser
(fjällterräng, referensfattig terräng, vatten, vinter, mörker, gråväder o.s.v.)*

37 § Befälhavaren ansvar för att helikoptern brukas i enlighet med för typen gällande flyghandbok inklusive tillämpliga supplement och övriga instruktioner.

Bilaga 3 i samma regelverk tar upp operatörens värdering av särskilda riskmoment och att det ska göras en riskbedömning med anledning av detta.

Bilaga 3:

Allmänt: Allmän beskrivning av arbetets utförande, samt i förekommande fall de särskilda tillstånd som kan krävas.

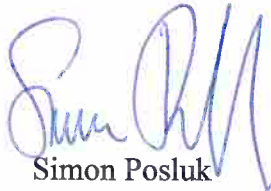
Riskbedömning: Värdering av särskilda riskmoment samt hanteringen av dessa.

I SHK:s rapport framgår dessutom att tillverkaren av "Bambi Bucket" tydligt varnar för riskerna när Bambi Bucket ska fyllas.

I och med att EASA-OPS införs (senast den 28 oktober 2014) och kraven som därmed kommer att ställas på operatörerna angående SMS ledningssystem kommer myndigheten kunna titta på dessa riskbedömningar i mer detalj, framförallt vad det gäller operatörer med AOC tillstånd.

Transportstyrelsen anser härmed att SHK:s rekommendation RL 2014:02 R1 har omhändertagits.

Med vänlig hälsning



Simon Posluk

Haveriordförande