

# RAPPORT

SL 2016/14



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I REISADALEN 15. AUGUST 2015 MED EC120B, SE-JJM

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-583X (trykt utg.)  
ISSN 1894-5902 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

**RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I REISADALEN 15. AUGUST 2015  
MED EC120B, SE-JJM**

Statens havarikommisjon for transport  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm  
Telefon: 63 89 63 00  
Faks: 63 89 63 01  
<http://www.aibn.no>  
E-post: [post@aibn.no](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 19.12.2016  
SL Rapport: 2016/14

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

**Luftfartøy:**

- Type og reg.: Airbus Helicopters EC120B, SE-JJM
- Produksjonsår: 2004
- Motor: Turbomeca Arrius 2F

**Operatør:**

Kallaxflyg AB

**Dato og tidspunkt:**

Lørdag 15. august 2015 ca. kl. 1522

**Hendelsessted:**

Reisadalen, Troms (69° 09' N 21° 54' Ø)

**ATS luftrom:**

Ikke kontrollert luftrom, klasse G

**Type hendelse:**

Luftfartsulykke, ukontrollert gjennomsynkning til bakken

**Type flyging:**

Ervervsmessig, ikke regelbunden

**Værforhold:**Sørøstlig vind variabel opp til 20 kt. Skyfritt. Temperatur ca. 15 °C  
QNH: 1 020 hPa**Lysforhold:**

Dagslys

**Flygeforhold:**

VMC

**Reiseplan:**

Ingen

**Antall om bord:**

1

**Personskader:**

Fartøysjef skadet i ryggen

**Skader på luftfartøy:**

Betydelige skader på neseseksjon, halebom og understell

**Andre skader**

Ingen

**Fartøysjef:**

- Alder: 35 år
- Sertifikat: CPL (H)
- Flygererfaring: Ca. 3 800 timer, hvorav ca. 2 000 timer på typen. Siste 90 dager: 193,5 timer hvorav 120 på typen, og siste 24 timer: 5,5 timer hvorav 3 på typen.

**Informasjonskilder**

NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart», politidokumenter i saken og SHTs egen undersøkelse.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

### Hendelsesforløpet

SE-JJM tok av fra Alta lufthavn kl. 1513 lørdag 15. august 2015 og skulle flys til selskapets vedlikeholdsbase nær Kiruna i Sverige. Det var kun fartøysjef om bord. Under avgang fra Alta lufthavn observerte flygeleder at kommunikasjonen med fartøysjefen bar preg av at vedkommende virket «usikker/urutinert» i den forstand at kallesignal ble forbyttet og at han benyttet det svenske fonetiske alfabetet. Det oppstod også kommunikasjonsproblem på grunn av at fartøysjefen benyttet feil radiofrekvens.

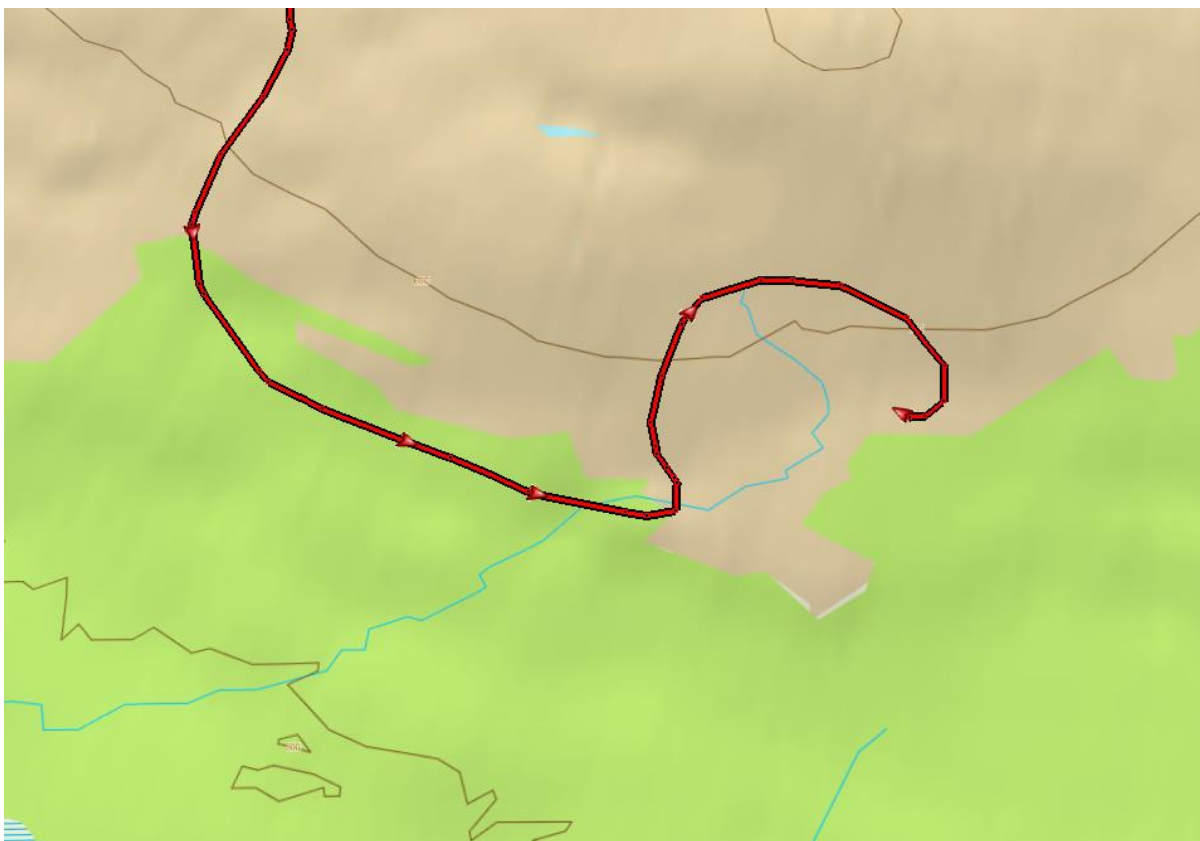
Om lag 15 minutter etter avgang landet helikopteret ute i terrenget, og var på bakken ca. 17 sekunder før det tok av igjen. Fartøysjefen har forklart at han landet helikopteret for å endre oppsettet på GPS-plotteren fra norsk til svensk språk.

Etter ca. 40 minutters flyging i retning av Kiruna endret fartøysjefen helikopterets kurs mot vest. Denne kursen ble holdt i ca. 17 minutter før fartøysjefen igjen endret kursen mot vedlikeholdsbasen (se figur 1).



Figur 1: Rute frem til havaristedet lastet ned fra helikopterets GPS-plotter. Kilde: Kallaxflyg

Fartøysjefen forklarte at han kort tid etter kursendring tilbake mot Kiruna observerte et par rever på bakken han ville se nærmere på. Han svingte derfor til venstre samtidig som høyden ble redusert. Deretter gjorde han en høyresving slik at helikopteret fikk den sørøstlige vinden inn bakfra (se figur 2). I denne fasen merket flygeren at helikopteret ikke responderte som forventet til tross for at han trakk i collective og oppnådde en torque på 117 %. Helikopteret tapte likevel høyde.



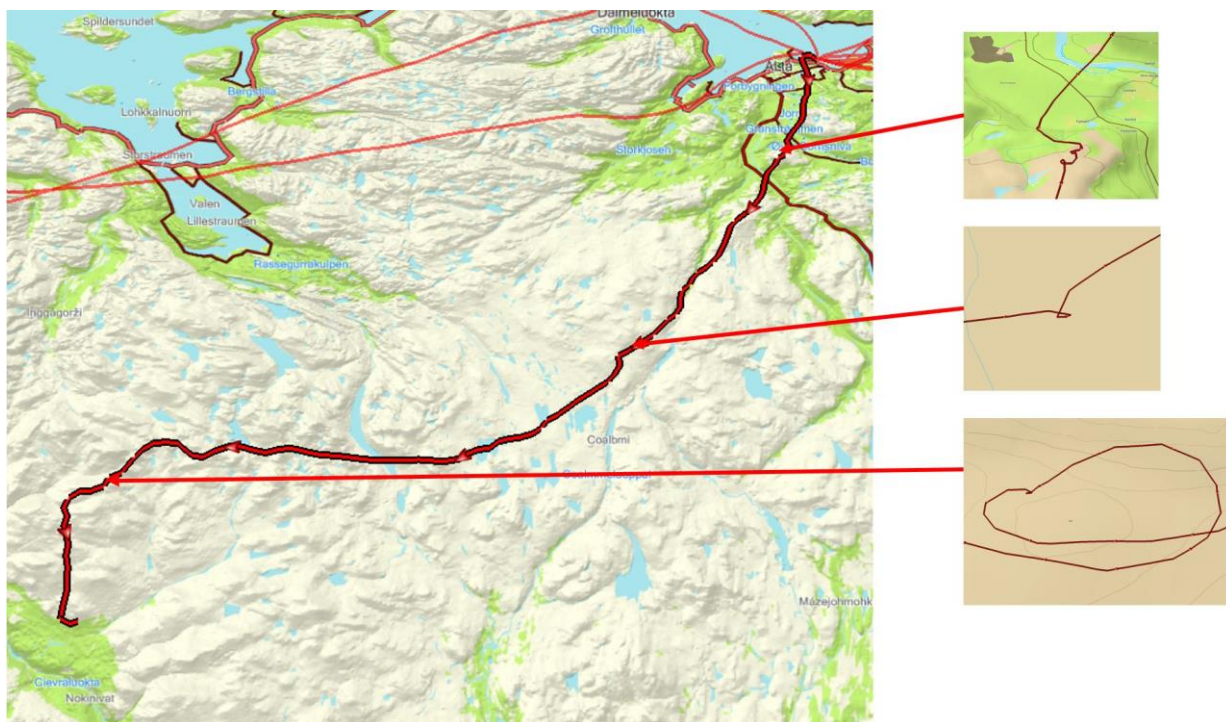
Figur 2: Siste fase av flygingen, fra helikopterets GPS plotter. Kilde: Kallaxflyg

Helikopteret sank rett ned og landet hardt på et lite og flatt område i nærheten av noen store steinblokker. Neseseksjonen og halepartiet ble skadet. Hovedrotorbladene slo i halebommen og understellet ble deformert på grunn av den harde landingen (se figur 5).

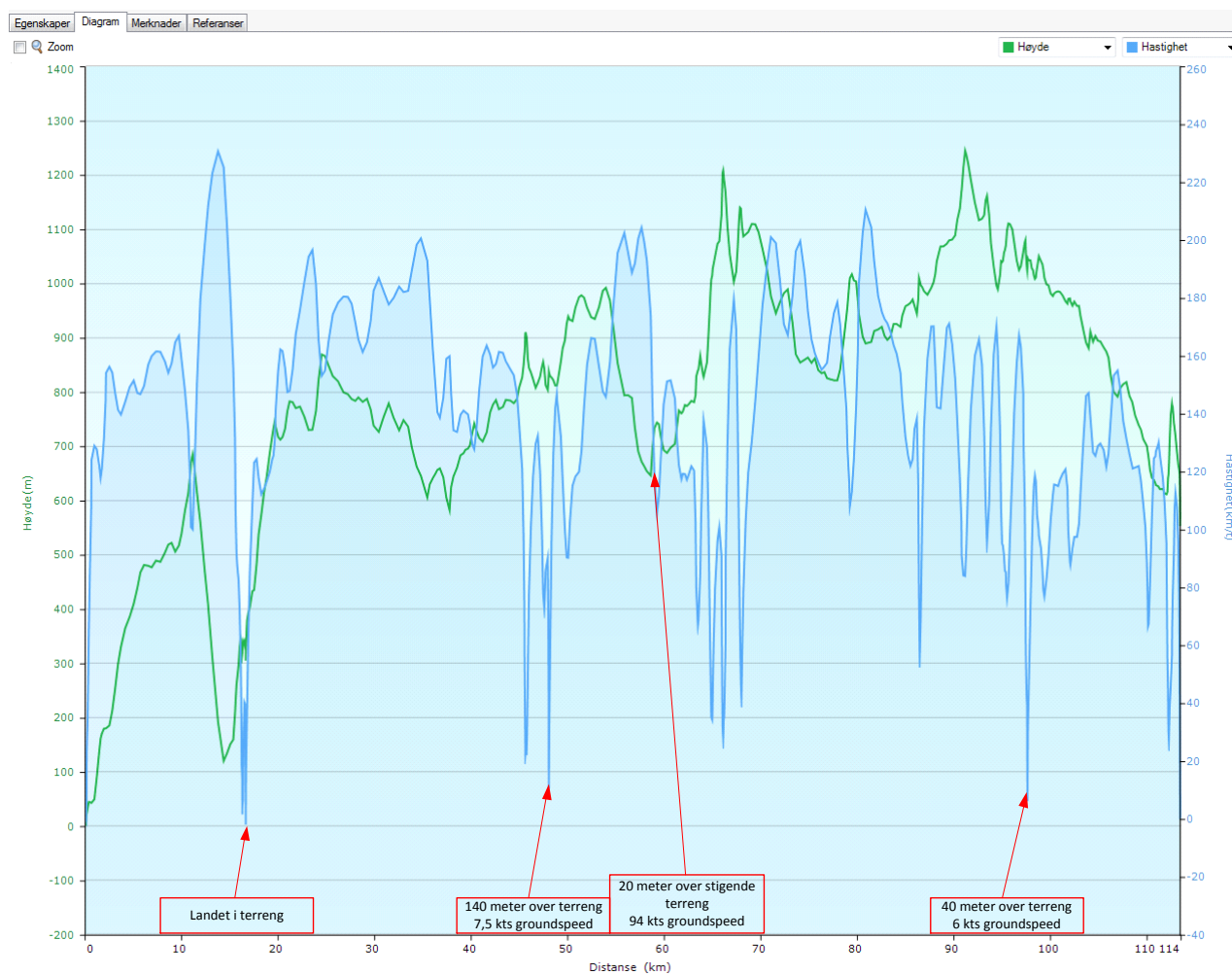
Gjennomgang av data fra GPS plotteren som var montert i helikopteret viste at det ble foretatt flere 360-graders svinger i lav høyde og i lav hastighet underveis, og at det var store høyde- og hastighetsvariasjoner gjennom hele flygingen. Fartøysjefen forklarte at han var interessert i dyreliv og likte å fly nærme dyr han så på bakken (se figur 3 og figur 4).

Sammenlignet med andre flyginger som var lagret i GPS plotteren var denne flygingen spesiell, med store høyde- og fartsvariasjoner. Flygeren eksponerte seg for risiko ved flere 360 grader svinger i lav hastighet, og klatring mot stigende terreng i lav høyde.





Figur 3: Detaljer fra flygingen lagret i GPS plotter. Kilde: Kallaxflyg



Figur 4: Profil for flygingen, data fra helikopterets GPS-plotter. Kilde: Kallaxflyg



Figur 5: Helikopterets plassering i terrenget på havaristedet. Foto: SHT

På grunn av den harde landingen fikk fartøysjefen en skade i ryggen som ga store smerter. Han fikk stoppet motoren og trykket på alarmknappen på det GPS baserte sporingsutstyret «Spidertrack» som var montert som ekstrautstyr i helikopteret. Han kom seg raskt ut av helikopteret fordi han fryktet brann. Sporingssystemet sendte melding via satellittelefon til Kallaxflyg som da registrerte at noe hadde skjedd. Emergency Locator Transmitter (ELT) ble automatisk aktivisert da helikopteret traff bakken kl. 1522.

Et redningshelikopter fra Banak og et luftambulanshelikopter fra Tromsø ble alarmert kort tid etter at nødpeilesenderen ble utløst. Luftambulanshelikopteret kom til havaristedet noen minutter før redningshelikopteret. Lege og redningsmann observerte at vedkommende lå på magen og ikke reagerte på at helikopteret landet rett ved siden av. Flygeren reagerte først da de «rusket» i han. Han klaget da over smerter i ryggen. De besluttet å benytte redningshelikopteret som hadde heis og bære for å få flygeren evakuert fra ulykkesstedet på mest mulig skånsom måte. Han ble overført til ambulanshelikopteret på en plass noen hundre meter fra havaristedet i et område med flatt terreng. Flygeren ble så transportert til Universitetssykehuset Nord-Norge i Tromsø for behandling. Legen i ambulanshelikopteret har forklart at flygeren, som var stabilisert i «rescue bag», var våken under transporten til Tromsø.

### Medisinske forhold

Det ble tatt en rutinemessig blodprøve av flygeren ca. 4 timer etter ulykken, som påviste at han var alkoholpåvirket (2,29 ‰)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ref. analyseresultat gitt i brev fra Folkehelseinstituttet datert 04.09.2015 til Troms Politidistrikt



I sin forklaring til Havarikommisjonen sa flygeren at han drakk en større mengde alkohol av en flaske sprit han hadde i sin utstyrsbag for å dempe smertene som oppstod i ryggen etter den harde landingen. Etterpå gjemte han flasken i terrenget 25–50 meter vekk fra helikopteret.

### Været

Det finnes ingen værstasjoner som gir et dekkende bilde av vær-situasjonen på havaristedet. Meteorologiske Institutt har i et brev opplyst at været i området var dominert av et høytrykk over Barentshavet og et lavtrykk over Island som til sammen ga et sørøstlig vindfelt over Troms med tørt og fint vær. Fra morgenen lå det stratuskyer med skybase i ca. 2 000 ft i området, men disse forsvant ca. kl. 1000. Værprognosen for området viste vindfelt fra sør-sørøst med opptil 20 kt utsatte steder. Temperaturen målt på Tromsø lufthavn var 19 grader, og på Alta lufthavn 15 grader.

### Helikopteret

Helikopteret ble gitt svensk luftdyktighetsbevis 17. juni 2008 og hadde Airworthiness Review Certificate som var gyldig til 30. juni 2016. Det hadde på ulykkestidspunktet en total flytid på 5 147,8 timer, og 100-timers ettersyn var utført 23. juli 2015 ved en total flytid på 5 103,2 timer. I følge helikopterets tekniske dokumentasjon var det ingen utestående tekniske anmerkninger.

Helikopteret ble undersøkt på ulykkesstedet av SHT, og VEMD (Vehicle and Engine Multi-function Display) ble gjennomgått. Det eneste parameteret som hadde overskridelse av grenseverdi var engine torque (117 %). Det var ikke oppført noen feil i helikopterets tekniske logg som hadde betydning for ulykken.

Besetningen på redningshelikopteret reagerte på at trekket på luftinntaket på SE-JJM var påmontert, siden de var av den oppfatningen at fartøysjefen i den tilstanden han var med smerter i ryggen vanskelig kunne ha installert trekket etter ulykken (se figur 6). Motoren har et eget luftinntak på høyre side av skroget. Det tildekkede luftinntaket er ment for å bidra til luftsirkulasjon i området hvor hovedgearboksen er montert. I tillegg har dekslene rundt gearboksområdet store åpninger på begge sider, samt åpning for rotoraksel/swashplate. I så måte har ikke dette tildekkede luftinntaket noen innvirkning på motorens ytelse.



Figur 6: Påmontert trekk på luftinntak. Foto: SHT



## Fartøysjefen

Fartøysjefen hadde tatt sin flygerutdannelse i Norge og hadde et CPL(H) utstedt av det norske Luftfartstilsynet.

Fartøysjefen hadde etablert et firma han brukte ved utleie av seg selv som flyger til Kallaxflyg. En god del av de oppdragene som Kallaxflyg utfører, er flyging i fjellområder, også under vinterforhold. Reindring med helikopter er en av inntektskildene til selskapet. Fartøysjefen eier selv rein, og kjenner godt til hvordan rein skal samles og drives, også med helikopter. Slik kunnskap anses viktig for å kunne samle reinflokker på en effektiv måte. Videre er han godt kjent i fjellområdene i Sverige, og kjenner de klimatiske forhold i grenseområdene mot Norge.

Havarikommisjonen har fått informasjon om at fartøysjefen arbeidet i Jämtlandsflyg før han begynte å utføre oppdrag gjennom sitt firma for Kallaxfly. Han ble sagt opp fra Jämtlandsflyg i november 2011 på grunn av gjentatte tilfeller av brudd på selskapets etablerte krav om pliktmessig avhold før flyging.

Kallaxflygs flygesjef ble informert av Jämtlandsflyg om at fartøysjefen var sagt opp på grunn av alkoholmisbruk. Flygesjefen i Kallaxflyg har uttalt til Havarikommisjonen at han på grunn av dette hadde samtaler med fartøysjefen om hans forhold til alkohol. Fartøysjefen forsikret flygesjefen om at han hadde kontroll over sitt alkoholforbruk.

Den operative ledelsen i Kallaxflyg hadde daglig kontakt med sine helikopterbasen, og flygere som var på jobb utenfor basene. Den aktuelle dagen hadde flygesjefen telefonisk kontakt med fartøysjefen på SE-JJM om den planlagte turen til selskapets vedlikeholdsbase. Det fremkom intet i samtalen som flygesjefen oppfattet som unormalt.

Fartøysjefens svenske flylege, som han benyttet siden 2004, hadde ingen mistanke om alkoholmisbruk.

## Kallaxfly AB

Kallaxflyg AB ble etablert i 1998. På ulykkestidspunktet opererte helikopterselskapet 10 helikoptre og hadde ni fast ansatte flygere. Selskapet hadde 3 helårs baser, hvorav en base er i Alta.

I Kallaxflygs Operations Manual Part A kapittel 6 «Hälsokrav» beskrives selskapets helsemessige retningslinjer:

*Som pilot är du den viktigaste länken i säkerhetskedjan. Därför är det viktigt att du är minst lika "luftvärdig" som helikoptern före ett uppdrag. Sjukdom, trötthet och kanske viktigast, psykisk obalans påverkar din prestation negativt. Du skall därför aldrig ge dig ut på en flygning om du känner dig påverkad av dessa faktorer. Se även din riskhanteringschecklista (RHC) inför varje uppdrag/ tjänstgöringsdag.*

Selskapet hadde følgende retningslinje spesifikt for bruk av alkohol:

*Alkohol påverkar omdöme, reaktionstid och förmågan att motstå fysisk belastning. Detta även i små mängder och efter det att alkoholen lämnat kroppen. Företagets policy är att alla som på något sätt representerar företaget skall hantera alkohol med måttfullhet i offentliga*

*sammenheng. Minst 8 timer før flygning skal du kunne kjøre bil uten å bryte mot svensk lag.<sup>2</sup>*

Det var ingen retningslinjer for oppfølging av ansatte ved mistanke om misbruk av rusmidler hverken i Operations Manual eller «Ledningssystem Manual».

### Luftfartsmyndighetenes rolle

Ved et virksomhetstilsyn hos Jämtlandsflyg i 2012 ble inspektører fra den svenske Transportstyrelsen informert om fartøysjefens forhold til alkohol, og at arbeidsforholdet var avsluttet på grunn av dette.

Havarikommisjonen har mottatt kopi av korrespondanse mellom Transportstyrelsen og det norske Luftfartstilsynet som viser at fartøysjefens forhold til alkohol ble kjent for Luftfartstilsynet i 2012. I august 2012 fikk Luftfartstilsynet en henvendelse fra den svenske Transportstyrelsens sertifikatseksjon med spørsmål om fartøysjefen hadde norsk sertifikat. Videre korrespondanse viser at Transportstyrelsen hadde fått en henvendelse fra det svenske politiet om hvorfor vedkommende fremdeles fikk fly, basert på at han den 22. september 2011 var dømt for å kjøre bil i påvirket tilstand.

Luftfartstilsynet har opplyst at de i denne perioden ikke hadde en bemannet sjefslegestilling, og at det oppstod svikt i interne rutiner for håndtering av slike opplysninger. Derved fikk denne informasjonen ingen konsekvenser for fartøysjefens norske helikoptersertifikat.

### EASA Regelverk

Gjennom Europaparlaments- og Rådsforordning (EU) nr. 216/2008 (Basisforordningen) og de underliggende «implementing rules» er det felleseuropeiske regelverket utvidet på flere områder innen sivil luftfart, herunder om sertifisering av besetningsmedlemmer gjennom Rådsforordning 1178/2011. Forordningens Annex IV PART MED inneholder regler om helsemessige krav. Forordning 1178/2011 trådte i kraft i Norge gjennom forskrift 16. juli 2013 nr. 916 om sertifisering av besetningsmedlemmer som gjaldt på ulykkestidspunktet.<sup>3</sup>

Rådsforordning 1178/2011 Annex IV PART MED Subpart B, MED.B055 inneholder blant annet bestemmelser om misbruk av alkohol. Her står følgende:

#### ***MED.B.055 Psychiatry***

*(b) Applicants with a mental or behavioural disorder due to alcohol or other use or abuse of psychotropic substances shall be assessed as unfit pending recovery and freedom from substance use and subject to satisfactory psychiatric evaluation after successful treatment. Applicants for a Class 1 medical certificate shall be referred to the licensing authority. Fitness of Class 2 applicants shall be assessed in consultation with the licensing authority.*

Videre gir Acceptable Means of Compliance (AMC)1 MED.B055 retningslinjer for hvordan misbruk av alkohol og andre rusmidler kan håndteres:

---

<sup>2</sup> SHT kommentar: Promillegrensen i Sverige er 0,2 ‰.

<sup>3</sup> Erstattet av forskrift 28. nov. 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer.

*(h) Disorders due to alcohol or other substance use*

*(1) Mental or behavioural disorders due to alcohol or other substance use, with or without dependency, are disqualifying.*

*(2) A fit assessment may be considered after a period of two years documented sobriety or freedom from substance use. At revalidation or renewal a fit assessment may be considered earlier with a multi-pilot limitation. Depending on the individual case, treatment and review may include:*

*(i) in-patient treatment of some weeks followed by:*

*(A) review by a psychiatric specialist; and*

*(B) ongoing review including blood testing and peer reports, which may be required indefinitely.*

### International Civil Aviation Organisation (ICAO) retningslinjer

ICAO beskriver i innledningskapittelet i Doc 9654 AN/945 «Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace» de aktørene som har et spesielt ansvar for at rusmiddelmissbruk i luftfart unngås på følgende måte:

*Aviation workers have a special obligation to ensure that they are capable of performing their duties to the best of their abilities. Similarly, aviation regulatory authorities and industry employers have a special obligation to ensure that aviation safety is maintained at a high level and that precautions necessary to achieve this are implemented.*

ICAO har gitt mer detaljerte retningslinjer for hvordan misbruk av rusmidler, eller mistanke om dette kan håndteres i Doc 8984 AN/895 «Manual of Civil Aviation Medicine». I kapittel 9.12, Drug Use (Abuse and Dependence), er alkoholavhengighet og alkoholismissbruk beskrevet som følger:

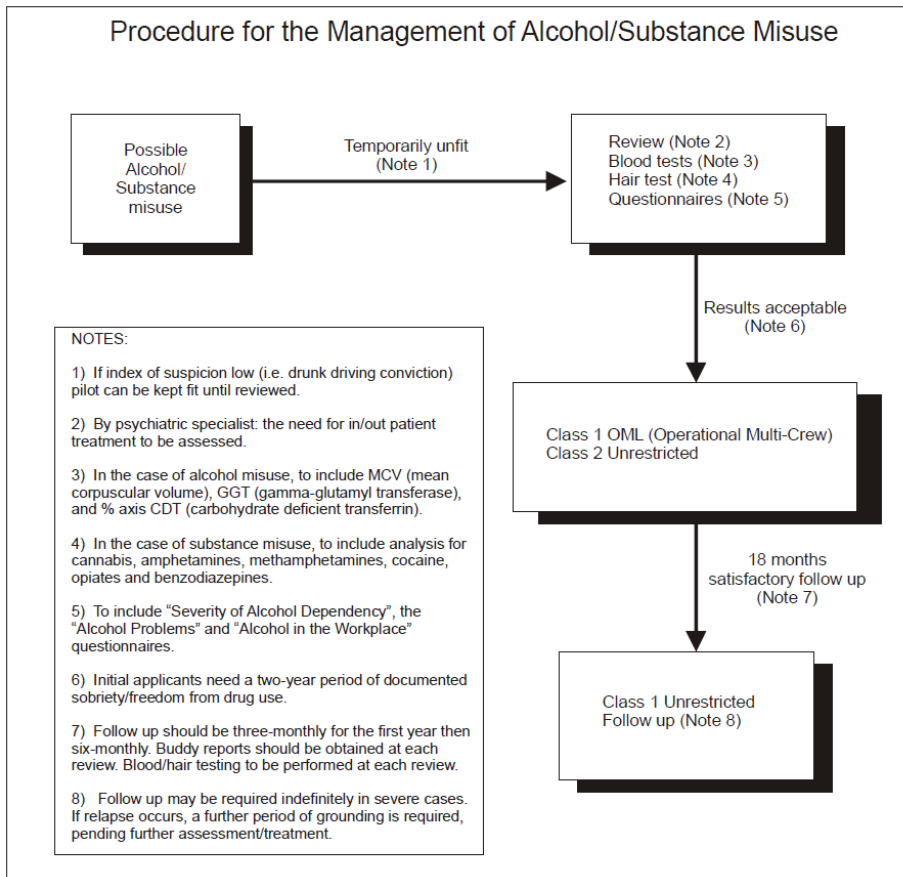
*9.12.14 Alcohol abuse is also a chronic condition that will progress to alcohol dependence unless there is intervention. It is unusual for persons with alcohol abuse to solicit treatment unless there is some external pressure (spouse, family, work, legal problems). They will usually minimize the amount that they drink, and getting a reliable answer regarding intake is difficult. The key to making the diagnosis depends on a level of suspicion, collateral information, and medical and laboratory investigations. As these individuals will progress onto alcohol dependence if there is no treatment, they should be given the same treatment as individuals who are already dependent.*

*9.12.15 The diagnoses of alcohol abuse or dependence should lead to a suspension of medical certification until the person has shown a period of sobriety in a context of medical and psychological follow-up. This period of sobriety has traditionally been a period of three years.*

Doc 8984 AN/895 «Manual of Civil Aviation Medicine» gir også retningslinjer for hvordan rehabilitering kan gjøres og hvilken effekt kjennskap til dette kan bidra til å avdekke uheldige forhold til rusmiddelbruk. Det gis også eksempler på etablert praksis i et av ICAO medlemslandene (se figur 7):

*9.12.18 The fact that the treatment of alcohol dependence or abuse does not necessarily lead to the end of a professional pilot's career has had the effect of overcoming a "conspiracy of silence" when pilots are aware that a colleague is having problems related to alcohol. An example of a process of rehabilitation from harmful use of alcohol that is in place in one contracting State is provided Figure III-9-1.*

Figure III-9-1. Procedure for the management of alcohol/substance misuse.



Figur 7: Eksempel på rehabiliteringsprosess. Kilde: ICAO

### Svensk arbetsmiljølovgivning

I henhold til 3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen (AML) skal arbeidsgiver systematisk planlegge, lede og kontrollere virksomheten slik at arbeidsmiljøet oppfyller foreskrevne krav til et godt arbeidsmiljø. Arbetsmiljöverket har utstedt forskrifter om systematisk arbeidsmiljøarbeide (SAM), AFS 2001:1, der bestemmelsene i 3 kap. 2 a § AML presiseres. SAM innebærer at arbeidsmiljøproblematikk håndteres slik at arbeidsgiver kan forebygge at arbeidstagerne blir utsatt for arbeidsuhell og helsemessige konsekvenser. SAM skal være en integrert del i virksomheten og omfatte både det fysiske, psykiske og sosiale arbeidsmiljøet.

### Rapportering av kjent misbruk av rusmidler

I følge «Luftfartstilsynets utredning om rusmidler i sivil luftfart – Gjennomgang av status og forslag til tiltak for å redusere risiko» datert 22. juni 2016 finnes ingen bestemmelser som pålegger luftfartsselskapene å melde fra til luftfartsmyndighet om tilfeller der de blir kjent med at en person har et alkoholmisbruk.

I Norge har politiet ikke plikt til å varsle Luftfartstilsynet i tilfelle hvor politiet avdekker at innehaver av sertifikat for luftfartøy har ført et kjøretøy i rus/alkoholpåvirket tilstand. De har heller ikke meldeplikt til Luftfartstilsynet dersom besetningsmedlemmer stoppes i rus-/alkoholkontroll i forkant av flyging.



Helsepersonellovens § 34 i Norge pålegger helsepersonell å rapportere til myndighet hvis man finner forhold som gjør at helsemessige krav til å inneha blant annet luftfartssertifikater ikke er oppfylt.

Flyleger skal vurdere medisinsk skikkethet for flygende personell i forhold til Rådsforordning 1178/2011 jf. forskrift 16. juli 2013 nr. 916 om sertifisering av besetningsmedlemmer, og eventuelt la være å utstede/fornye medisinske sertifikater.

EASA har et pågående arbeid med å endre de felleseuropeiske reglene på dette området gjennom RMT.0700 (Rule Making Task). RMT.0700 ble iverksatt som en følge av anbefalinger fra «Task Force of Germanwings flight 9525»<sup>4</sup>. Her foreslås det blant annet å vurdere en revisjon av AMC/GM materiale i Rådsforordning 1178/2011 Annex IV PART MED for å harmonisere regelverket mot ICAOs retningslinjer gitt i ICAO Doc 9654 «Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace».

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen har ingen informasjon som tyder på at ulykken skyldes tekniske problemer. Høydetapet som fartøysjefen opplevde kan forklares ved at helikopteret ble utsatt for en vindøkning bakfra i det helikopteret dreide i nordvestlig retning med synkende hastighet i forhold til bakken. Rapporten fra Meteorologisk Institutt indikerer en vindhastighet på ca. 20 kt fra sør-sørøst på utsatte steder i det aktuelle området. I dette tilfellet ser det ut til at flygeren har manøvrert seg inn i en situasjon hvor han eksponerte helikopteret for forhold som kan forårsake «settling with power»<sup>5</sup>, og at han reagerte for sent da dette var i ferd med å utvikle seg. Dette kan forklare hvorfor helikopteret begynte å synke ukontrollert ned mot bakken.

Havarikommisjonen er av den oppfatning at flygingen som tilslutt endte med en ukontrollert hard landing ute i terrenget inneholder flere unormale og risikoøkende elementer:

- Det oppstod kommunikasjonsproblem på grunn av at fartøysjefen benyttet feil radiofrekvens.
- Kommunikasjon mellom lufttrafikkjentesten og fartøysjefen bar preg av at vedkommende virket «usikker/urutinert».
- Mangelfull klargjøring av helikopteret før avgang ved at trekk over luftinntak ikke ble tatt av.
- Manglende eller feil oppsett av GPS som i følge fartøysjefen nødvendiggjorde utelanding for å rette på dette.
- Unormale manøvrer og valg av unødvendige omveier underveis. Den siste manøveren synes å ha endt opp i en «settling with power» situasjon.

Til sammen tyder dette på at fartøysjefen enten har hatt en lav terskel for å eksponere seg for risiko i form av flere manøvrer som kunne medført «settling with power», eller at han ved denne

---

<sup>4</sup> «Task Force of Germanwings flight 9525» er ledet av EASA og ble etablert som en følge av de flymedisinske forhold som ble avdekket etter ulykken med flight 9525.

<sup>5</sup> «Settling with power» er et fenomen som oppstår når rotoren kommer inn i den nedadgående luftstrømmen som den selv har produsert. Forutsetningene for å komme inn i «settling with power» er lav hastighet (airspeed ned mot 0 kt), et betydelig kraftuttak fra rotoren (betydelig rotorbelastning) kombinert med en nedstigning. Andre faktorer som påvirker muligheten for å komme inn i «settling with power» er lufttemperaturen og høyden over havet.

flyvningen hadde en redusert vurderings- og reaksjonsevne som er forenlig med å være alkoholpåvirket under flyging. Sammenlignet med andre flyginger som var lagret i helikopterets GPS var den aktuelle flygingen spesiell, med et høyere risikopotensiale enn de øvrige flyvningene.

Informasjon Havarikommisjonen har mottatt om fartøysjefen viser at han tidligere har hatt et forhold til alkohol som synes vanskelig forenlig med flyging. Han har blant annet blitt domfelt for kjøring i påvirket tilstand, og blitt oppsagt fra Jämtlandsflyg på grunn av sitt forhold til alkohol.

Den videre analysen har ikke til hensikt å peke på enkeltindividet, men snarere vise hvordan systemet omkring individet har sviktet.

Fartøysjefens forhold til alkohol har vært kjent i helikoptermiljøet gjennom flere år. Havarikommisjonen finner det betenkelig at arbeidsgiveren ikke hadde tatt initiativ til å få et eventuelt alkoholproblem belyst ved å bruke helsefaglig kompetanse. Det fremstår som om arbeidsgiveren ikke har tatt i bruk organisasjonsmessige styringsverktøy for å hindre misbruk av rusmidler, og at man passivt har stolt på utsagn fra flygeren om at hans alkoholforbruk ikke var noe problem i forhold til flyging

Miljøet i dette segmentet av helikoptermarkedet er lite, og «alle kjenner alle». Dette kan gjøre det vanskelig for enkeltpersoner å rapportere kamerater/kolleger til ledelsen. En arbeidsgiver kan derfor ikke basere seg kun på rapporter fra kolleger og telefonisk kontakt som et effektivt tiltak for å oppdage rusmisbruk som ikke er forenlig med flyging.

Fartøysjefen var ansett som en dyktig flyger som hadde god kjennskap til reindriftsnæringen. Han gjennomførte oppdrag på en effektiv måte. Han hadde ferdigheter som var attraktive i markedet og som derved virket positivt på et lite selskaps omsetning og økonomi.

Fravær av beskrevne retningslinjer i et selskap for håndtering av mistanke om misbruk av rusmidler vanskeliggjør hvordan ansvarlig leder skal forholde seg til et slikt problem. En definert policy og beskrivelse av en leders ansvar i en slik sammenheng vil kunne gjøre det lettere å adressere slike forhold. En etablert policy må inkludere en tydeliggjøring av den enkelte arbeidstakers ansvar, og det kan bidra til at terskelen for å misbruke rusmidler heves. Det finnes gode retningslinjer i ICAO Doc 9654 AN/945 «Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace» for utforming av selskapsinterne prosedyrer.

Havarikommisjonen mener at både Kallaxflyg og Luftfartstilsynet i dette tilfellet har hatt en passiv holdning til et kjent forhold til alkohol som var uforenlig med flyging. Denne passiviteten har tillatt fartøysjefen å fortsette å fly uten at dette ble avklart flymedisinsk.

Basert på den korrespondanse som foreligger mellom Transportstyrelsen og Luftfartstilsynet om fartøysjefens forhold til alkohol, finner Havarikommisjonen det betenkelig at Luftfartstilsynet ikke hadde fanget dette opp og pålagt en ny medisinsk undersøkelse av fartøysjefen. Luftfartstilsynet har opplyst at dette skyldes forhold som nå er rettet opp.

I dette tilfellet ble korrespondansen initiert av det svenske politiet som henvendte seg til Transportstyrelsen i forbindelse med en promilledom. I Norge er ikke politiet pålagt å rapportere til Luftfartstilsynet i tilfelle hvor flygende personell har enten ført kjøretøy i påvirket tilstand, eller blitt stoppet i rus-/promillekontroll.

Havarikommisjonen mener at det bør vurderes å innføre rapporteringsplikt fra politiet til Luftfartstilsynet. Foreslåtte endringer i regelverket basert på EASA Rule Making Task 0700 vil

sannsynligvis innebære at Luftfartstilsynet får behov for informasjon om misbruk av rusmidler som har medført straffeansvar blant flybesetningsmedlemmer.

Havarikommisjonen anser Rådsforordning 1178/2011 Annex IV og ICAO Doc 9654 AN/945 «Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace» og ICAO Doc 8984 AN/895 «Manual of Civil Aviation Medicine» for å være gode retningslinjer som gir luftfartsmyndigheten grunnlag til å utarbeide måter å være proaktive i forhold til kjennskap til, eller mistanke om misbruk av rusmidler eller rusmiddelavhengighet blant flygende personell.

Det er også viktig å merke seg at både Rådsforordningens AMC1 MED.B055 (h)(2) og ICAO «Manual of Civil Aviation Medicine» kapittel 9.12.18 beskriver en «vei tilbake», noe som bør kunne redusere frykten for permanent tap av medisinsk sertifikat. Dette bør kunne gjøre det lettere for både individer og kolleger å være mer åpne i forhold til mistanke om eller kjennskap til misbruk, eller selverkjennelse om at man faktisk har et problem. Havarikommisjonen mener at Luftfartstilsynet har en oppgave med å informere luftfartsmiljøet om de mulighetene regelverket gir for å gjøre dette temaet mindre tabubelagt.

Havarikommisjonen anser EASAs arbeid med Rule Making Task 0700 for å være et viktig tiltak. Å harmonisere AMC/GM materiale i Rådsforordning 1178/2011 Annex IV PART MED mot ICAO Doc 9654 AN/945 «Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace» vil gi klarere retningslinjer for å kunne gjøre tiltak mot misbruk av rusmidler.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 19. desember 2016