



Samarbeidsforum for helikopter-sikkerhet på norsk kontinentalsokkel

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Sjøgata 45-47, Bodø

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
rune.saethre@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Rune Sæthre

Møteleder:
Anders Røsok

Møtedato
14.03.2019

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 14.03.2019

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Leder av Samarbeidsforumet ønsket velkommen. To nye personer ble introdusert:

- Tom Stian Beitland, NHF. Tar over Tommy Olsens plass i Samarbeidsforum.
- Sindre Torp Johnsen, Avinor. Var tilstede i forbindelse med Stein L. Clasons presentasjon angående forandringer på Tampen HFIS.

1. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 29. november 2018.

Referat fra møtet 29. november 2018 ble godkjent uten kommentarer.

3. Ulykker og hendelser.

Runar Mathiesen, SHT har nå tatt over for Hans Herdahl som Havarikommisjonens representant i Samarbeidsforum.

Ingen relevante hendelser siden sist møte i SF.

Det ble informert om følgende:

- Tilrådninger etter Turøy-ulykken. Noe dokumentasjon er her tilgjengelig.
- Girboks-design. 2 stk. fra SHT reiser ned til Airbus for se på design og konstruksjonsendringer av girboks.
- Barentsburg-ulykken. Saken er overført til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet opplyste om at det i forbindelse med ulykken i Barentsburg, er det ingen bakenforliggende tekniske funn. Sannsynlig årsak til ulykken er menneskelig svikt.

Konklusjon: Punktet tas til orientering.

4. Regelverk/orienteringssaker.

Status regelverks-/orienteringssaker.

Ørnulf Lien, LT foretok en gjennomgang av status.

BSL D 5-1: Ny forskrift trer i kraft 01.07.2019. Det ble tatt en gjennomgang av aktuelle paragrafer som er endret i forhold til gammel forskrift. Dette dreier seg om styrkekrav, landingsnett (angående friksjon), navigasjon (NDB).

Med tanke på den senere tids hendelser med jamming av GPS, blir det prematurt å fjerne kravet til NDB. Det må her vurderes andre alternativer til GPS for underveis-navigasjon, og eksempelvis Norsk Luftambulanse ser på treghetsnavigasjon (INS) som et alternativ.

Ptill uttalte at NDB må beholdes inntil videre. Dette vil være et krav i regelverket, og det vil bli gitt avslag på søknad om fjerning av NDB.

Merking av helikopterdekk/landingsområde: det er her innført et nytt begrep – Dh.

BSL D 1-8: Flyging med en-motors luftfartøy. Det arbeides med ny forskrift, som skal gjelde bl.a. «annen passasjertransport med helikopter over åpne havstrekninger». Forskriften vil inkludere sikkerhetskritiske ruter og område-regler.

Forskrift om statsluftfart: Denne vil omhandle hvordan regulere luftfart angående toll, politi, SAR, NLF, brannslukking, m.fl. Forskriften vil ikke gjelde Luftforsvarets bruk av sivile helikopter.

Ny Basic Regulation: Det er utgitt en ny basic regulation, Regulation (EU) 2018/1139. Denne vil bli implementert i Norge ved ny forskrift høsten 2019. Det vil bl.a. bli «opt-in» for SAR, brannslukking, kystvakt.

Sjøgangsbegrensning: Det skal være en ny evaluering omkring dette i år, og møtedato er satt til 13.05.2019.

Lange turer offshore: Luftfartstilsynet har fått en henvendelse fra Canadiske myndigheter, det er ennå ikke avgitt noe svar.

5. Orientering fra siste møte i R.COM.

Tor-Andreas Horne, CHC informerte.

Jim Urianstad, Bristow vil overta som representant for Tor-Andreas.

Offshore har meget god statistikk, og arbeidet i komiteen vil konsentreres om innlands-helikoptre. Aldersgrense for piloter som flyr HEMS har vært 60 år, men her arbeides det med en heving av aldersgrensen til 65 år.

Neste møte vil være 19.-20.03.2019.

Det ble poengtert viktigheten av at representantene som sitter i komiteen, bruker denne muligheten til å påvirke EASA. Det kan synes som om EASA har blitt mere lydhøre fra representantene.

Konklusjon: Punktet tas til orientering.

6. Orientering Avinor.

Stein L. Clason informerte om arbeidet i Avinor.

Norne ADS-B (inkl. Aasta Hansteen): Her er det satt opp en sensor på Norne og en på Aasta Hansteen. Utfordringer på Norne. Forventes etablert Q2-Q3 2019 og vil ha dekning ned til 500'. I forbindelse med luftromsendringer til Norne CTA, må det sendes søknad til ICAO. Dette planlegges etablert Q4 2019.

Satellittbasert ADS-B Barentshavet: Prosjektet er etablert.

Dispensasjon fra krav til ADS-B for AS-332L/L1: Det har blitt en stor utfordring for Avinor å avvikle trafikken på Valhall, da ingen helikopter som er stasjonert der, har ADS-B. Det ble stilt spørsmål om hvor lenge man skal kunne akseptere dispensasjon. Her bør også Luftfartstilsynet komme inn i bildet. Tor-Andreas Horne, CHC informerte om at et helikopter har fått installert ADS-B og er ferdig testet. Straks dokumentasjon foreligger, vil dette helikoptret bli sendt til Valhall. Et helikopter er planlagt modifisert med ADS-B i løpet av 2019.

AIP Helicopter Manual: Krav til pålogging er fjernet, slik at denne skal nå være åpen for alle. Skal man inn på Helicopter Portal-Future, så er denne fremdeles beskyttet med brukernavn/passord. Helicopter Manual er todelt; en del for offshore og en del for onshore (innland). Manualen er nå tilpasset for bruk på iPad.

Prosedyre for flyging til Korp fjell: Avinor har planlagt gjenbruk av sjekkpunktene som ble benyttet ifm. operasjon til Gjøkåsen. Det vil bli sendt søknad til russiske myndigheter om å etablere sjekkpunkter over Gjøkåsen og Korp fjell. Dette vil deretter bli publisert i AIP Helicopter Manual.

Nye ASR/QNH-områder i Barentshavet: Dette vil snart komme ut på høring. Dagens ASR dekkes ikke i øst, og områdene forventes publisert Q4 2019.

Utvidelse CAS Nordsjøen: Forventes Q4 2019.

Nye kyststruter: Det gjenstår veldig mye arbeid før publisering. Forventes publisert Q2 2019.

Offshore Transition Altitude: Dette vil komme ut på høring. Det planlegges å bruke 7000' som i alle kystnære TMA på Norsk Kontinentalsokkel. Alle høyder mellom MSL og 7000' blir tilgjengelige, og man unngår i stor grad «gapet» som tidvis oppstår på grunn av overgang fra QNH til Flightlevel. Forventes publisert Q2 2019.

Prosjekt Tampen HFIS: Dette er definert som lufttrafikkteneste, der Equinor og Avinor har lisens. I 2005, leverte DNV en rapport på oppdrag av Statoil. I 2018 leverte DNV en ny rapport på oppdrag av Equinor. Det var her beskrevet at lufttrafikktenesten kunne overføres til Avinor Flysikring, med lik sikkerhet, men det forutsatte visse tiltak. Man må her også skille mellom interntjeneste (LOG) og HFIS. Måldato for prosjektet er satt til januar 2020.

Roy Furre, SAFE mente at det måtte gjennomføres en beredskapsanalyse på prosjektet. Sindre T. Johnsen, Avinor uttalte at man har et meget godt beredskaps-samarbeid med HRS Sør.

Enkelte medlemmer av Samarbeidsforum ønsket at dette tema blir satt opp som et eget punkt på agenda til neste møte.

Konklusjon: Punktet tas til etterretning.

7. Havvind-prosjekt, Tampen.

Ørnulf Lien, LT informerte.

Equinor planlegger å etablere en vindpark på Tampen-feltet, Hywind. OED har besluttet at denne vindfarmen skal reguleres etter petroleumsloven med tilhørende forskrifter. Dog kan enkelte punkter fra havenergilooven komme til anvendelse etter nærmere vurdering. Kystverket har fått delegert myndighet etter havenergiloova knyttet til sikkerhetssone og merking. Det vil her bli relativt store luftfartshinder, 254m høyde som muligens vil ha innvirkning på offshore-trafikk. På engelsk sektor reguleres bl.a. minimumsavstand til installasjoner på 9NM av CAP764. Øivind Solberg, NOG hadde en presentasjon av Hywind.

Det vil totalt være 11 turbiner, plassert mellom Gullfaks og Snorre, som skal forsyne disse med energi. Det er beregnet 5-6 prosjektfaser, men endelig beslutning er ikke tatt. Rotordiameteren på turbinene vil være ca. 150m, og det vil være påmontert statuslys i forbindelse med helikopteroperasjoner til turbinene. Det er vurdert at plasseringen av disse turbinene ikke vil ha innvirkning på radarinnflygninger til Gullfaks og Snorre.

8. Helicopter Steering Committee Norway (HSCN).

Jim Urianstad, Bristow.

Det har fremkommet at Helideck Certification Agency (HCA) har noen svakheter ved seg. Samarbeidet med HCA har blitt dårligere, og eksempelvis blir tilrådninger etter revisjoner ikke fulgt opp.

John Arild Gundersen, NOG uttalte at det må utredes andre alternativer til HCA. HCA forholder seg for det meste til engelske CAP, og ikke så mye til BSL D 5-1. Det vil ikke være aktuelt å bruke engelske inspektører får å inspisere norske helikopterdekk.

Ørnulf Lien, LT uttrykte at helikopteroperatørene må ha et eget revisjons-regime når det gjelder helikopterdekk. Det kan være mulig at Luftfartstilsynet skal involveres med sine inspektører på dette området.

Øivind Solberg, NOG uttalte at enkelte helidekk-inspeksjoner kan det stilles spørsmålstegn ved, og at man internt i Equinor ser på andre løsninger.

Samarbeidsforum pekte på HSCN, som bør ta kontakt med Aviation Forum, slik at man kan finne gode løsninger. Det er muligens flere retningslinjer i BSL D 5-1 som sier litt om revisjonsregime.

9. Frakting av bevæpnet personell i krisesituasjon.

Øyvind Jonassen, Norges Rederiforbund.

Spørsmålet har blitt stilt fra Beredskapsavdelingen i Norges Rederiforbund. Dette gjelder hvorvidt helikopteroperatørene har en formening om hvordan dette skal håndteres.

I følge Tor A. Horne, CHC vil dette håndteres på samme vis som ved vanlig passasjertransport offshore.

Anders Røsok, LT uttalte at sikkerhetsregimet i forbindelse med transport offshore, ikke er identisk med vanlige flyplasser. Det er muligheter for å gi dispensasjon fra gjeldende regelverk på dette punktet, men dette er i dag ikke forberedt hos helikopteroperatørene. Helikopteroperatørene kan muligens ha en forhåndsavtale angående denne type transport, men dette må igjen avklares med oljeselskapene.

Luftfartstilsynet kan gi tillatelse til at dette gjennomføres dersom planverk foreligger hos helikopteroperatørene.

Konklusjon: Informasjonen tas til orientering.

10. EBS og nødevakuering av passasjerer (fast agendapunkt).

John Arild Gundersen, NOG.

Foretok innledning og orienterte om foranledningen til EBS. Han ga deretter ordet til to representanter fra firmaet OTG.

OTG fortok en presentasjon av en gjennomføring av risikoanalyse som ble utført i forbindelse med bruk av EBS og måling av skulderbredde hos passasjerer. Det ble nedsatt en arbeidsgruppe, som skulle vurdere aspekter rundt EBS og måling av skulderbredde hos passasjerer. Denne arbeidsgruppen ga igjen oppdraget videre til OTG. Analysen ble utført kvalitativt ved bruk av HAZID-møter. I følge dykkerlege, er det registrert 3 skader under trening med EBS, men det foreligger ingen rapporter om disse skadene.

EBS:

Analysen tok for seg trening med bruk av EBS Cat. A og B. Datakilder som ble benyttet i analysen var HSS-3, CAP 1145, og data fra EASA.

Oppsummering etter treningserfaring og ulykkesstatistikk for militære besetninger ved bruk av EBS:

- Forventet tid mellom tap av liv i forbindelse med trening: 187 år
- Forventet tid mellom skader i forbindelse med trening: 2,1 år

Det ble påpekt at det her foreligger mange aspekter ved verdi av trening med EBS.

Måling av passasjerer:

Analysen viser at dette har liten effekt på sikkerhet i forbindelse med helikoptertransport, og at det byr på en del utfordringer når det gjelder logistikk. Måling av skulderbredde er heller ikke representativt for kroppsbredde, og kan i tillegg føre til etiske utfordringer.

Analysen viser at i 0.26% av ulykkes-scenariene, vil måling av skulderbredde og seteplassering kunne redusere antall omkomne.

Resultat - risikoreduksjon ved måling av skulderbredde:

- Forventet tid mellom hver gang man berger 1 liv ved helikopterkrasj: 340 år

Konklusjon: Tas til orientering.

11. Simulatortrening for teknisk personell.

Tommy Olsen, NHF.

Spørsmålet var en oppfølging fra forrige møte i Samarbeidsforum. Det kan synes som om helikopteroperatørene har gått bort fra simulatortrening for teknisk personell, selv om dette er en anbefaling i NOROG-066.

Tilbakemelding fra CHC var at de planlegger å bruk simulatortrening for teknisk personell, det var ingen øvrig tilbakemelding på dette.

Konklusjon: Tas til orientering.

12. Sammensetning og arbeidsmåte i SF, inkl. henvendelse fra fagforeninger om deltakelse.

Leder av SF foretok en gjennomgang.

Regjeringens avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform (ABE), fører til budsjettmessige utfordringer for Luftfartstilsynet. I praksis fører dette kutt i budsjett hvert år, som også muligens vil innvirke på SFs budsjett. Luftfartsdirektøren har ikke gitt endelig tilbakemelding angående budsjett for SF, men det forventes at forumet kan opprettholde det samme antall årlige møter, som i dag.

Leder av SF går av med pensjon den 01.07.2019. Han benyttet anledningen til å takke for seg, og for godt samarbeid innad i forumet.

Konklusjon: Tas til etterretning

13. Eventuelt.

Tor-Andreas Horne, CHC foretok en oppsummering av erfaringer etter operasjoner i Barentshavet denne vinteren.

Det ble utført tilbringertjeneste til Gjøkåsen fra Kirkenes. Selskapet utførte en Management-of-Change prosess før oppstart den 26.12.2018. Samarbeidet med Avinor ble karakterisert som meget godt.

Aktuelle punkter/utfordringer som ble kommentert:

Logistikk:

- I tillegg til at Widerøe flyr fra/til Kirkenes, har både SAS og Norwegian daglige direkteflyr til Oslo
- Hangar-fasiliteter
- Passasjer-fasiliteter – nybygg
- Hotell i Kirkenes
- Drivstoff – leverandør Air BP
- IT – fungerte tilfredsstillende fra oppstart
- Securitas – sikkerhetstjeneste i henhold til NOROG-003

Meteorologiske utfordringer:

- Polare lavtrykk
- Tåke som fryser (freezing fog)
- Ising
- Helicopter Triggered Index (HTI) – statisk utladning
- Lufttemperaturer under -20 grader C (krever tilsetningsstoffer i drivstoffet)

Operativt:

- Flygedistanse Kirkenes-Gjøkåsen ca. 140 NM
- PBN-utflyginger på Kirkenes, utfordringer med ytelse

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

- Alternative landingsplasser – mulige utfordringer med overnatting for passasjerer
- Jamming av GPS-signaler

SAR/Medevac:

- Vardø
- Hammerfest
- Banak (330 skvadron)

Til slutt presiserte Ptil ansvarsområdene til aktørene i forbindelse med operasjoner i Barentshavet.

14. Neste møte.

- 20. juni 2019

Påfølgende møter 2019:

- 12. september
- 21. november. Har blitt flyttet fra 28. november pga. internuke i Luftfartstilsynet.

Rune Sæthre
Sekretær Samarbeidsforum

Til stede:

Anders Røsok (LT), Rune Sæthre (LT), Ørnulf Lien (LT, observatør), Sven Ove Retland (LT, observatør), Sigurd Robert Jacobsen (Ptil), Øyvind Solberg (Norsk Olje og Gass), John Arild Gundersen (NOG), Tor-Andreas Horne (CHC), Jim Urianstad (Bristow), Roy Erling Furre (SAFE), Øyvind Jonassen (Norges Rederiforbund), Henrik Solvorn Fjeldsbø (IE), Stein Clason (Avinor), Sindre Torp Johnsen (Avinor), Øyvind Volley (NFF), Petter Walhovd (NF), Runar Mathisen (SHT), Tommy Olsen (NHF), Tom Stian Beitland (NHF), Anders Bonsak (Luftforsvaret).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet