

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety
on the Norwegian Continental Shelf

Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
postmottak@caa.no
www.luftfartstilsynet.no/helikoptersikkerhet

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato:
16.04.2009

Møtereferat

Ekstraordinært møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 16.04.2009

Bryn Kalberg i Petroleumstilsynet hadde bedt om et møte i forbindelse med ulykkene i England og Canada i 2009, samt hendelsene på norsk sokkel i påskea. Disse har frembrakt en del reaksjoner og spørsmål om sikkerheten på norsk sokkel, ikke minst fra pressen.

Fagforeningene har også fått henvendelser fra passasjerer og pårørende som spør om sikkerheten på norsk sokkel er god nok. Den siste tids hendelser har skapt bekymring blant ansatte, og de spør om ulykkene som har skjedd i England kunne ha skjedd i Norge.

Følgende referat er en oppsummering av saker som ble diskutert i løpet av dagen:

Informasjon:

Fagforeningene mener det er vanskelig å få informasjon om ulykker og hendelser. Dette fører til mye spekulasjoner. Det er viktig at informasjon når ut til medlemmene og pårørende, da mangel på informasjon og forklaring skaper frykt.

Informasjon er nøkkelen til følelsen av trygghet. Det må derfor gis informasjon til passasjerer og pårørende om hvorfor helikoptre foretar sikkerhetslanding eller gjør vendereis.

Det faktum at vi har en lav terskel for en reaksjon fra flybesetninger og teknisk personell, er positivt for flysikkerheten.

SF vil skrive brev til OLF og helikopteroperatørene og be disse gjennomgå sine prosedyrer for informasjon.

Utenlandske eiere av helikopterselskaper:

Både Bristow Norway og CHC HS er filialer av utenlandske selskap.

Det ble hevdet i møtet at midler til sikkerhetstiltak på norsk sokkel er redusert i forhold til britisk side. Bristow Norway på sin side hevder at fokus på sikkerhet ikke er endret etter oppkjøp. De

har et flysikkerhetsprogram ”Target Zero” som er anerkjent i miljøet, og som nå skal kjøres i Norge.

Det er bekymring for at investeringer på pilottrening primært skjer på britisk side. LT må passe på at vi opprettholder treningsavdelinger i Norge.

Det tekniske fagmiljøet på helikoptersiden er godt ivaretatt i Norge. Dette må videreføres.

Det skjer organisatoriske endringer som er vanskelig å sette fingeren på. SF ønsker at det norske fagmiljøet utvikles. Norske operatører må ikke komme i den situasjonen at all videreutvikling og investering skjer i UK. Vi må ikke organiseres vekk fra det faktum at det norske fagmiljøet har vært unikt i offshore sammenheng.

SF vil skrive følgende brev for å sikre at investeringer for sikkerhet, både operativt og teknisk, blir bibeholdt til tross for utenlandske eiere:

- Bekymringsmelding til ledelsen av helikopteroperatørene og Heli-One om at investeringene i operativ og teknisk trening blir redusert på norsk side. Redusert trening vil ikke bli akseptert.
- Brev til Operativ Utdanning i LT om at treningsavdelingene må forbli i Norge og under norsk styring.

Krav til norske AOC innehavere som flyr offshore:

Geir ga en kort orientering om krav til norske AOC innhavere.

Medlemmene av SF vil få tilsendt en detaljert oversikt over krav som stilles for opprettelse og opprettholdelse av en AOC.

Samarbeidsforums rolle i offentligheten:

SF er et unikt forum, sammensatt av personer som kan påvirke myndighetene og de som drifter i Nordsjøen. Spørsmålet er om vi benytter oss av den muligheten vi har? Klarer vi å oppfylle våre målsetninger? Er vi for anonyme?

Ledelsen vil prioritere er å lage ny hjemmeside for forumet, som skal være lettere å finne og som viser at vi er pro-aktive i sikkerhetsspørsmål.

SF i seg selv er et viktig tverrfaglig sikkerhetstiltak.

SF ønsker å gi følgende informasjon om sikkerheten:

- Sikkerheten på norsk sokkel er meget god. Helikopteroperasjoner i Nordsjøen er rollemodell for tilsvarende flygninger i andre deler av verden.
- Utenlandske selskaper flyr på norske AOC’er, og er derfor underlagt norsk regelverk og blir kontrollert av norske myndigheter.
- Lav terskel for å stoppe en flyvning er positivt fordi det viser at vi setter strenge sikkerhetskrav.

Gjennomgang av ulykker og hendelser i 2009, samt tiltak:

Geir informerte om ulykkene og hendelsene som har vært i 2009, og disse ble diskutert i forumet. Det ble lagt vekt på ulykken med S-92 i Canada, med EC225 i UK og med EC332L2 Super Puma utenfor Aberdeen. I tillegg ble tre hendelser i norsk sektor i påska og en delvis nedsmelting av aircondition anlegget i en norsk EC225 gjennomgått.

Hendelsen i Canada har ført til både operasjonelle og tekniske endringer, men vi må avvente den endelige rapporten før vi kan konkludere.

Etter den siste ulykken med EC332L2 på britisk sokkel, har EASA satt nye krav til vedlikeholdsprogram og sjekk av hovedgearbokser.

Under gjennomgang av en sikkerhetslanding på Tor plattformen med S-92 informerte Avinor at helikoptret ved hjelp av M-ADS ble fulgt over en distanse på 25 nautiske mil i 300 fots høyde, 120 nautiske mil fra land.

I forbindelse med gjennomgang av alle ulykkene og hendelsene ble det gitt en orientering om hvilke sikkerhetsmessige reaksjoner og tiltak som er gjennomført.

Nytt EASA regelverk:

Geir ga en kort orientering om prosessen frem til innføring av nytt operativt regelverk i 2012.

Sikkerhet i norsk offshoreflygning:

Vi har lav terskel for å gjøre vendereis eller foreta en sikkerhetslanding når man har en feilindikasjon eller mistanke om noe unormalt. Dette kan være vanskelig å forstå for utenforstående, men er en del av normal prosedyre for besetningene.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Ketil Karlsen (Industri Energi), Bryn Kalberg (Ptil), Sigurd R. Jacobsen (Ptil), Terje Gjelsvik (Felles Operativt Hovedkvarter), Nils Rune Kolberg (CHC HS), Tormod Veiby (Bristow Norway), Alf Terje Skjæveland (NHF), Roy E Furre (SAFE), Christian Berge (NFF), Per Skalleberg (Bristow Norway), Stein L Clason (Avinor), Sverre Austrheim (OLF), Ivonne Herrera (SINTEF), Kjell Olsen (CHC HS), Trond Nilsen (CHC HS), Geir Hamre (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:

Luftfartsdirektør, Samferdselsdepartementet