

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
24.06.2010

Møtereferat

Ekstraordinært møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel. I tillegg til forumets medlemmer deltok Ellen Krag fra SD på møtet.

Leder SF startet med å orientere om bakgrunnen for M-ADS, samt konklusjon av arbeidet som er gjort i arbeidsgrupper vedrørende systemet. (Presentasjon vedlagt).

Det ble holdt et møte mellom Heli-One og Avinor, OLF, operatørene og LT på Gardermoen mandag 21.juni 2010. De opplysningene som kom fram der ga grunn til en snarlig avgjørelse vedrørende M-ADS, og ledelsen valgte derfor å kalle forumet inn til et ekstraordinært møte.

I møtet med Heli-One kom det fram at man etter februar 2011 sannsynligvis ikke ville ha nok operative M-ADS sett til å drive forsvarlig i Nordsjøen. Samtidig har det danske selskapet Thrane & Thrane, som er de eneste som har sagt seg villige til å utvikle ny SatCom for M-ADS, fremsatt en pris på 210.000,- EUR pr sett. Dette er adskillig høyere enn det beløpet SF tidligere har fått forelagt. I tillegg kommer vi i en ny monopolsituasjon med et selskap med de ulemper det medfører. Det å være avhengig av en leverandør er en sikkerhetsrisiko i seg selv.

Norge har et unikt sikkerhetsnivå offshore, som M-ADS er en viktig del av. Alle medlemmene i forumet ønsker å videreføre M-ADS dersom forutsetningene er akseptable. Det er liten tvil om at et fullt operativ M-ADS system vil gi den beste alarmtjenesten i Nordsjøen i dag og årene fremover. Også i HSS-3 anbefales videreføring av M-ADS, eller å finne en fullgod erstatning. Hvis vi går for fortsatt å beholde M-ADS, må det være krav om 100 % dekning på alle helikoptre, og at alle operatører har lik tilgang på systemer.

SAFE mener at dersom M-ADS dør, vil dette bety en svekkelse av sikkerheten som de ikke kan godta. For Avinor er systemet uunnværlig med tanke på alarmtjenesten de skal utføre. Både OLF og operatørene syns prisen vi har fått presentert er helt uakseptabel, og er villige til å finne alternative løsninger. Ved å velge leverandører av andre flight-following systemer som er hyllevare, har man mulighet til å bytte leverandør dersom selskapet ikke leverer, eller øker kostnadene uforholdsmessig. Ingen andre systemer er sertifisert, men funksjonaliteten vil ifølge OLF være like god. OLF setter derfor som krav i nye kontrakter til operatørene at de har eget flight-following system.

Sett fra Avinor sin side så er det uholdbart om alarmtjenesten ikke henger sammen med lufttrafikk-tjenesten. M-ADS ble i sin tid utviklet fordi alarmtjenesten i Nordsjøen var for dårlig. Dette ble ikke minst bekreftet i Norneulykken. Siden har man fått på plass mange andre systemer som gjør at man kan overvåke helikoptre ned til havflata, men ingen av disse systemene er tilkoblet lufttrafikk-tjenesten.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Bruk av disse systemene vil sette store krav til den enkelte operatør som vil måtte påta seg ansvaret for flight-following og alarmtjeneste 24/7. Dette er ikke akseptabelt for Avinor, som fryktet at de ville bli satt tilbake til 90-tallet prosedyremessig.

ADS-B bygges nå ut på Ekofisk som erstatning for radar, og man håper prosjektet skal være gjennomført innen april 2013. Ny standard for Mode S ES (ADS-B) transponder er vedtatt internasjonalt, der nye luftfartøyer må ha dette installert innen 2015, med krav om retrofit for eldre helikoptre innen 2017. Gjennomføringen av prosjektet innen april 2013 er avhengig av at helikoptre som skal operere i Ekofisk CTA forserer denne installeringen.

Det ble bestemt på møtet at man skal opprette en arbeidsgruppe som skal vurdere alternative løsninger for flight-following og alarmtjeneste på norsk sokkel uten M-ADS.

Leder SF sender ut mail til medlemmene og ber de komme med forslag til mandat til denne arbeidsgruppen, samt hvem som skal delta.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (OLF), Christian Berge (Norsk Flygerlederforening/Avinor), Halvor Erikstein (SAFE), Hendrik Hans Heidema (Bristow Norway AS), Henning Hagen (Bristow Norway AS), Geir Hamre (LT), Tor-Andreas Horne (CHC Norway AS), Kjell-Inge Jåsund (CHC Norway AS), Ellen Krag (SD), Finn Mikkelsen (Blueway Offshore Norge), Alf Terje Skjæveland (NHF), Tormod Veiby (Bristow Norway AS), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren