

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
02.03.2010

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 02.03.2010

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst og presentasjonsrunde.

Leder Geir Hamre ønsket velkommen til møtet.

Tor-Andreas Horne fra CHC Norway og Finn Mikkelsen fra Blueway Offshore Norge møtte i forumet for første gang.

2. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

3. Gjennomgang av møtereferat fra forrige møte, 24.11.2009.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

4. Hendelser i Nordsjøen siden siste møte. Oppfølging.

I perioden 24.11.09 – 22.02.10, har CHC Norway hatt 126 innrapporterte hendelser i Nordsjøen.

En av disse er kategorisert som en alvorlig hendelse. Dette gjaldt et helikopter av typen AS332L2 som mistet cockpitdør på vei fra Sleipner A til Sola 27.01.2009. Tor-Andreas Horne i CHC Norway informerte forumet om hendelsen.

Fagforeningene ønsker å bli holdt informert om eventuelle tiltak som gjøres etter hendelsen.

Bristow Norway har rapportert 22 hendelser, og DanCopter/Blueway Offshore Norge har rapportert 2.

Under Luftfartskonferansen i Bodø i februar, fikk CHC Norway rapporteringsprisen for 2009. Totalt rapporterte de 358 hendelser i 2009. Dette vitner om god rapporteringskultur i selskapet.

5. Nytt helikoptersikkerhetsforum.

For en tid tilbake var det en artikkel i "Petro.no" der Ketil Karlsen i Industri Energi gikk ut og informerte om etablering av et nytt helikoptersikkerhetsforum. Leder SF hadde bedt Ketil Karlsen gi en orientering til SF om dette forumet, men Ketil Karlsen hadde meldt frafall til møtet.

Vi tar dette videre til neste møte, eventuelt sender ledelsen ut informasjon til medlemmene når vi får vite noe mer.

6. Skysails.

Nils Rune Kolnes orienterte kort om bruk av skysails på skip. Dersom dette blir mer vanlig, bør man ha et varslingsystem. Disse seilene kan oppnå en høyde på 1000 fot. Ledelsen i SF skriver til LT og ber dem kontakte Sjøfartsdirektoratet for å få etablert klare regler for varslings.

7. Norske flysikkerhetsresultater. Orientering av Geir Hamre.

Geir Hamre gikk igjennom norske flysikkerhetsresultater som LT's analyseavdeling presenterte på Luftfartskonferansen i februar. Denne briefen er tilgjengelig på LT's hjemmeside, men følger også vedlagt.

8. NF-2007. Orientering av Fredrik Bye, LT.

Fredrik Bye fra Analyseavdelingen i LT var invitert til møtet for å gi en orientering om NF-2007.

Vedlagt følger hans presentasjon.

Forumets medlemmer ønsker informasjon om spesielle helikoptertyper er mer utsatt for enkelte hendelser enn andre. Det ble sagt at UK CAA sender ut månedlige rapporter på helikoptertypene. Ledelsen sjekker dette opp.

Ledelsen tar og kontakt med teknisk avdeling i LT med spørsmål om hvilket system de har for oppfølging av rapporter.

Det er ønskelig med en engelsk versjon av NF-2007, og at utenlandske personer får muligheten til å rapportere. Slik systemet er i dag, må man ha et norsk personnummer for å kunne rapportere personlig.

9. Særnorske krav på kontinentalsokkelen.

De viktigste særnorske krav på kontinentalsokkelen blir listet i SINTEF sin nye helikoptersikkerhetsstudie (HSS-3). Studien vil bli tilgjengelig i april.

LT og SD er jevnlig i dialog for å få klarhet i hvilke konsekvenser det nye EASA regelverket kan få for virksomheten på norsk kontinentalsokkel.

Dette agendapunktet vil vi komme tilbake til på neste møte i juni.

10. Heidrun CTA, luftromsendringer, sambandsdekning, sikkerhet. Orientering av Stein L. Clason.

Innmeldte endringer i luftromsorganiseringen er så omfattende at Avinor er nødt til å prioritere implementeringen. Følgende prosjekter er gitt høyeste prioritet:

1) Implementering av presisjonsinnflygingssystemet SCAT-I på de regionale flyplassene i Norge

Anmodning om prioritet. Systemet er planlagt utbygd på alle regionale lufthavner hvor det er topografisk mulig. Det er utarbeidet SCAT-I prosedyrer til Brønnøysund og Hammerfest og videre er det planlagt etablert slike prosedyrer ved Namsos, Vadsø, Båtsfjord og Svolvær i 2010 etterfulgt av de resterende lufthavnene med ca. 5 pr. år.

2) Prosjektet "Sikkerhetsområder og lysanlegg" (S&L-prosjektet).

Pålegg. Formålet med prosjektet er å etablere tilfredsstillende anlegg for sikkerhetsområder og lysanlegg i henhold til krav i Bestemmelser for sivil luftfart (BSL):

[FOR-2006-07-06-968 forskrift om utforming av store flyplasser \(E 3-2\)](#)

[FOR-2006-05-12-545 Forskrift om brann og havaritjeneste \(E 4-4\)](#)

3) Prosjektet "Oslo ASAP" (Avansert Sektorisering & Automatiserings Prosjekt)

Pålegg. Oslo ASAP ble etablert i 2006 som følge av at Luftfartstilsynet i november 2005 påla Avinor å øke vertikalatskillelsen i krysningspunktene mellom utflygnings- og innflygingsrutene til 2000 FT.

Planlegges implementert 7. april 2011.

4) Etablering av Heidrun kontrollområde (Heidrun CTA) – 02 JUN 2011

Prosjektene omtalt over medfører et stort ressursbehov i forbindelse med gjennomgang/utarbeidelse av instrumentprosedyrer og nødvendige endringer i AIP Norge.

Heidrun-prosjektet fortsetter med planlagt publisering/etablering AIRAC november 2010, men mangel på tilgjengelige ressurser samt overgangen til et mer effektivt kartproduksjonssystem medfører sannsynligvis at etableringen av Heidrun CTA må utsettes til AIRAC 2. juni 2011.

5) Luftromsendring over norsk kontinentalsokkel.

Endringer av HMR, ADS-områder m.m. ifølge NOU 2002:17. Klar for publisering siden 2008.

Utsettelse på samme bakgrunn som pkt. 4.

Sambandssikkerhet

Avinor lager kriterier for sambandsdekning inkl. offshore. Avinor har i møte med Statoil laget en plan over prioriterte "siter" for radiostasjoner. Statoil er interessert i å forsere utplassering av radiostasjoner. Avinors vedtak om eierskap av utstyr offshore må vurderes mot behov og investeringsplan.

SF forbereder et brev til LT og SD der vi ber om en begrunnelse for prioriteringene som gjør at Heidrun prosjektet må utsettes.

11. M-ADS-status

Arbeidsgruppen som var nedsatt av SF for å finne en løsning på M-ADS problematikken, har ikke levert sin sluttrapport. Dette skyldes at man våren 2009 fikk signaler som gikk på at man muligens hadde funnet løsning på SATCOM problemene. Det har i ettertid vist seg at det ikke var så enkelt.

Jens Gunnar Eikås fra Heli-One var invitert til møtet for å gi en status på M-ADS. Problemet er at KDA ikke finner SATCOM-løsninger som kan brukes i systemet. Eikås har vært i dialog med KDA og flere leverandører av SATCOM-løsninger for å prøve å finne frem til et system som kan brukes i eksisterende M-ADS enheter. Vi har pr i dag 50 M-ADS enheter, som skal være nok til å dekke behovet på sokkelen.

Kun to løsninger er aktuelle:

1. Inmarsat løsning med Thrane & Thrane som komponent leverandør og Vizada som Inmarsat "service provider"
2. Iridium løsning med SITA som "service provider" og hovedleverandør, men med komponenter levert av SatCom Systems

Slik det ser ut nå, er inmarsat løsningen (1) den mest aktuelle:

T&T bygger om eksisterende Aero-HSD+ enheter (kun software) til å opptre som Aero-L enheter (eksisterende M-ADS)

Vizada fortsetter som "service provider" og vi beholder Eik for nedlasting av satellitt data

T&T "off the shelf" hardware komponenter som brukes i en rekke andre systemer.

Kostnadene er beregnet til 6 millioner i engangsbetaling + 1 million pr maskin.

I dag eier operatørene selv alle M-ADS sett. Det vil si at nye operatører ikke vil ha tilgang til M-ADS hvis ikke nye sett bygges, eller de som i dag sitter på eksisterende sett er villig til å selge noen av disse. Man bør derfor vurdere om andre, f.eks. Avinor, bør eie utstyret. Da vil man unngå konkurransevridning. Inntjening må tas gjennom underveisavgiftene.

SF må ha skarp fokus på dette nå. Vi kan ikke lenger utsette problemet. Her må de rette aktørene ta ansvar.

SF skriver brev til LT og ber dem ta føringen i saken, og, om nødvendig, om å gjøre en regelverksendring som fjerner krav til M-ADS.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

SF vil kalle medlemmene inn til ekstraordinært møte der kun M-ADS er tema, når ledelsen har mer informasjon.

12. Eventuelt:

HSS-3 blir offentliggjort rett etter påske. Blir lagt ut på nettet.

Flare-bommer og krav til avstander. Sak for neste møte.

BSL D 5-1 moden for revidering. Alle oppfordres til innspill til revidering. Sak på agendaen til neste møte.

Neste ordinære møte er 8.juni. Samme sted.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (OLF), Christian Berge (Norsk Flygerlederforening), Stein Clason(Avinor), Roy Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Tor-Andreas Horne (CHC Norway), Nils Rune Kolnes (CHC Norway), Kristian Lund (Norsk Flygerforbund), Finn Mikkelsen (Blueway Offshore Norge), Per Skalleberg (Bristow Norway), Alf Terje Skjæveland (NHF), Alf Tørrisplass (Airlift), Tormod Veiby (Bristow Norway), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet