

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
03.06.2009

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 03.06.2009

Geir Hamre ønsket velkommen til møte i SF, og spesielt Hilde Haugan Salmon fra Industri Energi som møtte for første gang.

1. Gjennomgang av referat fra møte i SF 04.03.2009:

Ingen kommentarer.

2. Årsrapport 2008 – korrespondanse LT/SD, lukking av tilrådninger, fremtidig arbeid.

Årsrapporten til Samferdselsdepartementet ble skrevet på bakgrunn av møtet vi hadde i SF i mars. Forslag til lukking av punkter ble akseptert av SD. De har heller ingen innvendinger mot at vi kommer med nye tilrådninger og oppdaterer eksisterende, slik at de blir mer "moderne". SD stilte imidlertid spørsmål vedrørende våre målindikatorer, og kommenterte at dagens målindikatorer ikke er så veldig realistiske. Det er mulig HSS-3 studiet vil gi oss nye pro-aktive indikatorer som vi kan bruke i vårt fremtidige arbeid. SINTEF er ikke enige i at delmålsetning 2 i årsrapporten er oppfylt, og ber Luftfartstilsynet utdype nærmere hva som defineres som alvorlige ulykker/hendelser. Vårt forskningssamarbeid med HSRMC fortsetter med utvikling av HUMS-data og mulig fremtidig studie om lynnedslag i helikoptre offshore.

3. Rapport fra M-ADS arbeidsgruppe.

På møtet i SF i 29.oktober 2008 ble det besluttet å opprette en ny arbeidsgruppe som skulle vurdere fremtiden for M-ADS, og eventuell erstatning for systemet. Helikopterselskapene som opererer i Nordsjøen har pr i dag problemer med manglende M-ADS på flere av sine maskiner, og må flytte om på settene i helikoptrene alt ettersom hvor de opererer. I tillegg skal det fases inn nye helikoptre som det mangler sett til. Til tross for problemer med å anskaffe nye systemer til nye helikoptre, må M-ADS leve noen år til, og det må settes inn ressurser for at dette skal være mulig. Alternative løsninger må være på plass før utgangen av 2014 når supportavtalen med KDA utgår. Rapporten fra arbeidsgruppa ikke ferdig, men deltakerne er enige om resultatet. Leder for arbeidsgruppa har vært Ronald Geirhovd fra Luftfartstilsynet, og han var invitert til møtet for å informere om det arbeidet gruppa har gjort, og resultatet de har kommet frem til. Vedlagt følger hans presentasjon.

Arbeidsgruppa kom frem til følgende anbefaling: Fortsatt bruk av M-ADS med iridium som kommunikasjonsbærer i kombinasjon med ADS-B frem til 2015.

Imidlertid er det fortsatt en del usikkerhetsmomenter knyttet til dette. Bl a er det ikke testet ut ennå om iridium kan brukes til dette formålet. Det vil forhåpentlig være avklart i løpet av sommeren. Samtidig har Avinor et prosjekt for å prøve ut ADS-B på Ekofisk. Det må og avklares med Kongsberg hvor fort man kan sette i gang produksjon av nye M-ADS sett, og kostnaden på disse. Leder SF skriver brev som sendes på høring til medlemmene når vi har fått resultatet av de testene som skal foretas. Vi tar da et ekstraordinært møte i SF, eller venter til møtet i september med å gi et svar.

4. Avinor (Tomas Bertelsen): Kontakt med operatørene og HFIS-enheter vedr. rapporter om hendelser – åpenhet.

Tomas Bertelsen redegjorde for rutinene til Avinor ved de forskjellige gradene av alvorlighet rundt hendelser/ulykker. Det er ønske om et mer formelt samarbeid med helikopterselskapene. Kommunikasjonslinjene er i dag uformelle, og fører til at trender ikke følges opp. Rapporter som er innlevert vedrørende helikopterhendelser viser at enkelte forhold burde vært undersøkt grundigere. Informasjonsutveksling er juridisk et vanskelig felt, ikke minst med hensyn til personvern.

Jersin viste til en rapport skrevet av SINTEF som bl a tar for seg rapporteringsrutiner innen luftfart. Link til denne rapporten er:

http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Sikkerhet%20og%20pålitelighet/Rapporter/STF50%20A07017.pdf

Relevante kapitler:

kap. 7 Oppsummering, konklusjoner og anbefalinger

kap. 4.3 Spesielt om luftfart

kap. 5.1 - 5.4 (Forholdet mellom straffeforfølgelse og forebyggende sikkerhetsarbeid)

kap. 5.5.8 Straff og erstatningsansvar ved luftfart

kap. 5.7 Oppsummering av aktsomhetsnormen

kap. 6.4 - 6.9 (Resultater av spørreundersøkelsene).

5. AIS (Automatic Identification System) i helikoptre: Presentasjon av Per Skalleberg. (Vedlagt)

Det er i dag installert NDB i alle helikoptre og på alle installasjoner på norsk sokkel. Dette er et gammeldags system som man ønsker erstatning for.

AIS er påbudt på alle bevegelige dekk, skip og nå også på faste installasjoner. Dette systemet er konstruert for å dirigere og identifisere trafikk. Man får et signal opp på en skjerm som identifiserer objektet umiddelbart. Dette systemet fungerer godt, og det kan være ønskelig å få AIS på plass i alle helikoptre.

Leder SF skriver brev til flyplassavdelingen i LT vedrørende erstatning av NDB med AIS. Denne saken blir satt opp på agendaen til neste møte, hvis vi har fått svar fra flyplassavdelingen. SF vil på møtet vurdere en handlingsplan.

6. Hendelser i Nordsjøen de siste månedene.

SAFE har fått henvendelser fra medlemmer som er bekymret for at innfasing av nye helikoptertyper kan få betydning for sikkerheten. Bl a ble det nevnt vibrasjon og hovedgearboks problemer på S-92.

Bristow har nedsatt en støy og vibrasjonsgruppe som skal se nærmere på disse problemene.

Leder SF foreslo at vi skal ha som et fast agendapunkt på våre møter en gjennomgang av alvorlige hendelser siden siste møte.

7. Eventuelt:

Ingen saker innmeldt.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Neste møte i SF blir på Sola Strand Hotell 1. september 2009.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (OLF), Tomas Bertelsen (Norsk Flygerlederforening), Roy Erling Furre (SAFE), Ronald Geirhovd (LT), Terje Gjelsvik (Felles Operativt Hovedkvarter), Geir Hamre (LT), Erik Jersin (SINTEF), Bryn A Kalberg (Petroleumstilsynet), Marianne Kirkesæther (LT), Nils Rune Kolnes (CHC Helikopter Service AS), Kristian Lund (Norsk Flygerforbund), Hilde Haugan Salmon (Industri Energi), Per Skalleberg (Bristow Norway AS), Alf Terje Skjæveland (NHF), Alf Tørrisplass (Airlift), Tormod Veiby (Bristow Norway AS)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet