



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
mki@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
10.09.2013

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 10.september 2013.

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

Leder ønsket velkommen, og spesielt Remi Olsen som er ny representant for Forsvarets Operative Hovedkvarter, og Henrik Solvorn Fjeldsbø som er ny representant for Industri Energi i forumet.

1. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 4. juni 2013 og ekstraordinært møte 28. august 2013.

Ingen kommentarer – referatene godkjent.

3. Ulykker og hendelser i norsk sektor siden juni 2013.

Bristow, Avinor og Forsvaret orienterte om hendelser som har vært rapportert i perioden. Dette gjelder blant annet en «chip warning» for hovedrotorgearbox og et helikopter uten M-ADS som fløy annen rute fra rigg en det som var klarert med ATC Sola.

4. EC225 status og AS332L2 ulykken.

Leder gav forumet en kort informasjon om historikken bak de tiltak som er gjort i forhold til EC225. Bristow ønsker at man skal lette på kravet om at man ved en mod 45 feil offshore må fly uten passasjerer hjem. CHC er enig i dette. Nå vil sannsynligvis Safety Directiv bli endret i løpet av september. Selskapene ble bedt om å komme med innspill til endringer. Norsk og engelsk safety directive har forskjellig innhold som gjør at man i utgangspunktet ikke kan fly inn i engelsk sektor med norsk maskin og vv.

AS332L2 ulykken

Informasjonen har vært sprikende og til dels fraværende på britisk sektor etter ulykken utenfor Shetland. Det at flyvninger med AS332 L2 pr i dag heller ikke er gjenopptatt på engelsk sektor gjør saken særdeles vanskelig. Tor Andreas Horne fra gav forumet den informasjonen CHC Helikopterservice har om ulykken. AAIB i Storbritannia har utgitt en foreløpig rapport som finnes på deres nettside.

Etter det ekstraordinære møtet 28. august, var det full enighet i SF om at flyvningene med Super Puma helikoptrene kunne gjenopptas. Det var uheldig at SAFE i ettertid gav uttrykk for det motsatte i media. Vi bør ta lærdom av hvordan informasjon ble gitt i denne hendelsen, og hvordan vi skal håndtere liknende hendelser i fremtiden. Ikke minst i forhold til media. Det er viktig å ha en ryddig og informativ forklaring på forumets avgjørelser. Det er ønskelig at alle involverte instanser (Helikopterselskapene, LT, Ptil, fagforeningene) sammen lager en plan for hvordan slike hendelser bør håndteres.

5. Problemer med like kallesignal (Christian Berge)

Avinor har de senere årene mottatt mange internrapporter hvor «similar callsigns» har vært, og fremdeles er, et stort problem. Avinor skrev et brev til Luftfartstilsynet i 2011, hvor de skisserte et forslag til løsning, og fikk aksept for å gå videre med forslaget. Dette har vært oppe i flere instanser, men problemet synes ennå ikke å være løst.

Saken ble drøftet på møtet, og det var enighet om at dette er et flysikkerhetsproblem som SF må engasjere seg i. Avinor har ekspertisen og må lede prosessen, men LT, oljeselskapene og operatørene må på banen. Ledelsen tar i første omgang kontakt med LT og Avinor for å få satt i gang prosjektet.

Vedlagt følger presentasjon.

6. Aktuelle ATS-saker inkl status ADS-B (Stein Clason)

ADS-B prosjektet:

ADS-B prosjektet er stort sett i rute. Alle installasjoner er ferdig i Ekofisk området, og testing av utstyr har vært vellykket. Etablering av Ekofisk CTA er forskjøvet til 29.mai 2014 på grunn av stor publiseringsmengde hos Avinor i forbindelse med SNAP prosjektet.

Når det gjelder Balder CTA, så har ikke Avinor fått tilgang til å gjøre «Site Survey» på Heimdal og Oseberg, da planlegging av prosjektet fra ABB sin side tar for lang tid. SF skrev brev til Statoil i juni i år, og anmodet om at de i samarbeid med ABB forsøker å finne en løsning så snart som mulig, slik at måldatoen for opprettelse av Balder CTA 29.mai 2014, kan holdes. Hvis det ikke skjer noe snarest, kan prosjektet bli forsinket med et år.

Transpondere:

Som tidligere nevnt, vil det være krav til DO-260B på nye helikoptre fra 2015, og retrofit fra 2017. På grunn av uavklart status for DO-260B transpondere (manglende sertifisering av EASA) har Luftfartstilsynet etter en utredning av Heli-One, og anbefaling fra Avinor, godkjent bruk av DO-260A transpondere. Følgende krav må være på plass for å kunne bruke DO-260A:

- Installasjonen må være sertifisert i henhold til AMC 20-24 og godkjent av EASA.
- Transponderen må sende Mode A-koden som en del av ADS-B meldingen.
- Operatørene har fortløpende dialog med Avinor for å sikre at alle nødvendige krav til ADS-B dataene tilfredsstilles.

Luftfartstilsynet vil oppdatere AIC til å reflektere bruk av DO-260A.

Prosjekt Heidrun Radar:

Ombygging av Heidrun plattformen medfører flytting av eksisterende radar. Eksisterende radar blir tatt ned i 2016. Det blir dermed et «hull» rundt plattformen der man ikke har dekning. Dette vil få konsekvenser for flyvningen i området, da operatørene har gjort det klart at det er uaktuelt å fly i området uten den servicen som eksisterer i dag. Avinor har skissert en løsning med ADS-B på Norne og Haltenbanken.

Vedlagt følger presentasjon.

7. Helikopterytelser (Ørnulf Lien)

Det har vært uklart hva de forskjellige betegnelsene for ytelser egentlig betyr. Ørnulf Lien gav forumet en gjennomgang av ytelsesklasser og krav til disse, samt en orientering om forskjellene mellom dagens regelverk og nytt fremtidig EASA regelverk.

Kort kan det oppsummeres med at det fortsatt vil bli anledning til å operere med eksponeringstid etter en godkjenningssprosess. Betingelsene som stilles for å bruke eksponeringstid vil gjøre at bruken blir betydelig redusert. For å få slik godkjenning stilles det krav til selskapets system for risikovurdering, til vedlikehold, motorpålitelighetsdata, prosedyrer og UMS. Veiledningsmaterialet som beskriver hva som forventes er listet opp i presentasjonen.

For hver start/landing må det i tillegg til vanlig ytelsesberegning også tas hensyn til at helikoptret dersom det oppstår motorsvikt skal gå klar av dekk-kanten (deck-edge miss) og ikke måtte lande på sjøen (drop-down) under de rådende forhold.

Vedlagt følger presentasjon.

8. HOFO NPA, LT's høringsvar til EASA (Geir Hamre)

Luftfartstilsynet leverte i slutten av august sitt høringsvar til EASA på HOFO NPA 2013-10, nytt offshore-regelverk for helikopter. Før oversendelse til EASA hadde LT et koordineringsmøte med operatørene, Ptil og Norsk Olje og Gass 26. august hvor høringsvaret ble gjennomgått slik at man fra norsk side er omforent om det nye regelverket.

9. BSL D 5-1. Hva skjer ved overgang til nytt regelverk? (Ørnulf Lien)

Virkeområdet for BSL D 5-1 gjelder i dag for alle operatører på norsk sokkel, også utenlandske. Når det nye EASA regelverket for offshore operasjoner trer i kraft i løpet av 2-3 år, så vil nasjonale særregler på sokkelen forsvinne. BSL D 5-1 vil i første omgang bli revidert for å oppdatere den og fortsette harmoniseringen med CAP 437 så lang det er mulig. Deretter må det finnes en metode for å sikre at relevante tilleggskrav blir bevart på en hensiktsmessig måte etter overgang til nytt regelverk.

Vedlagt følger presentasjon.

10. Bruk av RPAS (UAV) på norsk sokkel.

Bruk av RPAS blir mer og mer vanlig ved overvåking, registreringer, etc, også offshore. Luftfartstilsynets oppfatning er at norsk myndighet kun kan fastsette regelverk for norsk territorium. I dette tilfellet er det snakk om regulering av, og forvaltningspraksis i tilknytning til, en operatørtillatelse. Norsk regelverk og norsk myndighet rekker ikke lenger enn norsk territorium, i motsetning til for eksempel AOC som er basert på et felleseuropeisk gjensidig regelverk, som igjen er basert på grunnleggende gjensidige prinsipper fastsatt i Chicago-konvensjonen, og som derved aksepteres av en samlet luftfartsverden. Det samme er ikke tilfelle for RPAS – ennå. Det vil ennå ta noe tid før regelverket for bruk er på plass. Luftfartstilsynet har utgitt AIC om bruk av RPAS, men det står lite der om operasjoner i Nordsjøen. Forsvaret vil på neste møte i SF (19.november) redegjøre for deres bruk av UAV.

11. Eventuelt

-HSRMC – finansiering av forskning (Triggered Lightning, helideck friction). SF vil yte et lite bidrag til forskning.

- Britisk Luftfartsmyndighet vil i løpet av høsten komme til Norge for å studere norske operasjoner. Det er mulig SF vil få en forespørsel om å bidra.

-SF har 10-års jubileum i år. Medlemmene bes om å komme med innspill til ledelsen for hvordan dette skal markeres. Møtet i november vil avsluttes med en jubileumsmiddag.

- Forsvarets representant informerte forumet om øvelser forsvaret skal ha i høst: I uke 38 begynner øvelse Taurus som vil medføre en del aktivitet ut ifra Sola. I uke 46-47 vil det være en felles operativ øvelse utenfor Bergen.

Neste møte 19. november.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (Norsk Olje og Gass), Remi Olsen (Forsvaret), Roy E Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Tor-Andrea Horne (CHC HS), Christian Berge (NFF), Stein Clason (Avinor), Knut Bjørsvik (NHS), Bryn Kalberg (Ptil), Jim Urianstad (Bristow), Tommy Olsen (NHF), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Jakob Bae (Blueway Offshore), Ørnulf Lien (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådninger i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel. Forumet skal arbeide for en vesentlig forbedring av helikoptersikkerheten på norsk sokkel, og være en pådriver overfor ansvarlige myndigheter og aktører slik at de risikoreduserende tilrådningene i NOUene blir gjennomført. Forumet som er oppnevnt av luftfartsdirektøren, ledes av Geir Hamre, Seksjonssjef Operativ Helikopter, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Operativ Direktør, Samferdselsdepartementet