



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkessæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
12.03.2013

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 12.03.2013

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Tommy Olsen har overtatt som NHF's representant i forumet. Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet.

Gjennomgang av agenda – ingen kommentarer. Agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 21. november 2012.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Ledelsens oppgaver siden siste møte.

Leder har fulgt opp noen av sakene fra møtet i november 2012, og blant annet invitert foredragsholdere til dagens møte. Det har vært kontakt mellom LT og Sjøfartsdirektoratet angående Sky Sails, samt møte med EASA og Eurocopter vedrørende status for EC225.

4. Ulykker og hendelser siden september 2012. EC225 status for «flyforbud».

I februar i år ble det avholdt et møte hos i Köln der Luftfartsmyndighetene i Norge, England og Danmark hadde møte med EASA og Eurocopter vedrørende status for EC225.

EC 225 har ikke fått flyforbud av myndighetene, men det er innført restriksjoner for flyging over «hostile territory», noe som inkluderer flyging over vann. Helikopterselskapene og oljeselskapene i Norge har tatt en felles avgjørelse om ikke å fly før man har garantier for at det er trygt. Pr i dag er det usikkert når dette vil skje. Eurocopter har leid inn ekstern ekspertise for å utrede situasjonen. De jobber med å finne midlertidige løsninger som ekstra avlesning av HUMS data, og varsellys dersom det oppstår brudd på oljepumpe aksling (mod 45). Problemet er at de ikke kan gi noen garanti for hvor lenge maskinen kan fly hvis det oppstår brudd. Dette ble fremlagt som et krav fra myndighetene i Nordsjølandene. Hvis Eurocopter lykkes med varslingssystemet, og kan gi garantier om at det fungerer, så er det håp om at maskinene kan begynne å fly før sommeren. Hvis Eurocopter må lage ny gearboks kan dette ta 18 til 24 måneder.

LT ønsker et samarbeid med bransjen i Norge om situasjonen. Når mod 45 er klar, vil LT ta initiativ til et møte med operatørene.

Leder gav en kort informasjon om sikkerhetsstudien for innlandshelikopter som ble offentliggjort under Luftfartskonferansen 28. februar, samt om Helitrans sin ulykke i Lübeck-bukta.

5. Flytting av Heli-One (Lars Landsnes)

Etablering av Heli-One i Polen har skapt bekymring i bransjen, og på møtet i november 2012 ble det foreslått å invitere Lars Landsnes fra Heli-One til å komme i forumet og redegjøre for etableringen. Heli-One har hatt utfordringer vedrørende lønnsomhet. Økonomisk nedgangstider i 2010 gjorde at Heli-One valgte å redusere i UK, mens man opprettholdt bemanningen i Norge. Selskapet har et fullt modifikasjonssenter i Stavanger og et i Vancouver, og har nå startet et senter kun for skrogvedlikehold i Polen. Dette for å øke konkurranseevnen. Flere områder ble vurdert for etablering, men valget falt på Rzeszow i Polen fordi det er stor kompetanse innen aviation i området. Det er flere store operatører i denne delen av Europa, og Heli-One ønsker å komme inn på vedlikeholdssiden på dette markedet. Selskapet har fått en egen Part 145 godkjenning i Polen.

Bransjen i Norge har uttrykt bekymring for blant annet språkproblemer hos de polske ansatte. Det er ingen testing av engelskkunnskapene blant de ansatte, men Heli-One's erfaring er at engelsken er like god i Polen som i Norge. All dokumentasjon foreligger både på polsk og engelsk. Ansatte i Polen jobber og i Norge og UK for å få offshore-erfaring. Heli-One mener de har systemer som kvalitetssikrer jobben som gjøres i Polen. De ansattes rapporteringsvilje er også god, og all rapportering skjer på engelsk.

Heli-One ønsker ikke å bygge ned kompetansen i Norge, snarere tvert om. Komponent vedlikehold, modifikasjoner, design og FoU gjøres i Stavanger. Etableringen i Polen har medført nye kontrakter også i Stavanger, og siden mai 2012 har de ansatt ni nye medarbeidere der. De har og mellom fem og ti lærlinger hvert år i Norge. Det er forskjell på en nyetablering i Polen for det europeiske markedet, kontra å flytte virksomheten fra Stavanger til Polen. Kostnadsreduksjoner vurderes kontinuerlig, også i Stavanger, men så langt har det ikke vært noe stort problem.

6. Status for redningshelikopterprosjektet (Bjørn Ivar Aarseth og Rune Haver)

Anskaffelse av nye redningshelikoptre har stor interesse for SF. Forumets mandat er å se til at redningstjenesten fungerer som den skal, og man ønsker ikke å blande seg inn i anskaffelsesprosessen. Bjørn Ivar Aarseth er nylig påtroppet prosjektleder for NAWSARH. Han var invitert til forumet for å gi en orientering om status på prosjektet. Sammen med han var Rune Haver som har fungert midlertidig i stillingen frem til Aarseth ble ansatt. Han innledet med å gi et historisk tilbakeblikk. Luftforsvaret skal være operatør av de nye redningshelikoptrene. Dette er bestemt av politikerne, og ikke av prosjektet. Dette er tuftet på krav om at de operative betingelsene skal være like, og at dette vil bli best ivaretatt av en militær ledelse.

På www.nawsarh.dep.no ligger konkurransegrunnlaget for levering av helikoptre åpent. Det forventes at kontrakt med en av de fire pre-kvalifiserte leverandørene skal inngås innen utgangen av 2013. Norge planlegger å anskaffe inntil 16 nye redningshelikoptre med opsjon på ytterligere 6 knyttet opp mot eventuelle nye baser.

Fremtidig oljeboring nordover i Barentshavet setter krav til redningstjenesten på grunn av store avstander. Aarseth gjennomgikk anbudprosessen for operasjoner av sysselmannens helikoptre på Svalbard, og planene for ny hangar. Vedlagt følger presentasjon.

7. Veiling av passasjerer

Dette er oppfølging av sak fra møtet i november 2012. Exxon, PB og Talisman veier sine passasjerer, det samme gjør NHS. CHC og Bristow er blitt enige om å innføre veiling. Dette gjelder bare flyging fra fastlandet. SAFE ønsker å bli invitert i prosessen, da de er bekymret for hvilke negative følger dette kan få for passasjerene.

CHC orienterte om regelverket knyttet til veiling. Se presentasjon.

8. ADS-B status (Stein Clason) og M-ADS (Kjetil Mosesen)

Stein Clason orienterte om status for ADS-B prosjektet. Installasjon av utstyret i helikoptrene er fremdeles den store showstopperen. Hvis man ikke får levert transpondere (ED 102 A) snarest, må hele ADS-B prosjektet legges på is. AIC'en som er utgitt vedrørende innføring av ADS-B, må oppdateres med nye tidsplaner. Se vedlagte presentasjon.

I M-ADS-systemet brukes Eik jordstasjon som videreformidler av M-ADS-signaler via INMARSAT C-satellittene, en tjeneste kalt Inmarsat Classic Aero Services. VIZADA, som har vært eier og driver av Eik jordstasjon, ble ved slutten av 2011 overtatt av Astrium Services (EADS-eid selskap). INMARSAT skal

oppgradere sin Classic Aero Services, og i forbindelse med dette avsluttes Classic Aero Services ved Eik jordstasjon i juni 2013. Kjetil Mosesen fra Avinor informerte SF om hva konsekvensene vil bli for M-ADS systemet når dette skjer. Avinor jobber opp mot SITA på Gardermoen for å se på muligheten til å inngå avtale for mottak av signalene som nå skal tas ned på Burum (Nederland). Vedlagt følger presentasjon.

Avinor har fokus på hvordan situasjonen kan komme til å bli uten M-ADS fra juni i år. Konsekvensen kan bli trafikkregulering slik det er beskrevet i rapporten som arbeidsgruppen for M-ADS la frem for SF i 2010.

9. Erfaringer fra økt simulatortrening (Glenn Christiansen)

Glenn Christiansen er Manager Crew Training i CHC, og var invitert til møtet for å informere om erfaringene de har så langt etter at OLF økte kravet til simulatortrening i henhold til tilrådning i HSS-3. Tilbakemelding fra pilotene er at man nå har mye bedre tid til å øve på aktuelle situasjoner. Tidligere opplevde man at det ble for mye sjekking og for lite trening på den begrensede tiden man hadde tilgjengelig i simulator. CRM er tatt inn i simulatortreningen, og det samme er «Dangerous Goods». Se vedlagt presentasjon.

10. Hvordan får vi turbintemperaturprosjektet inn i regelverket? (Erik Hamremoen)

SF har fulgt dette prosjektet gjennom hele 2012. Prosjektet skal presenteres på CHC Safety Summit i Vancouver i mars i år. Vedlagt følger denne presentasjonen.

Det endelige resultatet av prosjektet er et verktøy som gjør at man kan måle om man er innenfor en sikker sone, eller får restriksjoner på flyvning. LT og Ptil må samarbeide for å få dette formalisert.

11. Sky Sails.

Det har vært et møte mellom SDir, Ptil og LT. For Sdir og Ptil kom det som en overraskelse at dette var et problem. Man prøver nå å finne en løsning, og avklare hvem som skal utarbeide et regelverk rundt bruk av Sky-sails. LT vil se på hva ICAO, EASA og IMO kommer opp med.

12. Eventuelt

Ingen saker meldt inn.

Neste møte 4.juni på Sola Strand Hotel.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (Norsk Olje og Gass), Jacob Bae (Blueway), Roy E. Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Tor-Andreas Horne (CHC), Christian Berge (Norsk Flygelederforening), Stein Clason (Avinor), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Knut Bjørsvik (NHS), Andreas Sætre (Norsk Flygerforbund), Bryn Kalberg (Ptil), Jim Urianstad (Bristow), Tommy Olsen (NHF)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Direktør Operativ Avdeling, Samferdselsdepartementet