



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Ørnulf Lien

Møteleder:
Ørnulf Lien

Møtedato
12.9.2019

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 12.9.2019

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Konstituert leder av Samarbeidsforum, Ørnulf Lien ønsket velkommen.

Det ble informert om at luftfartsdirektøren vil peke ut en ny leder for SF før neste ordinære møte i SF.

1. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 20. juni 2019.

Referat fra møtet 20. juni 2019 ble godkjent uten kommentarer.
Referatet publiseres på SFs nettsider

3. Ulykker og hendelser.

Runar Mathiesen, SHT informerte.

Ingen relevante hendelser siden sist møte i SF.

Status for Alta ulykken ble gjennomgått.

Fortsatt ingen konkrete funn. Arbeidet er vanskelig da vraket har vært utsatt for stor varme, foreløpig ingenting vesentlig fra vitner eller elektroniske spor.

Det ble også informert om at SHT nå har lagt ut (på Dropbox) sine tilsvarende på tilbakemeldingene på sikkerhetstilråkningene i rapporten etter Turøy-ulykken.

Ørnulf Lien, LT informerte om statistikk ulykker/hendelser.

Det ble presentert informasjon i form av bilder av et «Dashboard» med ulike aspekter av den informasjonen som ligger i LTs database. Det var ment som et eksempel på hvordan slik informasjon kan presenteres i fremtidige møter.

Det kan sorteres på operatører, steder/lufthavner/helikopterdekk, type hendelser etc. En konkret kommentar var at det ikke syntes å komme klart fram hvor rapportene fra Avinor havner i det statiske materialet.

Data foreligger i stor grad som antall rapporter, ikke som rater. Men det ble vist at det ligger timedata i systemet som burde kunne kombineres for å gi et bedre bilde av eventuell utvikling og trender. Grunnlaget for statistikken er arbeidet med å klassifisere og kategorisere innkomne rapporter faglig sett. LT informerte om at dette er en betydelig jobb som må gjøres manuelt i LT for at statistikken skal bli meningsfull og presis nok, og slik at den kan gi nyttig informasjon.

Det kan synes som det er en liten nedgang i rapporteringen i NF-2007 siste år.

Bristow informerte om at det synes som det nå har snudd litt mht. rapportering i konsernet, tidligere var Norge det landet som rapporterte mest mens nå er det UK.

Det ble diskutert hvilke andre aspekter av rapportering som kunne være av interesse. Blant annet ble det stilt spørsmål om det kan sies noe om rapporteringskulturen og utviklingen av den, for eksempel basert på et forholdstall mellom totalt antall rapporter og «selvrapportering», bl.a. hendelser som ellers ikke ville blitt kjent. Relevant her er bl.a. operatørenes reaksjonsmønster og reell implementering av «Just culture».

Det kan også synes som det er mindre samarbeid mellom aktørene på dette området nå enn tidligere.

Det ble nevnt at selv om det er viktig informasjon å hente fra statistisk behandling av rapportene, så burde det legges mer vekt på læring fra den enkelte hendelse/type hendelse.

«Vannliljemodellen» som benyttes i LT bl.a. for å illustrere sikkerhetstema, tiltak og sammenhenger ble nevnt.

Konklusjon: Informasjonen tas til orientering.

4. Orientering om RNNP og oppfølging av forbedringsforslag.

Torleif Husebø, Ptil introduserte arbeidet med den årlige rapporten om risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet (RNNP) og bakgrunnen for dette.

Noen hovedmomenter om RNNP:

- del av PTILs arbeid for å måle utviklingen i risikonivået og identifisere forhold som påvirker risiko innen sitt forvaltningsområde
- søker å øke kunnskap om årsaksforhold til ulykker og uønskede hendelser
- er basert på trepartssamarbeid mellom myndighet, arbeidsgivere og arbeidstakerorganisasjoner.
- har relasjon med Samarbeidsforum gjennom grunnlaget for tilrådningsen i NOU 2002:17
- all transport av personell med helikopter i forbindelse med petroleumsvirksomheten på sokkelen inngår som en del fra første rapport i 2001. Dette i samarbeid med Luftfartstilsynet.
- benytter også data fra selskapenes interne hendelses- og avviksrapporteringssystemer
- hendelsers alvorlighet vurderes av en ekspertgruppe basert på sikkerhetsmargin/gjenværende barrierer
- annethvert år er opplevd risiko med som del av rapporten basert, på en spørreundersøkelse
- inneholder forbedringsforslag basert på vurderinger og konklusjoner fra datagrunnlaget

Noen resultater:

- anslagsvis 50 % av personrisiko på området skyldes helikoptertransporten
- i 2009 var 29% av hendelser med sikkerhetseffekt knyttet til helikopterdekk. Etter påfølgende tiltak er dette redusert til 15% i 2018.

Det ble så diskutert hvordan dette kunne bidra til SFs arbeid og ikke minst om SF kan delta i oppfølging av relevante forbedringsforslag.

Det er vanligvis ingen direkte adressat for forbedringsforslagene i RNNP rapportene og det ble framholdt at SFs kunne bidra her med sin oppfølgings- og pådriverrolle.

Eksisterende mandat for SF åpner ikke direkte for at SF kan påta seg en slik rolle for annet en NOUene fra 2001 og 2002, men det var enighet om at dette mandatet har uttjent sin rolle og bør endres. Dette arbeidet er allerede i gang (se agendapunkt 9).

SF har tidligere etter anmodning fra ansvarlig påtatt seg en slik rolle med oppfølging og som pådriver for andre rapporter, så som HSS-3 på oppdrag fra OLF. Ptil uttrykte ønske om at tilsvarende skal skje med forbedringsforslagene i RNNP.

Konklusjon: Det var enighet om at SF vil påta seg rollen med oppfølging og om nødvendig en pådriverrolle for å søke å få gjennomført forbedringsforslagene i RNNP. Dette initieres årlig ved at PTILs representant presenterer årets RNNP rapport og aktuelle forbedringsforslag på SFs ordinære møte i juni.

5. Orientering om prosjektet for «Mapping of national regulations for lights and markings on wind turbines»

Torleif Husebø, Ptil.

Det ble gitt en kort orientering om arbeidet det Ptil deltar i North Seas Energy Cooperation for kartlegging og mulig harmonisering av regelverk for hindermerking og -lys for vindmøller.

Så langt foreligger en kartlegging av regelverket, hvor det er konstatert likheter og en del forskjeller, samt 5 fokusområder for harmonisering. Det ble opplyst at det er besluttet å fortsette arbeidet med henblikk på å samordne dette ytterligere. Norge er formelt med ut 2019, men det antas at vi blir med videre.

Det ble også orientert om at de ambisjonene som foreligger på Europeisk nivå for å tilstrebe karbonnøytralitet tilsier en betydelig utvikling på området og at 10 % av arealet i Nordsjøen kan bli dekket av vindmøller. I dette kan det også ligge et betydelig potensial for helikopteroperatørene i og med at helikoptre trolig vil benyttes i ulike roller i forbindelse med slike vindparker.

Det framkom i diskusjonen at virkeområdet for gjeldende merkeforskrift for luftfartshinder (BSL E 2-1) i utgangspunktet ikke gjelder utenfor territorialgrensen. Dette «hullet» i regelverket må dekkes. Det synes også å foregå en grenseoppgang mellom hva som faller under petroleumsloven (så som Hywind Tampen) og hva som faller under havenergilova. LT har tidligere uttrykt at de mangler kompetanse og erfaring med vindmøller generelt, og det ble også stilt spørsmål om myndighetene har ressurser til å håndtere den potensielt betydelige aktiviteten som kan følge i forbindelse med utvinning av fornybar energi.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

6. Regelverk/orienteringssaker.

Ørnulf Lien, LT gikk gjennom status på en del områder.

Tilsyn med helikopterdekk

Det ble informert om at det på initiativ fra LT har vært holdt et møte mellom PTIL og LT om tilsyn med helikopterdekk.

LT mener det kan være grunnlag for en gjennomgang av myndighetstilsynsregimet

Det er også uttrykt en viss bekymring for helikopteroperatørenes oppfølging av helikopterdekk med revisjoner. Tilsynene er enige om å arbeide videre i fellesskap med bl.a. frekvens og metodikk.

HSCN har satt i gang arbeid med å etablere en felles fortolkning og forståelse av det nye regelverket i BSL D 5-1 fra 1.7.19. Det gjelder forhold som hinderlys/belysning av flammestårn, statuslys etc.

I forlengelsen av dette ble det foreslått å etablere en arbeidsgruppe under SF for å se på hvordan helikopter- og helikopterdekkoperatørene ivaretar de mer administrative kravene i forskriften. Det går an å si at ansvarsforholdet er klart i regelverkene, men det synes å være en god del tvil om hvordan dette er nå og hvordan det best kan integreres i aktørenes ledelsessystemer og utøves i praksis.

Det var enighet om at arbeidsgruppen skal bestå av helikopteroperatørene, helikopterdekkeierne/Norog, PTIL og LT.

Det ble påpekt at Sjøfartsdirektoratet bør være en del av dette arbeidet siden en god del av utfordringene gjelder flytbare installasjoner

Konklusjon:

LT tar initiativ til et oppstartmøte hvor det utarbeides forslag til mandat, arbeidsomfang og tidsramme. Arbeidsgruppen konstituerer seg selv og distribuerer forslag til mandat for beslutning på kommende møte i SF.

Ytelsesberegning

Det ble orientert kort om problemstillingen som gjelder mulighet til å benytte en høyere motvindskomponent for ytelsesberegning enn det som er generelt fastsatt i regelverket (50 %). Etter vurdering i en arbeidsgruppe nedsatt av LT, har begge helikopteroperatørene nå fått godkjent en prøveordning fram til 1.5.20 med en generell modell som gir anledning til å benytte opp til 80 % motvindskomponent under gitte forutsetninger.

Sjøgangsbegrensninger

Det ble holdt 2. gangs evaluering av konseptet i møte 14. mai 2019. Der var det enighet om at konseptet fungerer, og det ble kun gjort noen mindre endringer/presiseringer i teksten. Den er nå publisert som LTs retningslinjer i AIC 24/19 *Vurdering av sjøgang ved planlegging av flyging på norsk kontinentalsokkel*.

HOFO implementering/overgangsordninger

Det ble informert om at status på de utfordrende delene av HOFO regelverket. LT signaliserte igjen at det neppe er noen farbar veg på permanent basis at Norge unnlater å innføre krav i felleseuropeisk regelverk, selv om dette i tilfellet HOFO er innført som nasjonalt regelverk. Det betyr at det må arbeides videre med varige løsninger, men at vedtakene som nå er gjort gir en inntil 2 års horisont på dette arbeidet.

Det ble redegjort for status og begrunnelse for LTs vedtak om utvidelse av de to AltMoCene som videreført.

Dette gjelder:

- SPA.HOFO.165(c) - Emergency Breathing System, Passasjerer
Denne AltMoC er forlenget med 2 år til 1.7.2021.
- SPA.HOFO.165(h) - Emergency Exits and escape hatches
Denne AltMoC er forlenget med 2 år til 1.7.2021.

I tillegg gjelder en lignende AltMoC for losflyging for Kystverket:

- SPA.HOFO.165(c) - Emergency Breathing System, Passasjerer
Denne AltMoC er forlenget med 2 år til 1.7.2021.

Dispensasjonen fra kravet i SPA.HOFO.165(c) EBS klasse A besetning er forlenget til 1.10.19 for å dekke en forsinkelse i implementering av utstyret.

Det ble foreslått å etablere en arbeidsgruppe innen SF som utarbeider forslag til veien videre og presenterer løsning/innfasing i SF. Det ble presisert at alles bekymringer må få komme fram i dette arbeidet og at alle aktører må få komme til orde.

BSL D 5-1

Det ble redegjort for en del problemstillinger som er oppstått i kjølvannet av at endret forskrift trådte i kraft 1.7.19.

Endret forskrift økte minimumskravet til dekkbemanning fra 2 til 3 personer i tråd med gjeldene praksis. Det er i ettertid kommet spørsmål om dette skal gjelde alltid, i og med at en del installasjoner har beredskapsplaner som opererer med 2 personer på dekk i forbindelse med spesielle situasjoner som evakuering etc. LT gjorde klart at endringen i forskriften var basert på at den skulle tilpasses gjeldende praksis på norsk sokkel. Den er 3 personer på dekk under normale operasjoner, mens annen bemanning har vært brukt i beredskapsplaner. Dette kan fortsette, og LT vil forsøke å endre forskriftsteksten i § 10 5. ledd så snart som mulig slik at dette framgår klart, for eksempel: «... helikopterdekkbemanningen under start og landing **under normal drift** minst består av tre personer.»

LT redegjorde for muligheter og «policy» for dispensasjon, samt krav og forventinger til en eventuell søknad. Endret forskrift stiller betydelig strengere krav til dokumentasjon, noe som er spesifisert i veiledningen.

SF Webside Helikoptersikkerhet.no

Det ble opplyst at ny side forventes å være i drift i løpet av en måneds tid.

Det kom fram at alle ikke kan bruke Dropbox på en praktisk måte. Dette betyr at SF må finne en bedre løsning for deling av dokumenter og presentasjoner fra møter. Dette gjelder materiale som ikke skal være allment tilgjengelig, mens møtereferat legges på Web-siden.

Det ble bedt om at LTs presentasjon på dette møtet innlemmes i møtereferatet eller sendes ut til den som trenger det.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

7. Orientering fra siste møte i R.COM.

Jim Urianstad, Bristow.

Som SFs medlem i EASA R.COM orienterte han om aktiviteten i komiteen.

Det ble orientert om tidsplan for pågående og nært forestående regelverksarbeid.

Det ble spesielt påpekt at det kommer en NPA med forslag til en del endringer i krav til instrumentflyging.

EASA har utlyst noen F&U prosjekter som er av interesse for SF. Det gjelder:

- 1.6 mill € til "Helicopter Capsize Survivability", med muligheter som «air-pocket»/«side-floating».
- 1.9 mill € til "Integrity Improvement of Rotorcraft Main Gear Box (MGB)"

EASA vurderer å utrede muligheten for å etablere et, i første omgang, frivillig graderingsregime for sikkerhetsvurdering av luftfartøy. Det kan kanskje ha fellestrekk med det som brukes i sikkerhetstesting av biler. Det tar utgangspunkt blant annet i at design av nye helikoptre gjerne baserer seg på gamle sertifiseringskriterier og dermed «omgår» de forbedringene som er gjort i sertifiseringskrav (CS-27/29). Hensikten oppgis også å være å fremme at det tas i bruk moderne materiell og bidra til sikkerhetsforbedringer gjennom modifikasjoner, så som drivstoffsystem som er motstandsdyktig mot havari («crash-resistant fuel system») for innlandshelikoptre.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

8. Orientering Avinor.

Stein L. Clason, Avinor.

Stein orientert om pågående arbeid i Avinor.

Detaljene framgår presentasjonen.

Nasjonale Nordsjømøte hadde blant annet hatt oppe igjen spørsmålet om lignende kallesignal samtidig på samme frekvens (similar callsigns). Det synes ikke mulig å finne en varig løsning på dette problemet.

Avinor flysikring hadde vært vertskap for INSHOP 2019 (Int. North Sea Helicopter OPERations) Dette er et årlig koordineringsmøte mellom ATS service providers i Nordsjøstatene Tyskland – Nederland – UK – Danmark – Norge.

Felles Offshore TA i «kystnære» TMAer ble innført 20.06.2019. Dette gir bl.a. bedre plass vertikalt i luftrommet og tilbagemeldingene så langt hadde vært positive.

Det ble orientert om planlagte endringer i Offshore i AIP.

Det har vært utfordringer med å få location indicator for Johan Sverdrup inn i FPL system/Eurocontrol, selv om det ble søkt om til LT i god tid og publisert i AIP SUP i juli 2019. I tillegg er Valhall Flanke Vest og Huldra nye.

I 2020 forventes endringer med utvidelse av kontrollert luftrom i sør («gapet» og Knarr-området) og publisert rute langs kysten

Det kommer høring på ny inndeling av ASR/QNH områder i Barentshavet. Dette inkluderer en utvidelse mot øst hvor det ikke er dekning i dag. Forventet publisering Q2/2020.

Det er gjort endringer i software slik at visning av AIP Avinor Helicopter Manual skal bli bedre tilpasset bruk på iPad EFB.

Etablering av ADS-B og kontrollert luftrom som omfatter Norne og Aasta Hansteen er et eget prosjekt. Det har vært utfordringer med å få gjennomført nødvendig «Site-review» på Norne og dette er igjen utsatt, nå til okt 2019. Dette skyldes avlysning på kort varsel fra Norne, kombinert med begrenset kapasitet for slik spesialistjobb i Avinor. En slik review er nødvendig for å fullføre planlegging og utsettelse forsinker dermed innføring av dette sikkerhetstiltaket. Planlagt etablering om alt nå går etter revidert plan er Q3/2020.

Etter en diskusjon ble det avklart at dersom et oppstår slike utfordringer, bør Avinor benytte muligheten til å ta kontakt med flysikkerhetsfunksjonen hos aktuelt operatørselskap for å sikre forståelse av hvor viktig slike aktiviteter er. Generelt er slik tilgang så viktig at om ingenting annet nytter, kan SF vurdere å benytte sin pådriverrolle med brev til aktuell operatør.

Videre etablering av ADS-B i lavere høyder Barentshavet avhenger av satellittbasert ADS-B i tillegg til den eksisterende og noen planlagte bakkestasjoner på kysten. AVINOR har etablert prosjektet og det er gjennomført tester som viser gode resultater. Mulig etablering kan være Q3/2020.

Tiltak etter siste møte i SF for å påskynde installasjon av ADS-B i AS 332L/L1-flåten synes å ha hatt effekt og har bidratt til en tilfredsstillende utvikling i saken.

Det ble orientert om status i prosjekt Tampen HFIS, hvor det legges opp til at HFIS-delen av tjenesten som i dag er utført fra Gullfaks C skal overføres til Avinor FS. Måldato for iverksettelse er 30.1.2020.

Utfordringene med militær øvelsesvirksomhet ble igjen tatt opp. Avinor orienterte om sine erfaringer og møter med forsvaret. Utfordringene med jamming har medført behov for å revurdere

navigasjonsstrategien. Vurderingen er at det norske forsvarets aktiviteter og øvelser bør kunne koordineres, men utenlandsk, så som russiske operasjoner er det urealistisk å få kontroll med.

En konsekvens for Avinor er behov for å revidere beslutningen om å fjerne bakkebasert navigasjonsinfrastruktur.

For ytterligere diskusjon, se referat pkt. 10. Eventuelt

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

9. Sammensetning og arbeidsmåte i SF, inkl. henvendelse fra fagforeninger om deltakelse

Ørnulf Lien, Konstituert leder SF.

Det ble informert om at ny leder for Samarbeidsforum vil bli presentert i god tid før neste møte.

Det var utsendt en oppstilling over dagens arbeidsmåte i SF på forhånd. Det ble ikke tid til å diskutere denne i møtet.

Konklusjon: Alle gjennomgår oppstillingen med henblikk på hva som er bra og hva som bør forbedres og sender tilbakemelding til Ørnulf innen 10.10.2019.

10. Eventuelt.

Det var meldt inn en sak til eventuelt fra Tor-Andreas Horne, CHC.

Stans i flyging grunnet russisk militær aktivitet august 2019.

Han tok opp følgende problemstillinger:

GPS signaler – jamming av signaler. Det er etter hans mening uakseptabelt at norske myndigheter aksepterer dette. Det har store konsekvenser. Dette foregikk denne gangen også rundt Andenes. Han mener dette ikke kan fortsette, og etterlyste hvordan dette følges opp.

Det ble uttrykt bekymring om påvirkningen på trafikken både når det gjelder regularitet og også til dels sikkerhet. Forhold som jamming av GNSS signaler fra nasjonal og andres side uten forhåndsvarsel skaper åpenbare problemer, likeledes at det synes vanskelig å få informasjon om aktuell og kommende luftaktivitet for å kunne planlegge flygingene i roligere perioder. Det ble påpekt at en bedre ordning med liason når egne /NATO-styrker øver burde være realistisk. Ved russiske øvelser som synes tidvis å bli lagt til områder som berører offshoreflygingene, er det forståelig nok vanskeligere, men også her sitter trolig forsvaret på nyttig informasjon som burde kunne deles.

Det ble foreslått at SF bør vurdere å invitere representant fra forsvaret (NAOC/Reitan?) til å presentere forsvarets opplegg for planlegging og gjennomføring av øvelser, samtidig som vedkommende kan bli informert om SFs medlemmer synspunkt og utfordringer. Dette kan skape gjensidig forståelse for behov og utfordringer.

Det ble uttrykt ønske om at problemstillingen vurderes løftet opp på departementsnivå om det ikke er mulig å finne løsninger på annen måte.

Flygesjefer i de respektive selskaper sender mer fakta og synspunkt til Ørnulf i løpet av et par uker.

11. Neste møte.

- 21. november 2019.

Ørnulf Lien
Fung. leder Samarbeidsforum

Til stede:

Bryn Kalberg (Ptil), John Arild Gundersen (NOG), Øyvind Solberg (NOG), Jim Urianstad (Bristow), Tor-Andreas Horne (CHC), Øyvind Jonassen (Norges Rederiforbund), Stein Clason (Avinor), Petter Walhovd (NF), Roy Erling Furre (SAFE), Runar Mathisen (SHT - observatør), Tom Stian Beitland (NHF), Torleif Husebø (PTIL - presentasjon), Ørnulf Lien (LT), Sven Ove Retland (LT - observatør).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet