



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:
Inger-Hilde
Tobiassen

Møtedato
17.06.2020

Møtereferat

Møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 17.06.2020

På grunn av situasjonen rundt Covid19, ble møtet i SF denne gangen holdt digitalt.

Inger-Hilde Tobiassen er av Luftfartsdirektøren oppnevnt til ny leder av Samarbeidsforum. Hun ønsket velkommen til dette første møtet i 2020. Tobiassen er til daglig strategidirektør i Luftfartstilsynet. Hun presenterte seg, og sin bakgrunn.

Det ble også foretatt en kort presentasjon av representantene som deltok på møtet.

1. Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte

Medlemmene har fått tilsendt agenda i forkant av møtet. Det ble meldt inn ett agendapunkt til eventuelt.

Agenda godkjent.

2. Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte 21.11.2019

Medlemmene har tidligere fått tilsendt utkast til referat fra møtet i november 2019. Det var kommet to kommentarer som gjelder forbedringer i referatets pkt. 9 og 10. Ingen ytterligere tilbakemeldinger på revidert referat som medlemmene hadde fått til gjennomgang.

Referat godkjent, og publiseres på forumets websider: <http://www.helikoptersikkerhet.no>

3. SF – mandat og vedtekter

Det er utarbeidet et forslag til endringer i mandatet for Samarbeidsforum. Videre er det utarbeidet forslag til vedtekter. Medlemmene fikk forslagene tilsendt som et arbeidsdokument før møtet i november 2019.

Under dagens møte ble utkastene ytterligere bearbeidet og kommentert på. Ørnulf Lien sammenfatter kommentarer og forslag, og sender utkastene på ny høring blant medlemmene, før disse går til Luftfartsdirektøren for endelig vurdering og beslutning.

Eventuelle endringer i SF sammensetning bør ikke være et tema før mandat og vedtekter er klare.

4. EASA R.COM (fast agendapunkt)

Jim Urianstad fra Bristow har vært SF's faste representant i EASA R.COM. Da han har fratrådt som flygesjef i selskapet, er hans plass i forumet erstattet av ny flygesjef Tom Idar Finnesand. Finnesand ble av møtedeltakerne forslått som SF's nye representant i EASA R.COM, noe han sa seg villig til. Dermed ble dette vedtatt under møtet. Representantskapet er ikke tidsbegrenset, og han er i vervet inntil videre. Ørnulf Lien vil informere EASA om skiftet.

Det er fast agendapunkt at forumet får orientering fra møtene av vår representant. Dette var naturlig nok ikke mulig denne gangen. Det ble presisert at da vi fikk et sete i EASA R.COM, så var det en forutsetning at saker som skal opp på møtene, på forhånd distribueres til medlemmene i SF, slik at vi kan gi våre innspill.

5. Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)

Ørnulf Lien har på vegne av SF etterlyst muligheten til å legge svarene fra de ulike aktørene på tilrådingene som ble gitt av SHT etter Turøy-ulykken ut på forumets hjemmeside. Dette har ikke vært mulig enda, men det er lagt ut en lenke til den offisielle europeiske databasen for oppfølging av tilrådinger (SRIS). Det er 12 tilrådninger etter ulykken, men kun én (tilråding nr 10) er akseptert som lukket. De andre står åpne i påvente av blant annet tidkrevende regelverksarbeid og forskningsaktiviteter. SHT følger opp tilrådingene og vurderer løpende tilbakemeldingene de får. Tilbakemeldinger mottatt etter 1.7.2019 er tilgjengelige for alle i SRIS (se over).

SHT har åpnet undersøkelse etter at en S92 fikk utilsiktet gjennomsynkning under avgang fra plattform. All informasjon er sikret, og arbeidet med å finne ut årsaksforhold er så vidt begynt. Hendelsen er klassifisert som en alvorlig luftfartshendelse. Det er ikke rapportert inn til SHT andre hendelser offshore.

Medlemmene orienterte i møtet om hendelser av felles interesse:

- Et helikopter kom i nærkontakt med drone 90 nautiske utenfor Sola. Man antar at dronen kom fra et russisk fartøy.
- En maskin fra Florø gikk ut i 1000 fot men var klarert til 4000. Det kom dermed i konflikt med et redningshelikopter på vei inn.
- Under avgang fra rigg på natta med mye vind og dårlig sikt, begynte helikopteret å dreie bakover. Hendelsen hadde potensiale for et stygt utfall, men man fikk gjenvunnet kontrollen. Det viser at trening fungerer.

Det ble også nevnt hendelser i utlandet, og rykter om hendelser som ikke var bekreftet.

Ørnulf Lien presenterte noe statistikk utarbeidet av LT basert på innrapporterte hendelser som ligger i den sentrale databasen (NF-2007/ECCAIRS).

Vi må lage en annen struktur på behandlingen av innrapporterte hendelser, slik at vi kan sammenligne og se trender.

6. RNNP, Helikopterrelaterte forhold og forbedringsforslag Ptil (fast agendapunkt på junimøtet)

RNNP, Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet, er en årlig rapport som utgis av Petroleumstilsynet. Torleif Husebø fra Petroleumstilsynets presenterte forhold som angår helikopteroperasjoner på norsk sokkel i rapporten for 2019. Helikopterrelatert risiko utgjør en stor del av den totale risikoeksponering en arbeider på sokkelen utsettes for.

Samarbeidet mellom Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet er videreført i arbeidet med risikoinndikatorer for 2019. Helikopteroperatørene har bidratt aktivt med data om hendelser og produksjon. Helikopteroperatørene samt Norsk Olje og Gass ved Luftfartsfaglig ekspertgruppe har vært aktivt involvert med vurdering av etablerte hendelsesindikatorer og aktivitetsindikatorer.

Husebø gikk igjennom noen av tallene knyttet til helikoptertransport, samt de forbedringsforslag som er fremmet i rapporten. Ptil ber SF og medlemmene vurderer tilrådingene og hva som skal til for å kvittere disse ut.

SF tar informasjonen til orientering og besluttet å bidra til oppfølging av spesifiserte forbedringsforslag.

Vedlagt følger presentasjon som også vil bli lagt ut på SF's nettside med link til rapporten.

7. Orientering Avinor (fast agendapunkt)

Under corona-epidemien er offshoretrafikken det eneste som har gått som normalt, og det har vært den travleste sektoren i perioden etter mars. På grunn av den økonomiske situasjonen, samt reduksjon i flytrafikken generelt, har Avinor FS gått i gang med permitteringer av ansatte. Dette har medført at det i perioder kan være noe redusert bemanning som dekker offshore-sektoren pga større belastning i andre sektorer enn forventet.

Stein L. Clason orienterte om status på pågående arbeid i Avinor:

- Det har vært jobbet intenst i vinter for å få ADS-B og VHF installert på Norne og Åsta Hansteen før revisjonsstans på Norne i mars, som ville forsinket prosessen. På Aasta Hansteen var det støy fra lyskastere som slår ut radioer, så VHF kan ikke settes i drift før dette er løst. Løsningen er å sette opp en VHF installasjon på Norne, som også gir god VHF redundanse. Corona-situasjonen medførte at det ikke var mulig å rekke installasjonene før stansen på Norne. Equinor skulle foreta kabeltrekking og klargjøring før Avinor kunne installere utstyret i mars. Avinor FS er klar for å gjøre sin del av jobben, men venter fortsatt pr. juni på at forarbeidet utføres i regi av Equinor blir utført.

- Space-Based ADS-B er satt på vent på grunn av corona-situasjonen og økonomien i Avinor. Det er forventet 3,5 millioner i investeringer og samme beløp i årlige utgifter. Avinor forventer at offshore miljøet blir med og deler disse utgiftene.

- Det jobbes med å få utarbeidet rute- og luftromsstruktur og Location Indikatoren på Johan Castberg og få dette publisert når det er klart.

8. Regelverk/orienteringssaker (fast agendapunkt)

Orientering fra Luftfartstilsynet om pågående regelverksarbeid.

- BSL A 8-1. Det er omsider fastsatt en forskrift om sivil statsluftfart. Den trer i kraft fra 1.1.2021. Norske foretak som utfører oppdrag med «offentligrettslig formål» kan omfattes av denne forskriften, slik som flyging for politi, brann toll etc.

- Det ble lagt merke til at det særnorske sikkerhetsdirektivet vedrørende EC225/AS332L2 ble opphevet 14.5.2020, samtidig med at CAA-UK gjorde det samme. Luftfartstilsynets begrunnelse (AIC-N 15/20) var at direktivet ikke lenger hadde noen hensikt og tiltakene der var ivarettatt av EASA Alert Service Bulletins og EASA Airworthiness Directives (AD). Samarbeidsforum ble orientert på møtet i november 2019 om at direktivet var til vurdering og kunne bli kansellert.

- En endring til BSL D 5-1 er på høring. Det er kun mindre endringer som ligger i denne revideringen. Den engelske oversettelsen av selve forskriftsteksten til BSL D 5-1 er publisert.

- Utkast til forskrift om sikkerhetskritiske rute- og områdereglene for luftfart (BSL D 1-8) har vært på høring. Det er kommet en god del innspill i høringen og videre framdrift er usikker. Blant annet er det muligens formelle utfordringer med å gjøre forskriften gjeldende på fastlandet slik det ble foreslått, i hvert fall på kortere sikt.

- Flyge og tjenestetidsbegrensninger (FTL) for helikopter operasjoner.
I dag er dette nasjonalt regulert i BSL D 1-1 § 5. Men det er ikke etablert spesifikke krav.

Det ble minnet om 3 trinns plan for forbedring som har vært presentert tidligere:

Trinn 1 - harmonisering av terminologi/generelle prinsipper, dvs. innføring av ORO.FTL.105 og 110. Dette har vært på høring (uten kommentarer) gjennom høringen til BSL D 1-8.

Trinn 2 - det etableres noen hovedbegrensninger. Dette må gjennomføres som forskriftsarbeid (blir igangsatt).

Trinn 3 - det etableres full FTL nasjonalt eller av EASA. EASA tidsplan for dette ble nylig foreslått utsatt 2 år, slik at det nå er planlagt igangsatt med ToR i 3. kvartal 2022.

BSL D 2-4. LT er gjort kjent med at det er fortolkningsproblemer når det gjelder beregning av arbeidstid ved ulike typer standby/vakt/beredskap. Det er behov for at dette forsøkes presisert så snart som mulig.

9. Eventuelt

Industri Energi ønsket å ta opp til diskusjon avgjørelsen om å oppheve begrensningen på 12 passasjerer på helikopter. Dette er ikke akseptabelt for Industri Energi, spesielt i forhold til passasjerenes opplevde sikkerhet ved bruk av munnbind. Det er ulikheter mellom fixed wing og helikopter når det kommer til ventilasjon og tiltak for hindring av virusspredning, som bruk av hepa filter. Det bør foreligge en endelig og medisinsk faglig vurdering før man åpner for å fly med 19 passasjerer.

Luftfartstilsynet gjorde det klart at de ikke har noen rolle i denne typen problemstilling. Deres rolle har vært å formidle veileder innenfor luftfart. LT har et ansvar for besetningsmedlemmer vedrørende HMS, men ikke for passasjerer.

Dette er en sak som er viktig for bransjen, og Industri Energi ber Norsk Olje og Gass og Luftfartstilsynet om å ta dette tilbake til egne organisasjoner, med en henstilling om ikke å åpne for normal operasjon.

Det kom tilbakemelding fra medlemmer om at siden dette er helsefaglig og ikke sikkerhetsrelatert, så bør SF kun ta det til etterretning som infosak.

10. Neste møte.

Neste møte er berammet til 17. september 2020, og da fortrinnsvis som et fysisk møte på Scandic Airport Hotell i Stavanger. Videre er det planlagt et møte 19. november.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Øivind Solberg (Norsk olje og gass), Frode Dannevig Moi (Norsk Flygerforbund), Stig-Rune Refvik (SAFE), Øyvind Volley (Norsk Flygelederforening), Tom Idar Finnesand (Bristow), Øyvind Jonassen (Norsk Rederiforbund), Sigurd Jacobsen (Ptil), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Stein Clason (Avinor), Runar Mathisen (Statens Havarikommisjon), Atle Edvardsen (LT), Inger-Hilde Tobiassen (LT), Ørnulf Lien (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet