



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato
6.12.22

Referat

Møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato/tidsrom: 17. november 2022 kl. 0900-1400

Sted: Scandic Stavanger Airport Hotel, Sola

Nr.	Sak	
	Leder ønsket velkommen. Registrering av frammøtte ved at det ble sendt rundt en liste, med mulighet for i tillegg å korrigere representant og kontaktinformasjon. Stein L. Clason trer ut av SF etter å ha vært representant for Avinor siden SF startet i 2003. Leder benyttet anledning ifm. sak 23/22 til å takke Stein for alt det han har bidratt med til SFs arbeid for å drive fram endringer gjennom årene. Som ny hovedrepresentant fra Avinor etter Stein er Øyvind Volley innmeldt.	Leder Sekretær
17/22	Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte	
	Medlemmene fikk tilsendt agenda 10.11.2022. Innmelding av agendapunkt til eventuelt. Ingen saker ble meldt inn til eventuelt. Vedtak: Agenda godkjent	Leder
18/22	Gjennomgang av godkjent referat fra siste møte	
	Medlemmene fikk 24.5.22 tilsendt utkast til referat fra møtet 17.3.22 for gjennomlesning og ev. korrigering med frist 13.6.22.	Leder

Nr.	Sak	
	Det ble ikke mottatt noen kommentarer til referatet innen fristen og referatet er dermed å anse som godkjent iht. vedtektenes pkt. 4.9. Kopi av referatet og presentasjoner fra møtet er lagt tilgjengelig for medlemmene på Teams. Vedtak: SF tok informasjonen til etterretning. Referatet er publisert på forumets websider: http://www.helikoptersikkerhet.no	
19/22	Orientering fra ledergruppen (fast agendapunkt)	
	Siden forrige møte har ledergruppen hatt to møter og behandlet en sak: Brev om vedlikeholdsforskriften Omforent brev ble utarbeidet, sendt på høring blant medlemmene og sendt Samferdselsdepartementet 25.3.22. Kopi av brevet ble distribuert på epost 30.3.22 og er i tillegg vedlagt denne innkallingen. Vedtak: SF tok informasjonen til orientering. Valg av ny ledergruppe Iht. vedtektenes pkt. 2.11 velges ledergruppen årlig på årets siste møte. I inneværende periode har ledergruppen bestått av: Leder samarbeidsforum, Henrik Solvorn Fjeldsbø, Sigurd Robert Jacobsen og John Arild Gundersen (Øivind Solberg som vara). Ledergruppens forslag til ny ledergruppe for 2023: Inger-Hilde W Tobiassen, Henrik Solvorn Fjeldsbø, Bjørn Stein og John Arild Gundersen (Øivind Solberg som vara). Innstilling: SF oppnevnte følgende medlemmer i ledergruppen for 2023: Leder samarbeidsforum, Henrik Solvorn Fjeldsbø, Bjørn Stein, John Arild Gundersen (Øivind Solberg, vararep)	Leder

Nr.	Sak	
4	Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)	
	SHK informerte om igangsatte og avsluttede saker siden sist, samt ev. andre forhold av interesse for SF. SHK orienterte om ekstra utfordringer med undersøkelsesprosessene på grunn av epidemien. Det har blant annet vært ekstra tidkrevende pga. komplikasjoner når deler av undersøkelsen var avhengig av å måtte foregå over landegrenser. Det ble orientert om følgende undersøkelser: <i>Avgitt rapport 2022/08 om hendelse med S-92A LN-ONH den 25.09.2021 ved Ekofisk Lima.</i> Hendelsen gjaldt tap av MGB oljetrykk Undersøkelsen har vist at tapet av oljetrykk kom som følge av at Vespel spline-koblingen som drev den ene oljepumpen var helt nedslitt. Dette er en problemstilling som også er kjent fra før (2005 og 2008). Etter tiltak er gangtiden på komponenten oppjustert flere ganger, senest i 2020. En problemstilling som drøftes i rapporten er forholdet mellom airborne tid og total tid og hvordan det tas hensyn til i begrensningsgangtid på slike komponenter. Et tilleggsmoment er om vedlikeholdsprogrammet og gangtider er tilpasset operasjonsmønsteret, for eksempel der det er en stor andel dekketid, som i dette tilfellet ifm. shuttleoperasjoner. <i>Avgitt rapport 2022/09 om ulykke med S-92A LN-ONH den 31.10.2021 ved Ekofisk Lima.</i> Ulykken gjaldt en redningsmann som fikk bruddskader og punktert lunge i forbindelse med heisetrening i mørke. Redningsmannen traff struktur rundt heiseområdet i siste del av heisingen og falt ca. 2,5 m ned på dekk. Momenter fra SHKs arbeid: Det var urolige værforhold med 40-50 kt vind og rapportert signifikant bølgehøyde på over 4 meter med maks bølgehøyde på opp mot 6 meter. Redningsmenn har ikke vanlig redningsvest, og må blåse luft i den selv for ekstra oppdrift. I tillegg bruk av lys ved heising i mørke, både skipets lys, og om den utvendige belysningen på SAR maskiner som ikke er fullt utrustet for SAR kan ha økt sannsynligheten for at ulykken kunne skje.	Runar Mathiesen (SHK) Medlemmene

Nr.	Sak	
	<i>Pågående undersøkelse om hendelse med S-92A LN-OMI den 20.10.2020 ca. 120 NM sørvest for Stavanger lufthavn Sola</i> Hendelsen gjaldt fast brannvarsel for motor nr. 1 i en posisjon ca 20 min fra Ekofisk. Det er ingen indikasjoner på at det har vært brann, og det antas at det var en falsk alarm som uvanlig nok ble stående på lenge. Momenter fra SHKs arbeid: Det ses på nødsjekklistene for motorbrann. Det er sett på trend for falske brannalarmer, men det mangler sikker statistikk fra LT. Det kan se ut som det er i gj.snitt 10-15 pr år. Sikorsky bekrefter at dette gjelder hele flåten, noe som indikerer at dette er et problemområde. <i>Pågående undersøkelse av alvorlig hendelse med S-92A LN-ONT den 24.02.2020 ved Maersk Invincible (XMKI), Valhall oljefelt</i> Hendelsen gjelder midlertidig tap av kontroll under start i mørke og dårlig vær med kraftig regn, vind og redusert sikt. SHK opplyste at rapporten har vært på høring, men av formelle årsaker må den sendes på en ny runde. <i>Pågående undersøkelse av alvorlig hendelse med S-92A LN-ONQ den 25.09.2020, 25-30 NM sydvest for Sola</i> Hendelsen gjaldt tap av MGB oljetrykk under nedstigning mot Sola. Det ble funnet en metallskive i returolje kanalen i venstre Input Module som reduserte oljens mulighet til å sirkulere i kanalen. Det anslås at det kan ha vært opp mot 60% flowreduksjon. Dette resulterte i overoppheting av hovedgirboksen med påfølgende oljelekkasje. Undersøkelsen er avsluttet og rapportutkastet er i en avsluttende fase. Informasjon fra SF's medlemmer om eventuelle hendelser og aktuelle saker siden forrige møte, er også et fast tema. Det ble ikke tatt opp noen saker her. SHKs presentasjon er tilgjengelig på SFs nettside. Vedtak: SF tok informasjonen til orientering	
21/22	Utfordring med droner offshore	
	Thomas Breivoll er beredskapsplanlegger ved Sør-Vest politidistrikt og orienterte om politiets perspektiv på den	Thomas Breivoll,

Nr.	Sak	
	sikkerhetspolitiske situasjonen. Det er registrert en betydelig mengde droneobservasjoner – over vann og på land, men så langt ser det ut til at flertallet <u>ikke er</u> droner. De fleste observasjonene er knyttet til petroleum, kraft og forsvar. Det er økt beredskap og flere synlige sikringstiltak for en del objekter og bransjer i regionen Det anses å være en høy etterretningstrussel, særlig fra Russland, Kina og Iran, i hele Norge. Det oppleves som det er et forhøyet spenningsnivå i regionen – på grunn av vår rolle som en stor energileverandør nasjonalt og internasjonalt. Politiet opplever en befolkning som er mer årvåkne, men som kanskje også i noen grad opplever mer usikkerhet og frykt. Politiet har forhøyet beredskap gjennom flere ressurser i arbeid, og det er et tett og godt samarbeid med statsforvalter og Forsvaret, FOH og HV. Det er etablert objektvakthold på utvalgte objekter i samarbeid med HV. I tillegg er det etablert en del «usynlige» tiltak. Sør-Vest politidistrikt har som vanlig nasjonalt etterforskningsansvar for hendelser på sokkelen, mens PST etterforsker dronehendelsene på land i samarbeid med de stedlige politidistriktene Dette skjer i samarbeid med andre etater og nasjonale element og det avholdes infomøter med objekteiere – fra flere enheter i politiet Det ble pekt på følgende forhold som viktige i dagens situasjon: Aktørene selv har i utgangspunktet ansvar for grunnsikring, dvs. å sikre egne verdier. Men samfunnets ressurser er som nevnt mobilisert i tillegg. En gjennomgang av egne rutiner og beredskapsplanverk kan være på sin plass. Det ble også minnet om behovet for å sikre cyberdomener og IT-systemer. Motparten bør ikke gis anledning til å spre frykt, om det skulle være et ønske, uten at en skal bli naiv.	Hanne Bækkelund, Maria N. Slettebø (Sør-Vest Politidistrikt)

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådningsutredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Det er nødvendig at det meldes fra til relevante myndigheter ved mistenkelig aktivitet og ting som oppleves som unormalt. Breivoll avsluttet med å konstatere at vi lever i en usikker tid, og at beredskapen er hevet for å opprettholde tryggheten i samfunnet og befolkningen. Det iverksettes synlige og ikke synlige tiltak for å beskytte våre verdier og sårbarheter. Det søkes å holde stor grad av åpenhet og god kommunikasjon nasjonalt, regionalt og lokalt Etterforskningsleder politioverbetjent Hanne Bækkelund orienterte om organisering av etterforskningen, hvor det er en sentralisert etterforskning av droneobservasjoner på norsk sokkel og tilsvarende for observasjoner på land. Også i etterforskningen er det samvirke mellom politiet og PST, og med forsvaret. Saken har høy prioritet i politiet. Det ble kort skissert trekk av etterforskningen I første omgang søker en å avdekke om den innmeldte observasjonen var en drone. Viktig her er vitneavhør for å en beskrivelse av hva som er observert og lys- og siktforhold. Det undersøkes om det finnes video/bilder som kan knyttes til observasjonen. Så langt er det ikke mottatt bilder av verifiserte droner. Observasjonene sammenholdes med mulige forklaringsmodeller, så som himmellegemer, luftfart og maritimt trafikkbilde Om en observasjon gjelder forhold innenfor eller utenfor sikkerhetssonen har betydning for om det eventuelt er snakk om straffbare forhold. Det søkes også å avdekke hvem står bak og om for eksempel dronen kan ha en legitim forklaring. Her er det etterretningssamarbeid mellom politiet, PST og forsvaret Hovedetterforsker politibetjent Maria N. Slettebø ga en oppsummering av etterforskningen så langt. Det er til nå rundt 100 innmeldte observasjoner til politiet. Samtlige meldinger blir kontrollert gjennom etterforskning En første gjennomgang har konkludert med at det ikke er etterforskningsgrunnlag til å gå videre med mer enn 60% av observasjonene. Det antas at denne andelen vil øke etter videre etterforskning. Til nå er det opprettet 4 straffesaker – dvs. konkrete vitnebeskrivelser av drone og innenfor sikkerhetssonen på 500 m. Det er et tett samarbeid med FOH for kartlegging av det maritime trafikkbildet i en gitt radius rundt installasjoner der det har vært	

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådningsutredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	droneobservasjoner. Det konkluderes med at det er sannsynlig at det er observert droner i nærheten av norske installasjoner. Men det er også stor grad av sannsynlighet for at de fleste observasjonene har en annen forklaring. Politiets etterforskning er ikke ferdig. Det ble vist noen eksempler på rapporterte droneobservasjoner og hvordan de ble sammenholdt med data om himmellegemer og skipstrafikk, og hvor det slik er funnet andre forklaringer på observasjonene enn at det var droner. Det registreres en fallende trend i rapporteringen fra bransjen. Men SFs medlemmer kjenner ikke til tiltak for å forsøke å kvalitetssikre observasjoner før det rapporteres. Politiet påpekte at ønsker at rapporteringen fortsetter som tidligere. Fremover fortsetter arbeidet med å ferdigstille etterforskningen av de rapporterte observasjonene og nye observasjoner tas inn løpende. Det er vanskelig å anslå når arbeidet er ferdig, i og med at observasjoner fortsetter å komme inn. Det utfordrer politiets arbeidsmåte i noen grad, siden etterforskning vanligvis utføres på ting som allerede har skjedd. Avslutningsvis anmodet politiet om at rapporter om droneobservasjonen inneholder navn og telefonnummer på den som har gjort observasjonen. Det forenkler kontakt med rette vedkommende. Presentasjonene er tilgjengelig på SFs nettside. Vedtak: SF tok informasjonen til orientering	
22/22	Den nye geopolitiske situasjonen og konsekvenser for luftfart	
	Det ble orientert om LTs forståelse av situasjonen og tiltak som var iverksatt. Orienteringen omfattet pandemien og konsekvensene av krigen i Ukraina, inkludert sabotasje- og etterretningstrusler, hybrid krigføring, luftromsrestriksjoner og -myndighet. Luftfartens plass i totalforsvaret ble også berørt. Norsk luftrom ble stengt for russiske flygninger 27.2.22. Så ble	Eivind Raknes LT

Nr.	Sak	
	russisk luftrom stengt for oss noen dager senere. Slike stenginger omfatter luftrommet innenfor territorialgrensen på 12 nm. fra ytterste skjær. Stenging av norsk luftrom omfattet for første gang også Svalbard og Jan Mayen. Dette har medført utfordringer for lufttrafikkjenesten i hele regionen generelt med behov for nye ruteføringer. Europeiske operatører er dessuten svært berørt av at russisk og ukrainsk luftrom ikke er tilgjengelig for flygninger til og fra Østen. Meldinger om mulig droneaktivitet medførte vurdering av risiko for sabotasje- og etterretningsvirksomhet. Det ble vurdert som ikke hensiktsmessig å stenge luftrommet for droner. Blant annet er håndheving av slike forbud vanskelig, siden verktøy til tilstrekkelig effektivt å finne og eventuelt uskadeliggjøre uønsket aktivitet ikke er tilgjengelig. Det ble vist en oversikt over myndighetsforholdene når det gjelder stenging av luftrom. Det er mange myndigheter som har hjemler til å innføre begrensinger av ulike årsaker, særlig på det som er definert som norsk territorium. Utenfor dette, på kontinentalsokkelen, er det kun petroleumsforskriften og rammeforskriften som har hjemler til å etablere såkalte sikkerhetssoner. Det foregår en diskusjon blant ulike berørte aktører om hva som er formålet med sikkerhetssonene, om det er safety, security eller begge deler. Det ble presisert at LT må gjøre vurderinger når det oppstår behov eller ønsker om å stenge luftrom. Behovene må vurderes og tilpasses slik at de dekker behovet, men samtidig er minst mulig inngripende for lovlydige aktører. Det ble til slutt orientert kort om luftfartens rolle i totalforsvaret. I tillegg til militært forsvar er det ordninger med bred sivil beredskap. Det er identifisert 550 aktører i totalforsvaret. I dagens situasjon er det tettere samarbeid mellom disse sivile og militære aktører når det gjelder forebygging, planlegging, krisehåndtering og gjenoppretting gjennom hele krisespekteret. For eksempel har LT liaison til FOH. Totalforsvaret skal møte et trusselbilde som er sammensatt og berører flere sektorer Presentasjonen er tilgjengelig på SFs nettside i LTs samlepresentasjon.	

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 kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Vedtak: SF tok informasjonen til orientering	
23/22	Orientering Avinor (fast agendapunkt)	
	Stein Clason fra Avinor orienterte om saker av interesse for offshoreflyging. Avinor satte i drift «Spacebased ADS-B» fra 21.4.22. Det benyttes til informasjons og alarmtjeneste i Barentshavområdet (Bodø OFIR og deler av Murmansk FIR) under 10 000', og foreløpig kun for helikoptertrafikken. Det er fortsatt usikkert om dette kan oppfylle nødvendige krav for å kunne benyttes til flykontroll. Det ble opplyst at det fortsatt problemer med installasjon av nødvendig utstyr på Aasta Hansteen hvor en venter på at Equinor blir ferdig med forberedelsene. Installasjonen er ferdig på Norne, slik at Norne ADS område har flygeinformasjonstjeneste. Men det er fortsatt begrenset radiodekning og kontrollområdet kan ikke etableres før alt utstyret er på plass og testet. Tidsplan nå Q1 2023. I og med at Heimdal stenges ned i 2023, og denne har mye av sender- og mottakerutstyr for Balder CTA, blir det utfordringer med dekning i området. Her var situasjonen at om det ikke kunne finnes alternativplassering av utstyr, ville dette området måtte stenges. Nå har AkerBP tilbudt Avinor muligheter til å installere utstyret på Alvheim, og en foreløpig vurdering tilsier at det vil gi tilfredsstillende dekning. Utstyret må flyttes før Heimdal stenges, planlagt Q3 2023. En kjent utfordring er at utstyret installeres på et skip, men det antas at siden masten er plassert relativt nær rotasjonspunktet vil dette ikke medføre større problemer. Nye, mer egnede QNH og ASR områder Barentshavet ble satt i drift 24.3.22. At AWOS er etablert med METAR H24 tilgjengelig på en del stasjoner pga. at de er flyttet til RTC, har bidratt til dette. QNH områdene på Haltenbanken vil også bli utvidet, planlagt gjennomført i forbindelse med utvidelse av Norne ADS område, Q2 2023. Det planlegges en del endringer i AIP, med opprettelse og endringer av HTZer. Noe er nye områder, annet følger av forskriftsendringer som angir en minstestørrelse på 7 nm rundt aktuelle helikopterdekk. Det arbeides også med infrastruktur for Johan Castberg.	Stein L. Clason, Avinor

Nr.	Sak	
	Det er gjort betydelige endringer i luftromforskriftene på grunn av tilpasning til EU forordninger. Rent formelt er HFIS fjernet som navn i BSL G 2-1, og erstattet med standard AFIS. Angående endring i BSL G 4-1 var det oppstått en oppfatning om at det var fare for at trafikksonene (HTZ) ville bli endret på en uheldig måte. Det viste seg å være en misforståelse. HTZ blir opprettholdt og utstrekningen er endret til minimum 7 nm. ADS områdene blir også beholdt som før. Avinor ser utfordringene som følger av havvindprosjektene. De har registrert at internasjonalt er det betydelige utfordringer og forventer at det kommer også her. Det er særlig vindmøllenes innflytelse som hindre for inn-/utflyging og avbrutt innflyging som er mest påtrengende. I tillegg blir det nødvendig å øke minstehøyden på noen av rutene. Den planlagte utbyggingen ved Brage ble særlig nevnt som ikke tilpasset helikopteroperasjoner. Det er gitt høringsinnspill og det er håp om endringer. I tillegg til feltet som er under bygging på Tampen, er Troll, Utsira og Ekofisk Øst nevnt som andre aktuelle områder for vindmøller. Med hensyn til bruk av droner i offshoresammenheng, ble det referert til opplegget rundt den kontrollerte testen med lasteflyging med drone fra Mongstad til Troll A den 27.8.20. Dette var en kontrollert test som ble gjennomført i et fareområde som ble etablert for formålet. For tiden arbeides det med et prosjekt for intern droneflyging ifm. bla. frakt og inspeksjon i Tampen-området. Dette ser bla. på hvordan operasjoner med droner samtidig med helikoptertrafikk kan løses. Avinor påpekte noen grunnleggende utfordringer de ser for slik eventuell regulær trafikk i framtiden. For at det skal være mulig å finne sikre og praktiske løsninger for avvikling av trafikken sammen med helikopteraktiviteten, forventer de at flygere som skal fly i kontrollert luftrom, enten de sitter om bord eller et annet sted, må være behørig sertifisert og kvalifisert for slik flyging. Det samme gjelder for eksempel sertifisering av luftfartøyet og kommunikasjons- og navigasjonsutstyret om bord. Det ble også orientert om varslingsordningen for droneobservasjoner med formidling til helikoptertrafikken. Avslutningsvis ble det nevnt at det er usikkert om all relevant informasjon om mulig droneaktivitet kommer til Avinor/helikopteroperatørene, eller om politiet/forsvaret har behov for å begrense tilgangen til noe av det.	

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådnninger i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Avinors presentasjon er tilgjengelig på SFs nettside. Vedtak: SF tok informasjonen til orientering	
24/22	Status Arbeidsgruppe Tilrådinger (fast agendapunkt)	
	Leder for arbeidsgruppen (AG) Solvorn Fjeldsbø orienterte om status for gruppens arbeid. HSS-4 forventes framlagt i løpet av november. AG Tilrådingers forslag til hvordan arbeidet med oppfølging av anbefalingene i studien kan startes opp blir presentert. Det ble opplyst at AG har hatt 3 møter siden forrige SF (2 på Teams, 1 fysisk på Sola), og at det planlegges ett kick-off møte ifm. framlegging av HSS-4 rapporten. AGs forslag til oppstart av prosess for å følge opp tiltakene i HSS-4 ble presentert. Det ble foreslått at en starter med de tiltakene som er klassifisert som anbefalte i rapporten, samt at AG foreslo, på grunn av økt relevans i dagens situasjon, at tiltaket som omhandler droner og vindparker også prioriteres opp til denne første runden. AG vil sende forespørsel til antatte mottakere noen uker etter at rapporten er publisert og be om deres vurdering og en handlingsplan for å ivareta tiltaket. Basert på tilbakemeldingene vil AG legge fram forslag om hvem som bør være ansvarlige for å ivareta hvert tiltak til SF for beslutning på møte i mars -23. AG informerer deretter de som er oppnevnt som ansvarlige og eventuelt bidragsytere for hvert tiltak. AG følger deretter opp hver ansvarlig iht. innsendt handlingsplan og rapporterer til SF på de ordinære møtene. På spørsmål opplyste leder i styringskomiteen for HSS-4 at rapporten framlegges på denne siden av årsskiftet Vedtak: SF tok informasjonen til orientering og ga sin tilslutning til at AG Tilrådinger setter i gang oppfølging av anbefalingene i HSS-4 iht. det framlagte forslaget.	Henrik Solvorn Fjeldsbø, IE
25/22	Regelverk/orienteringssaker (fast agendapunkt)	
	Eivind Raknes LT orienterte om etablering av et permanent	Eivind Raknes

Nr.	Sak	
	fareområde vest av Stavanger Det eksisterende området D256 - Vigdel, opprinnelig et skytefelt, har vært brukt i forbindelse med NATO Naval Forces Sensor and Weapons Accuracy Check Sites (NATO FORACS Norway) i den senere tid. Siden det er et annet formål enn det opprinnelig var tiltenkt, har det vist seg at utformingen ikke er hensiktsmessig. Aktiviteten nå er slepemål med 2 nm slep. I tillegg til en større utstrekning vestover vil området omfatte høydene fra GND - FL130 Området vil bli aktivert i sanntid dvs. kun når det er i bruk, og bli kunngjort på NOTAM med 7 dagers varsel. Estimert bruk vil være 1 gang pr. måned – 2 oppdrag à 2 timer. LT har vurdert det slik at dette vil bli mindre inngripende for helikoptertrafikken og vil gjøre vedtak om opprettelse og bidra til så hurtig implementering som mulig for å slippe å bruke D256. Det ble anmodet om å komme med eventuelle kommentarer. Atle N Edvardsen, LT orienterte om innføring av SMS i Part-145 organisasjoner Saken gjelder endringsforordning 2021/1963 til vedlikeholdsforskriften. Denne ble tatt inn i norsk rett 08.12.2021. AMC materialet ble riktignok ikke publisert før i mai -22. Endringen gjelder at det er formalisert krav til Safety Management System (SMS) i Part-145 organisasjoner. De viktigste endringene er at det blir krav om en Safety Manager, med samme kompetansekrav til nominerte personer som Part-CAMO. Det blir en mulighet for bruk av AltMoC dersom en har behov for å gjøre ting annerledes enn det som er beskrevet i regelverket. Det blir også mulig for myndigheten til å utvide tilsynsperioden til 36 mnd. Videre blir det mulig å gi "observasjoner" ved tilsyn. Det blir også noen endrede begreper: Quality Manager blir Compliance Monitoring Manager Continuation Training bli Recurrent Training Endringen for helikopteroperatørene ble ikke veldig stor, i og med at begge allerede hadde innført SMS i sine Part-145 organisasjoner. Det er nå omsider i all hovedsak sammenfallende krav til ledelsessystem for Part-145, Part-CAMO og Part-OPS.	LT/FFS Atle N Edvardsen LT/FLD Ørnulf Lien LT/FFO

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 kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Ørnulf Lien, LT orientert kort om: Det foreligger nylig en ny konsolidert utgave (Easy Access) av det operative regelsettet (EASA OPS), publisert som versjon 19. Det finnes en nettversjon og en pdf utgave. https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-air-operations-regulation-eu-no-9652012 Men det er alltid viktig å kontrollere om nye endringer er innført som norsk forskrift ved å sjekke i BSL D 1-1 §§ 1 og 1a. Videre ble det orientert om et konkret eksempel på helikopterdekk der tiltak for å ivareta ett problem, hadde ført til en uønsket konsekvens og andre problemer. Det tyder kanskje på at vurderingene som ble gjort før implementering ikke var 100% tilfredsstillende. Eksemplet gjaldt flytting av ytre (malt) kantlinje uten tilsvarende flytting av kantlys. Det ble oppfordret til at helikopterdekkoperatører og -brukere finner en arbeidsform for å vurdere de dekkene som ikke tilfredsstiller alle krav og komme fram til løsninger som møter risikonivået i dagens forskrift og alle formelle krav. Det kan også være nødvendig med dialog med de ansvarlige myndighetene før en iverksetter slike tiltak, siden det kan resultere i behov for dispensasjon. Det ble igjen minnet om at det stilles krav og forventinger til søknader om dispensasjoner. En slik søknad skal inneholde tilstrekkelig informasjon/dokumentasjon. Spesifikasjon av det finnes i veiledning til BSL D 5-1, til § 54. Dette kravet gjelder også for helikopterdekkeiers søknad til PTIL, som normalt behandles med bistand fra LT. Til slutt ble det nevnt at det settes pris på at det arbeides videre med en generell opprydning i formaliteter og publisering av informasjon, slik at det sikres at operasjoner til alle dekk skjer iht. gjeldende krav direkte, gjennom varige unntak eller etter dispensasjon der det er nødvendig. Flyplassseksjonen i LT har indikert at det kan være behov for en generell oppstramming av praksis for å forhindre uheldig «drift»/tilvenning til unormalitet. Informasjonen er tilgjengelig på SFs nettside i LTs presentasjon. Vedtak: SF tok informasjonen til orientering	

Nr.	Sak	
26/22	EASA regulation 2022/410 – Endring av vedlikeholdsforskriften	
	Luftfartstilsynet informerte om prosessen knyttet til EASA Opinion 04/2021 og den påfølgende endringen i regelverket Fagdirektør i Luftfartstilsynet Wenche Olsen informerte om arbeidet med regelverksendringen og informerte spesielt om utredning som LT har laget til Samferdselsdepartementet (SD). Situasjonen for øyeblikket er at denne forordningen ikke er trått i kraft i Norge enda. Det ble opplyst at LT har etablert prosedyre for implementering av felleseuropeisk regelverk, og denne prosedyren er blitt fulgt også i denne saken. LT så tidlig i denne prosessen at denne regelverksendringen kunne bli en kontroversiell endring, og valgte derfor å informere SD om dette i slutten av mars. LT fikk da i oppdrag å belyse saken og komme med en anbefaling. Arbeidet med utredningen er utført av jurister og med inspektører fra Fagavdelingen. Alle høringssvarene ble også hensyntatt i denne utredningen. Det ble opplyst om at det ikke alltid er mulig å oppnå enighet innad i LT eller i markedet om alle saker, så heller ikke i denne saken. LT var likevel bedt om å gi en anbefaling og har selvfølgelig gjort det. SD har fått tilsendt all tilgjengelig informasjon som LT har i saken. Det gjelder høringsmatrisen etter den første høringsrunden, og alle andre innspill er også delt mellom LT og SD. Situasjonen for øyeblikket er at saken ligger hos SD, og LT er selvfølgelig åpen for å se på dette på nytt, hvis vi får oppdrag om dette. Det ble også nevnt at det antas at en beslutning i denne saken kommer til å ligge litt på is fordi EU kommisjonen har begynt å stille spørsmål om den nasjonale gjennomføringen av HOFO regelverket. Det er trolig at SD ønsker å få avklart situasjonen for HOFO før en går videre med en endring når det gjelder CAMO. På spørsmål ble det opplyst at det ikke er mulig å ha noen mening nå om tidsplan for vurderingen av HOFO. Saken er også relatert til innføring av ny basisfordning.	LT v/Fagdirektør Wenche Olsen (via Teams)

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 kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	LTs syn på SF rolle i saken framover nå er at det er viktig at all relevant informasjon kommer fram, og det ble oppfordret til at informasjon som ikke er kommet fram til nå blir sendt inn. Noen av SFs medlemsorganisasjoner har avtalt møte med luftfartsdirektøren kommende uke På spørsmål fra en representant, ble det bekreftet at det ble valgt å ikke involvere SF i LTs vurdering, men at høringsinnspillene ble benyttet. Det ble avslutningsvis minnet om at LT ikke må oppfattes som forutinntatt eller å ha noen «egeninteresse» i saken, men ønsker et best mulig utfall og et utfall som er mulig å få gjennomslag for. Men det ble påpekt at en slik stor regelverksendring også kan påvirke LTs aktiviteter. I tillegg til at de som har informasjon som bør være tilgjengelig for beslutningstaker sørger for at dette kommer til LT/SD, ble det i den påfølgende diskusjonen i SF enighet om at det kan være aktuelt at SF lager en sammenfatning av relevante forhold i HSS-4 til saken når rapporten blir publisert. Når det gjelder andre viktige forhold som berører helikoptersikkerhet, ble det uttrykt en oppfatning om at selv om det kan være ulike syn på noen forhold, er det vanskelig å se at det ikke skal bli mulig bli enig innad i SF fortsatt at en forholder seg så objektiv som mulig og til faktainformasjon. Vedtak: SF gir ledergruppa i oppdrag å utarbeide et utkast til brev når HSS-4 er publisert. Utkastet sendes på høring til SFs medlemmer på vanlig måte. Brevet skal kommentere relevante forhold og som gjelder helikoptersikkerhet, slik at det sikres at SD har dette med i sitt beslutningsgrunnlag. Andre momenter relatert til helikoptersikkerhet som SF mener mangler, men som er viktig at kommer med i beslutningsgrunnlaget kan også tas med.	
27/22	EASA R.COM (fast agendapunkt)	
	SFs nåværende representant har informert om at han må fratre vervet.	Ørnulf Lien LT

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Nr.	Sak	
	På siste møte ble det anmodet om at «... medlemmene til neste møte om å ta stilling til om SF skal ha ny representant i R.COM, og hvem som evt. har mulighet til å påta seg vervet.» Det var ingen som var klar til å melde seg frivillig til å være SFs representant, men det var enighet om at det mest naturlige ville være at ett av helikopterselskapene forsøkte å finne en kandidat. Møtet konkluderte med at det må arbeides videre for å finne en kandidat til å fylle denne rollen, fortrinnsvis fra helikopterselskapene.	
28/22	Eventuelt	
	Ingen saker	Leder
29/22	Neste møter	
	Neste møte blir hos Norges Rederiforbund i Oslo 16. mars 2023 Møtet deretter blir 14. september 2023.	Leder
	Avslutning	
	Avslutningsvis ble det gjort oppmerksom på at leder av forumet oppnevnes for tre år av gangen. Inger-Hilde har nå hatt ledelsen i tre år og luftfartsdirektøren vil oppnevne ny leder til marsmøtet. Leder takket for et godt møte med engasjement og gode bidrag.	

Ørnulf Lien
Fung Sekretær

Til stede:

Bjørn Stein (Ptil), Dan Herstad (Ptil), John Arild Gundersen (Offshore Norge), Øyvind Solberg (Offshore Norge), Tom Idar Finnesand (Bristow), Furat Gebory (Bristow ifm sak 26/22) Andre van Niekerk (CHC HS), Dag Johan Sætre (CHC HS ifm sak 26/22), Øyvind Jonassen (Norges Rederiforbund), Stein Løken Clason (Avinor), Øyvind Volley (Avinor) Frode Dannevig Moi (NF), Tobias Lange Moi (NFF), Ole Andre Lindanger (NHF), Stig-Rune Refvik (SAFE), Hermod Haukenes (Forsvaret), Runar Arnold Mathiesen (SHK-observatør), Inger-Hilde W. Tobiassen (LT-leder), Ørnulf Lien (LT-fung sekretær), Atle N Edvardsen (LT/FLD-observatør, presentasjon sak 27/22), Eivind Raknes (LT/FFS-presentation sak 22/22 og 27/22).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet

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 kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.