



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
Kirkessæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
19.11.2013

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

1.Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Leder ønsket velkommen, spesielt til Luftfartsdirektør Stein Nodeland og Hans Herdahl som er ny representant for Statens Havarikommisjon for Transport (SHT). Det ble foretatt en kort presentasjon av medlemmene.

Gjennomgang av dagens agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2.Gjennomgang av referat fra møtet 10.september 2013.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3.Ulykker og hendelser.

Bristow hadde en hendelse i oktober. Selskapet var ikke representert på møtet, men Avinor gav en kort redegjørelse om hendelsen fra deres side.

Et av Bristows helikoptre på vei fra Valhall til Stavanger fikk indikasjon på lavt oljetrykk på hoved gearbox, samtidig som oljetemperaturen økte. Mannskapet ville forsøke å lande på Ula, men det viste seg å være umulig på grunn av værforholdene. Situasjonen var så alvorlig at de bestemte seg for å foreta en førevarslanding på Yme. Avinor hadde problemer med å opprettholde kontakt med maskinen underveis, og kommunikasjonen foregikk via andre fly i nærheten.

Yme er en ubemannet plattform som er stengt for all aktivitet, og under normale omstendigheter er det ikke tillatt for helikoptre å lande der. Landingen foregikk uten problemer, og et Seaking redningshelikopter ble sendt ut til plattformen, hvor passasjerer og mannskap ble heist opp.

I ettertid har det vist seg at det var kortslutning i en sensor som «poppet» sikringen. Dette medførte at fem caution lys ble tent og at en ventil som fører oljen utenom oljekjøleren ble aktivert. Dette fører til et oljetrykkfall og at oljetemperaturen stiger. Sikorsky vurderer endringer slik at dette ikke skjer når sikringen går. Bristow skiftet gearbox, men samme maskin har hatt to hendelser etter dette relatert til gearbox. Disse hendelsene var ikke like som Yme hendelsen, men Sikorsky har likevel bestemt at oljekjøler og gearboks med alle moduler skal skiftes. SHT har igangsatt gransking.

4.Norsk-Engelsk offshoresamarbeid. Geir Hamre

Etter ulykken utenfor Shetland i august, har det blitt satt i gang et norsk-engelsk offshore samarbeid. Det er avholdt et oppstartsmøte i Bodø. Hensikten er å finne forskjeller mellom norske og engelske helikopteroperasjoner som har betydning for sikkerheten. Geir Hamre leder det norske arbeidet, og gav forumet en orientering om status.

På møtet ble kulturforskjeller mellom norsk og engelsk offshore-sektor diskutert. Dette er noe de norske operatørene opplever daglig, og vil bli tatt opp i diskusjonen med engelske myndigheter.

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 tilråkningene 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.

Endelig rapport skal fremlegges for den britiske regjeringen medio februar 2014.

5.Instruks vedr «brace position». Henrik S. Fieldsbø

Industri Energi har fått flere henvendelser fra sine medlemmer om at det eksisterer tre forskjellige instruks vedrørende «brace position». Man blir lært en ved sikkerhetssenteret, man får en annen på TV-skjerm på heliport og man får en tredje i brosjyren som ligger i helikopteret. Passasjerene lurer selvsagt på hva som er den rette instruks, og om dette påvirker sikkerheten. Dette har fått fokus etter ulykkene i UK, og også vært et tema internasjonalt. Det er nedsatt en arbeidsgruppe i OGP og EHOCC som skal standardisere dette.

6.Støyproblemer ved Flesland heliport/flyplass ved bruk av S-92. Ketil Karlsen

Industri Energi har fått tilgang på et referat fra Bergen Helse, der man ønsker forbud mot nattflyging, samt et ønske om totalforbud mot bruk av S92.

Det finnes en prosedyre fra Sikorsky om hvordan man skal fly over tettbebyggelse, og Industri Energi stilte spørsmål til operatørene om denne prosedyren følges. Det ble ikke gitt svar på dette under møtet. Både Bristow og CHC har vært i flere møter med Avinor og Bergen Lufthavn for å finne løsninger. Blant annet er det diskutert å endre traseer. Problemet i Bergen er mye trafikk som gjør at det er vanskelig å holde en rutestruktur. Det var et møte i Oslo 18. november mellom representanter fra helikopterselskapene, Avinor og Statoil i saken. Sigmund Lockert har oversendt sekretær referat fra dette møtet, som vil bli distribuert til medlemmene i SF.

Vi har noe som heter nasjonalt støyutvalg som ledes av Avinor, men hvor aktiviteten har stoppet litt opp. Norsk Olje og Gass ønsker at arbeidet i utvalget tas opp igjen. Sekretær skaffer opplysninger om hvem som er leder for utvalget, og sender invitasjon til neste møte i SF i mars slik at vi kan få en orientering.

7. Similar callsign.

Dette er en fortsettelse av diskusjonen som var på forrige møte vedrørende problemer med like kallesignal. Avinor ønsker å bevisstgjøre operatørene på de anbefalingene som står i AIC 01/11.

Det har ikke vært samarbeid mellom baser og operatørene. Operatørene henstilles til å gå sammen og finner en løsning på problemet så snart som mulig.

Det er usikkerhet om hvem som har eierskap til problemstillingen. SF har en rolle i forhold til at dette er forankret i NOU'ene. Vi må få et myndighetspålegg om at dette må løses. Ledelsen tar det opp med LT.

8.Status ADS-B prosjektet. Stein Clason

Arbeidet med installasjon av ADS-B på Ekofisk er i ferd med å bli sluttført.

Avinor sliter med mangel på informasjon både fra CHC og Bristow om hvilke planer de har for installasjon av utstyr. Dette er pr i dag den største utfordringen. Så fort de første helikoptrene har fått installert utstyret, vil Avinor være klar med alarmtjenesten. DO 260 A er godkjent for bruk, mens DO 260 B ennå ikke er EASA-sertifisert. Men hvis man har A versjonen, så kan denne oppgraderes til B uten store problemer. Operatørene mener de ikke har sertifisering av utstyret fra fabrikantene, og ikke informasjon nok til å kunne videreformidle noe til Avinor.

I dag splitter Avinor sektoren på dagtid for å kunne opprettholde kapasiteten i Nordsjøen. Hvor lenge de kan fortsette ordningen er uklart. SNAP prosjektet krever kursing av flygelederne, og dermed blir det færre flygeledere operativt i en periode.

Utvidelse av ADS-B i området fra Ekofisk til Statfjord kan løses forholdsvis enkelt med installasjon av to nye sensorer. Videre nordover er det snakk om å sette ut ADS-B sensorer på Heidrun og Norne. Radaren på Heidrun skal tas ned fordi plattformen skal bygges om. Men det er ønskelig at den settes opp igjen etter at arbeidet er ferdig, på grunn av at det foregår en del militærtrafikk med jagerfly i området. De nye redningshelikoptrene vil bli utstyrt med ADS-B.

Goliat er under bygging, og Avinor har kommet tidlig med i prosessen, og installerer det utstyret de trenger der. SF har en viktig rolle i forhold til å legge føringer for videre utbygging av ADS-B i nordområdet. Sikkerhetsanalyser som er gjort viser at ADS-B gir like god eller bedre dekning enn radar. Ellers hadde ikke Avinor gått for det.

Diskusjonen kom inn på russisk militærtrafikk i Nordsjøen. Den har ikke Avinor kontroll på. De er avhengig av at Forsvaret tipser dem om denne trafikken.

Samarbeid med UK om trafikken som foregår langs grensa vil bli bedre ivaretatt når man får kontrollert luftrom.

Vedlagt følger presentasjon.

9. AS 332 L2 ulykken. Oppdatering. Sigmund Lockert

CHC har i tidligere møter gitt SF en gjennomgang av hendelsesforløpet. Sigmund Lockert oppdaterte medlemmene med det som er kommet frem etter at data er analysert. Interessante ting her er «automation» og cockpit samarbeid.

RNP innflygingsprosedyrer gir «vertical guidance». CHC har fått godkjent prosedyrer for S92. SF må være pådriver til at Avinor lager PBN innflyginger for helikopter. FW er til nå prioritert. Rapporten som kommer etter ulykken må tas opp i SF for å se hva vi kan lære av den.

I HSS-3 står det at sannsynligheten for at slike ulykker ville skjedd i Norge er mye mindre. Men vi kan også bli bedre. Ref 4. Norsk-Engelsk offshoresamarbeid. Vedlagt følger presentasjon.

10. Bekymringsmelding fra Norsk Flygerforbund. Andreas Sætre

SF har mottatt et brev fra Norsk Flygerforbund (NF), med forespørsel om SF kan være pådriver for å få igangsatt en større arbeidsmiljøundersøkelse for helikopterflygere i Nordsjøen. Det er ønskelig at en slik undersøkelse skal omfatte alle piloter som flyr offshore, og at en uavhengig forskningsinstans skal gjennomføre denne.

Bakgrunnen for dette er en henvendelse NF har fått fra hovedverneombud for piloter i CHC Helikopterservice AS. Andreas Sætre fortalte at operativ vernetjeneste i selskapet har mottatt flere individuelle rapporter fra piloter som sliter med utstyr som er ikke konstruert for at du skal bruke det i åtte timer. Det er laget for forsvaret hvor man sitter adskillig færre timer sammenhengende i en maskin. Resultatet er omfattende fatigue og helseproblemer blant pilotene. Fokus på HMS og menneskelige faktorer som årsak til ulykker, er blitt aktualisert etter helikopterulykkene på britisk sektor. Arbeidsmiljøet for helikoptermannskapet er i NOU 2001:21 (8.9) ansett for å være svært viktig for helikoptersikkerheten.

En arbeidsmiljøundersøkelse av det format man ser for seg her, krever mye ressurser. Blant annet må det avklares hvem som skal ta ansvaret for gjennomføring av en slik prosess, og ikke minst hvordan en slik undersøkelse kan finansieres. Ledelsen i SF vil gjøre en henvendelse til operatørene og be om at dette drøftes internt i selskapene, og at et forslag til prosess fremlegges SF på møtet i mars og drøftes videre der. Både forsvaret og flymedisinsk institutt har erfaring som vi kan dra nytte av.

11. Forsvaret orienterer (UAV og øvelser). Remi Olsen

På møtet i SF i juni snakket vi litt om UAV/RPAS, og utfordringer i forhold til disse fartøyene og helikoptertrafikk. Det er en rivende utvikling på området, og bare et tidsspørsmål før de første UAV'ene opererer i Nordsjøen.

Remi Olsen fra FOH gav oss en orientering om forsvarets bruk av UAV. Vedlagt følger hans presentasjon.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Forumet fikk også en orientering om planlagte øvelser i Nordsjøen. Det er generelt gode kommunikasjons-rutiner mellom Forsvaret og ATC under disse øvelsene, men Avinor kommer for sent inn i planleggingen, slik at det blir mye ad-hoc løsninger for å unngå konflikt med sivil trafikk. Det eksisterer internt i forsvaret ingen rutiner for varsling av sivile operatører om øvelser eller annen trafikk. Dette tar Remi Olsen videre til FOH for å se om det er noe som kan gjøres. Vedlagt følger presentasjon.

12.Eventuelt

Stein Clason orienterte om vindmølleparker som er blitt en kjempeindustri i Tyskland. Det er planlagt vindmøllepark i Nordsjøen som går inn i Ekofisk området. Det er her snakk om store operasjoner, hvor også helikopter vil være involvert.

-Neste års møtedatoer. (ledelsens forslag 11.mars, 10. juni, 2.september, 2. desember)

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (Norsk Olje og Gass), Remi Olsen (Forsvaret), Roy E Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Sigmund Lockert (CHC HS), Christian Berge (NFF), Stein Clason (Avinor), Jon Skogen (NHS), Bryn Kalberg (Ptil), Eivind Elvatun (NHF), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Jakob Bae (Blueway Offshore), Ørnulf Lien (LT), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Andreas Sære (Norsk Flygerforbund), Ketil Karlsen (Industri Energi), Hans Herdahl (SHT), Stein Nodeland (LT) Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet, Direktør Operativ Avdeling