



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Rune Sæthre

Møteleder:
Anders Røsok

Møtedato
21.06.2018

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 21.06.2018

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Leder av Samarbeidsforumet ønsket velkommen.

1. Gjennomgang av dagens agenda.

I forhold til utsendt agenda, ble det gjort 2 forandringer. Informasjon angående hendelse offshore v/Øyvind Volley, Avinor, ble satt inn under pkt. 3. Under pkt. 4, kom Sven Ove Retland, LT med en korrigering angående bilde-/videooverføring ifm. independent inspection. Ellers ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 15. mars 2018.

Referat fra møtet 15. mars 2018 ble godkjent uten kommentarer.

3. Ulykker og hendelser:

Ingen relevante hendelser siden sist møte i SF.

Hans Herdahl, SHT orienterte om rapporten etter Turøy-ulykken. Publisering av rapporten er planlagt i juli. Det er foretatt små endringer gjennom høringsrundene, men hovedbudskapet i rapporten er ligger fast. Henrik Solvorn Fjeldsbø(IE) mente det kunne være noe uheldig å utgi rapporten i fellesferien. SHT opplyste at prosessen går sin gang, rapporten må publiseres så raskt som mulig og at det blant annet også må tas hensyn til de pårørende.

EC225 benyttes hverken i Norge eller UK, men helikopteret er i drift i andre deler av verden. Det ble opplyst at det skal leveres 2 stk. EC225 SAR til Island, og ca. 20 stk. EC225 til Ukraina.

Det ble også gitt en presentasjon ifm. ulykken på Svalbard (RA-22312). Det kan synes som om sikkerhets- og prosedyrearbeid her er noe annerledes enn det man er vant til i Norge. Innsamlingen av fakta rundt ulykken er på plass, og samarbeidet med russisk havarikommisjon har vært utmerket. Leder SF orienterte om LTs rolle på Svalbard. Øygruppen ligger utenfor EU/Schengen, og dermed er all trafikk gjenstand for SAFA-inspeksjon (Safety Assessment of Foreign Aircraft).

Øyvind Volley, Avinor informerte om hendelse offshore i 2002. Et helikopter var på vei fra Troll-feltet til Flesland, og dette befant seg da i ukontrollert luftrom. Et annet helikopter var på vei fra Flesland til Troll-feltet, og dette var i kontrollert luftrom. Helikopteret til Troll anmodet om å forlate sin flyhøyde for landing, og flygeleder ga klarering «when ready, descend...». Den ene fartøysjefen presiserte at dette kunne medføre at helikoptrene ikke fikk nødvendig separasjon, flyhøyden til begge helikoptrene ble bibeholdt til de hadde passert hverandre. Volley presiserte at ansvaret for separasjon til annen trafikk i ukontrollert luftrom, ligger helt og holdent hos respektive fartøysjefer. Uttrykket «when ready,» kan være gjenstand for en feiltolkning av hva som menes, og er nok spesielt uheldig praksis i forbindelse med ukontrollert luftrom.

Det ble også informert om en hendelse med et helikopter som foretok en ferjeflyging fra Florø til Flesland. Helikopteret fløy langs kysten i ukontrollert luftrom, og på et tidspunkt ble det bedt om klarering direkte til Flesland. Dette ble innvilget fra lufttrafikkjenesten, men en observant flygeleder så at dette ville bli marginal terrengklarering og spurte pilot om han var klar over dette. Pilot anmodet deretter om å få stige til høyere flyhøyde, og fortsatte deretter mot Flesland.

På norsk sektor, i motsetning til andre land, ytes det service til alle luftfartøy, og det foretas trafikkseparasjon i ukontrollert luftrom. Det jobbes i Avinor med en endring av radiofraseologi.

Tor A. Horne, CHC informerte om økende rapportering i forbindelse med hendelser på helidekk. Ansvarsforholdet mellom LT/Ptil/Sdir virker rotete og uoversiktlig. Hvordan får man ut informasjon om dette til alle involverte parter? Hvilken kompetanse har personellet på helidekk? Er det gitt tilstrekkelig opplæring til personellet? Leder SF sendte spørsmålene videre til NOG. Øivind Solberg opplyste om at det gjøres stadig en vurdering av dette. Equinor har spesifikke krav til personell på helidekk på faste installasjoner. Utfordringen er flyttbare rigger. Horne kunne også opplyse om at flere rigger kommer nå inn i norsk område uten godkjente, eller med ukjente, sertifikater.

John Arild Gundersen. NOG opplyste om at etter hendelse på Draugen, ble det sendt ut informasjon via NOG Aviation Forum. Dessverre ser det ut som om denne informasjonen ikke har nådd ut til alle. Han mente også at regelverket er fragmentert, særlig når det gjelder flyttbare rigger i Norge. NOG oppfordres til å legge fram noen tanker omkring dette på siste møte i SF i år.

Leder SF informerte forumet om at rapporter som går inn i NF-2007, ikke går til flyoperativ seksjon, men til strategiavdelingen som så registrerer og fordeler rapporter om ulykker/hendelser i LT. Det viser seg krevende å få ut informasjon om hendelser, da personvernet står i fokus.

Konklusjon: Punktet tas til orientering.

4. Regelverk/orienteringssaker:

a) Status HOFO.

Ørnulf Lien orienterte om «HOFO-forskriften». Høringen var avsluttet, innspillene behandlet og formalisering og publisering var i gang. Det ble klart i løpet av møtet at forskriften var godkjent og publisert i Lovdata. Formalitetene står beskrevet i CR(EU) 965/2012, forskriften trer i kraft 01.07.2018, og i grove trekk er det en fortsettelse av dagens praksis. Det finnes muligheter for å søke dispensasjon fra forskriften.

Lien foretok en gjennomgang av innkomne søknader om dispensasjon, men presiserte at dette ikke var noen form for saksbehandling. Det dreier seg om fellessøknad fra Bristow/CHC. 5 er tidsbegrenset og 1 er av permanent karakter.

- Nødutganger. IE mente at dette punktet kan være stigmatiserende for en del passasjerer. NOG ønsket at man skal sette ned en arbeidsgruppe som har dialog med LT.
- EBS (crew). Her finnes det en mulig løsning.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

- EBS (passasjerer). Her vil det bli lagd en AltMOC.
- Night recency. Dette bør være ok.
- ACAS II. Det finnes overgangsbestemmelser i forskriften, gjeldende ut 2021.
- EGPWS. Som for ACAS II.

b) BSL D 5-1.

Ørnulf Lien, LT ba om at alle vurderer og kommer med innspill til høringen, som har tidsfrist 01.09.2018. Høringen finnes på LTs hjemmeside, og det er mulig å kommentere selv om man ikke står på høringslisten. Samtidig foregår det revisjoner av NORSOK C-004 og CAP 437. Forskriften er formelt rettet mot helikopteroperatørene, men vil indirekte være relevant for de som eier og driver helidekk. Både forskrift og veiledning vil oversettes til engelsk.

Det ønskes spesielt innspill på følgende i høringsrunden:

- Krav om NDB
- Begrepet «helidekk» mot «helikopterdekk»
- Kunngjøringstjenesten
- Begrepet «Dh-verdi»
- Begrepet og konseptet «sklisikkerhet» mot «friksjon»
- Fallgradient
- Merking av flammetårn og oppjekkbare innretninger
- Belysningskrav på helidekk
- Krav om statuslys
- Tankingsanlegg

c) Annet

Sven Ove Retland, LT informert om bilde-/videooverføring ifm. independent inspection. Det er tidligere kommunisert i SF at ingen operatører har dette. Denne informasjonen er feil, og LT beklager. Men det er korrekt at det er ingen operatører av offshore helikopter som har dette i dag. Luftfartstilsynet vil gjennomgå sin interne praksis på dette området. NHF ytret ønske om å være med i en eventuell arbeidsgruppe.

5. Orientering fra siste møte i R.COM (tidligere RSC)

Tor A. Horne, CHC kom med en oppdatering fra R.COM. Dette er kun et hørings-forum, og antall møter har økt fra 2 til 3 i året. Neste møte er 4.- 5. desember. Det er en rekke pågående Rulemaking Tasks (RMT) som er av interesse for offshore helikopter.

NHF oppfordrer medlemmene i SF til å søke informasjon rundt dette på EASA ESPN-R/EPAS.

LT ser på muligheten for å opprette en Dropbox der man kan laste opp relevant informasjon for SF, blant annet om arbeidet i R.COM.

6. Orientering arbeidsgruppe Barentshavet

John Arild Gundersen, NOG informerte om status for arbeidsgruppen.

En del punkter gjenstår:

- Alarmtjeneste – ansvar Avinor
- Ikke mobilt bredbånd på rig – pågående dialog med Bristow/CHC

- Crew PLB – CHC Irland utreder dette
- Lekkasje i passasjerdrakt – Hansen Protection har redegjort for problemet og kommer med en løsning
- ENHF – antall flybevegelser gjør at AFIS muligens ikke er riktig tjeneste i ENHF
- ENKR – SID for helikopter må utarbeides

7. Forbedringsforslag fra Ptils RNNP-rapport

John Arild Gundersen, NOG

Denne rapporten kommer ut årlig. Spørsmålet er hvem som er ansvarlig for oppfølging av tilrådningene? Hører dette hjemme i SF? Initiativ må tas via Ptil.

I følge rapportens kapittel 5.6.2., er punktene 14, 15, og 16 relevant å følge opp.

8. Arbeidet med HSS-4

John Arild Gundersen, NOG

NOG Aviation forum er godt i gang med forberedelse av arbeid med ny studie som gjelder 2010-2020 og det synes å bli positivt mottatt av ansvarlige i NOG. Tidligere studier har vært gjennomført av SINTEF. Denne gangen vurderes det blant annet om det kan være gunstig å ha flere aktører i samarbeid, muligens også en utenlandsk. Påbegynnes til høsten, og Equinor leder arbeidet som er beregnet å koste 6-8 MNOK. Det vurderes om et aspekt med studien bør være å foreta noen sammenligninger med UK-sektor.

LT vil komme med en invitasjon til Øivind Solberg og John Arild Gundersen til å orientere ledelsen og strategiavdelingen ifm. arbeidet.

9. Orientering Avinor

Stein Clason informerte om arbeidet i Avinor.

ADS-B for Heidrun ble etablert 05.06.2018. ADS-B for Norne er under arbeid, og forventes etablert 2. kvartal 2019. Dette vil inkludere Aasta Hansteen, også med full radiodekning. Neste steg er å etablere ADS-B i området Hammerfest-Goliat, og forventes etablert 2018-2019. ADS-B i området Vardø-Kirkenes er også til vurdering. Endelig målsetting er at alle faste installasjoner skal være dekket med kontrollert luftrom.

Avinor Helicopter Portal er etablert på adressen ais.avinor.no. Offshore-kart AIP Norge, samt nye kart for HTZ ble publisert 21.06.2018. Eventuell publisering av informasjon om helidekk avventer hvordan BSL D 5-1 blir etter høringsrunden og er ennå ikke lagt inn i portalen. ASR-områder dekkes ikke for østlige deler av Barentshavet. Nye kart med DME-frekvenser på installasjoner vil bli publisert september 2018.

Kystruter etableres 4. kvartal 2018, og utvidelser av CAS Nordsjøen 2. kvartal 2019.

Nato-øvelsen «Trident Juncture» vil bli avholdt i november 2018, og det må forventes at det kan bli irregulariteter i offshore-trafikken under øvelsens varighet.

Det ble orientert om Avinors arbeid med videre utvikling av ADS-B i områder uten mulighet for å plassere bakkestasjoner og hvor dekningen kan være satellittbasert. Systemet fungerer tilsvarende som med bakkebaserte stasjoner og krever ingen endring i helikoptrenes transponderutstyr. Det vil kunne gi nøyaktig dekning i et nærmest ubegrenset område og vil kunne brukes på lignende måte som radar. Oppdatering av bilde har en forsinkelse på 4 sekunder, og man vil ha full dekning fra 10.000' og under. Avinor forventer å ha resultat av studien i løpet av høsten. Kostnader for denne type ADS-B vil bli

beregnet pr. flytime. Investeringskostnader vil omfatte nye servere, samt forbedret nettverk. Driftskostnadene antas å kunne holdes relativt lave.

Satellittbasert ADS-B vil kunne dekke gapene i overvåkningsdekningen i nordområdene, men det gjenstår å forbedre kommunikasjonsdekningen. I dag benyttes satellittelefon som supplement, men pr nå mangler ATS muligheten til å kalle/ringe opp helikoptrene.

Konklusjon: Informasjonen tas til orientering.

10. Sjøgangsbegrensning

Ørnulf Lien, LT foretok en gjennomgang av sjøgangsbegrensningene.

Dette har vært en prøveordning, og det skulle avholdes en evaluering før 01.05.2018. Dette ble det ikke anledning til og ordningen er forlenget. LT vil kalle inn til evaluering i august/september.

Deltakere:

- Arbeidsgruppen
- DNMI
- Avinor

Konklusjon: Tas til orientering.

11. Bruk av system for lynvarsling/HTI.

John Arild Gundersen, NOG foretok en gjennomgang.

Årlig gjennomgang har vært utført. Det var avsatt en dag og hver enkelt hendelse ble gjennomgått. Erfaringene tyder på at modellen er litt "sein", og det er foreslått noen justeringer. Man har observert endringer i værmønster det siste år i forhold til tidligere. Det har vært 3 hendelser med lyn.

Det ble påpekt at alle restriksjoner til sammen rammer helikopteroperatører og oljeselskap hardt, med periodevis mye «nedetid». Det fører også til at 1000' for benyttes mer enn tidligere, noe som medfører utfordringer med separasjon og mulig økt risiko på det området.

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

Leder av SF foretok en gjennomgang.

Det er mulig for medlemmene i SF å komme med tilbakemeldinger/innspill på dette. Sammensetningen skal nå vurderes, så presenteres for Luftfartsdirektøren og så videre til Samferdselsdepartementet. Man vil ikke ta stilling til utvidelse av SF på nåværende tidspunkt. Mere informasjon vil komme på neste møte i SF.

Konklusjon: Tas til etterretning

13. Ytelse

Tor A. Horne, CHC

"PC2e" er implementert, og det kan virke som en del kunder har blitt overrasket over en reduksjon i nyttelast ved avgang på rig. Det er installasjoner med helidekk lavere enn 160' som er mest berørt. Det vil være en fordel om returvekt legges inn i DaWinci før helikopteret tar av fra land.

Arbeidsgruppe Ytelse som gjennomgikk praksis nå i vår, har kun presisert det som ble kommunisert i 2014. Det har fremkommet forskjellige metoder å beregne avgangsmasse på, men operatørene skal følge denne fortolkningen av gjeldende regelverk.

Det ble opplyst at LT vil sende ut et nytt brev for å presisere fortolkning omkring dette, i forbindelse med at ny Basisforordning trer i kraft og det ikke lengre er behov for dispensasjon for nødvendig flyging i forbudt område i HV-kurven. Denne praksisen og fortolkningen er koordinert med bl.a. CAA-UK.

Sikorsky iFly app. ble planlagt innført, men viste seg å ha noen begrensninger i utregningene. Ny versjon kommer til høsten, og appen vil da bli innført.

14. Eventuelt.

Ingen innmeldte saker.

15. Neste møte.

- 13. september

Siste møte i 2018 er planlagt 6.desember. Da denne dato kolliderer med møte i EASA RSC, ble medlemmene forspurt om å fremskynde møtet i SF med en uke. Det var ingen innvendinger til dette, siste møte i SF i 2018 vil bli den 29. november.

Rune Sæthre
Sekretær

Til stede:

Anders Røsok (LT), Rune Sæthre (LT), Ørnulf Lien (LT, observatør), Sven Ove Retland (LT, observatør), John Arild Gundersen (Norsk Olje og Gass), Øyvind Solberg (Norsk Olje og Gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Jim Urianstad (Bristow), Øyvind Jonassen (Norges Rederiforbund), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Stein Clason (Avinor), Øyvind Volley (Avinor), Andreas Sætre (NF), Hans Herdahl (SHT), Ole-Andre Lindanger (NHF).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet