



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
rune.saethre@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Ørnulf Lien

Møteleder:
Ørnulf Lien

Møtedato
21.11.2019

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 21.11.2019

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Konstituert leder av Samarbeidsforum, Ørnulf Lien ønsket velkommen.

Han beklaget først at det i år ikke var midler til å invitere til den tradisjonelle julemiddagen for representantene.

Han ønsket spesiell velkommen til representantene fra Sjøfartsdirektoratet som vil gjeninnta sin plass som fast medlem av SF.

1. Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte.

Det ble besluttet å flytte agendapunkt 7 fram slik at det kunne behandles før lunsj på grunn av møtekollisjon for en av NOROGs representanter.

For øvrig ingen kommentarer – agenda ble godkjent.

2. Gjennomgang og godkjenning av referat fra møtet i SF 11. september 2019.

Referat fra møtet 11. september 2019 ble godkjent uten kommentarer.
Referatet publiseres på SFs nettsider.

Det er oppstått problemer med å sette i drift forumets nye nettsider og det er kommet fram at publisering av nye referat på de eksisterende sidene vil komplisere dette ytterligere. Referatene vil derfor bli publisert så snart nye sider er i drift.

3. Ulykker og hendelser.

Runar Mathiesen, SHT informerte om SHTs arbeid med følgende ulykker og hendelser:

Hendelse med hovedgirboks i S92A LN-OQK den 18.11.19. Denne er til vurdering hos SHT for å beslutte om det skal igangsettes undersøkelse.

Hendelse med motor i LN-ONN den 17.10.19. Denne er til vurdering hos SHT for å beslutte om det skal igangsettes undersøkelse.

Ulykken i Alta 31.8.19. Undersøkelsen pågår og det vurderes å utgi en foreløpig rapport ev. med tilråding.

Det ble også informert om status på arbeidet med tilrådingene etter Turøy-ulykken. EU kommisjonen har lukket sin tilråding med at de mener forholdet med rask og enkel tilgang til dokumentasjon for havarikommisjoner allerede var tilfredsstillende ivaretatt. SHT skal i møte med AIRBUS Helicopters om en av tilrådingene til fabrikanten i januar 2020.

Jim Urianstad, Bristow informerte om motorhendelser med LN-ONN under flyging (17.10.19) og LN-ONA på bakken (29.10.19).

Det er registrert minst 10 hendelser i den senere tid med motorfeil på S-92A med motorer General Electric GE CT7-8A, som betraktes som alvorlige. Det kan skape grunn til bekymring og følges opp av operatører og myndigheter.

Tilfredsstillende motorpålitelighet er bl.a. en betingelse for å kunne benytte ytelsesklasse 2e med eksponeringstid ved start og landing på helikopterdekk.

Motor- og helikopterfabrikant har iverksatt undersøkelser og tiltak. Myndighet i saken er motorens og helikoptertypens sertifiserende myndigheter – FAA og EASA.

Ørnulf Lien, LT informerte kort om statistikk over ulykker/hendelser rapportert i NF-2007. Det viste en betydelig økning i antall registrerte rapporter siden septembermøtet. Det ble opplyst at dette ikke skyldes at det har vært spesielt mange hendelser i høst, men at registreringen i LT har hatt en betydelig backlog, som nå er i ferd med å tas inn.

Luftfartstilsynet informerte om at det norske sikkerhetsdirektivet fra 2017 om EC225 er til vurdering og kan bli kansellert da det er trolig at forholdet ivaretas tilfredsstillende av EASA AD No. 2017-0134R1 fra desember 2018.

Ørnulf Lien informerte kort om noe av det som er offentlig kjent om ulykken med en Sørkoreansk EC225 31.10.19. Publiserte bilder viser at rotorhode/mast og hovedgirboks fortsatt var på sin plass i vraket, noe som tyder på at denne ulykken ikke har hatt samme hendelsesforløp med Turøy-ulykken. Haleseksjonen ble funnet et stykke unna hovedvraket.

Konklusjon: Informasjonen tas til orientering.

4. Regelverk/orienteringssaker.

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

BSL D 5-1

I forbindelse med at BSL D 5-1 om bruk av helikopterdekk trådte i kraft 1.7.19 er det en del pågående aktiviteter:

- SF AG Helikopterdekk er opprettet. Se sak 7
- LT har mottatt «BSL D 5-1 // GAP analyse» fra industrien, med ønske om en oppklaring av en del forhold.
- PTIL gjennomfører revisjon av sitt regelverk bl.a. for å ta inn referanser til ny BSL D 5-1
- Sjøfartsdirektoratets regelverksarbeid foregår hvor de omarbeider BSL D 5-1 til sin egen forskrift
- LT gjennomgår og vil justere veiledning og ev. forskrift som nødvendig basert på tilbakemeldinger til nå

- LT har fått utarbeidet en engelsk oversettelse av selve forskriften BSL D 5-1 og denne vil bli publisert så snart som mulig.

Det ble informert kort om arbeidet med koordinering mellom PTIL og LT, blant annet om bistandsavtalen og planlegging av tilsynsprogram for helikopterdekk. Se også sak 6.

Sjøfartsdirektoratets representanter informerte om status i sitt regelverksarbeid, og at forskriften forventes å bli sendt på høring over jul.

EASA OPS

Det ble informert om nye krav i EASA OPS som trer i kraft fra august 2020. Det gjelder blant annet at «ramp sjekk» vil innebære mulig alkoholtesting av besetningsmedlemmer (EASA OPS Art. 4.2). I Norge vil denne testingen i praksis bli gjennomført av politiet.

Fra samme tid kommer krav til selskapene om å ha et system for psykologisk vurdering av flygere med henblikk på egnethet og om de ev. kan utgjøre en fare for flysikkerheten (CAT.GEN.MPA.175). Samtidig skal selskapet etablere proaktive program for å ivareta og hjelpe enkeltpersoner som måtte trenge støtte i forhold som kan påvirke deres mulighet til å fortsette å fly. (CAT.GEN.MPA.215)

Statsluftfart

Eksternhøring for forskrift om statsluftfart er ferdig. Den forventes publisert over nyttår. Luftfartstilsynet opplyste at filosofien bak forskriften er at en så langt det er praktisk mulig vil benytte muligheten til å «Opt-in» i ordinært regelverk og at operasjoner kun vil henvises til statsluftfartsforskriften når det ikke lar seg passe naturlig inn.

BSL D 1-8

Det ble orientert om arbeidet med forskrift om luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko («BSL D 1-8»). Denne er snart klar og ventes å komme på eksternhøring i løpet av en måneds tid. Den vil

Av spesiell interesse kan være at:

Det etableres «særlig ugjestmilde områder over vann» som defineres bl.a. av at vanntemperaturen er under + 10°C. Her stilles nasjonale tilleggskrav når det er andre enn bord enn besetningen (her kalt passasjerflyging). Det stilles krav i:

- Kapittel II. Tilleggskrav ved passasjerflygning med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann
- Kapittel III. Tilleggskrav ved passasjerruteflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann

Det betyr at offshoreflyging formelt omfattes av kapittel II.

Videre stilles det krav i:

- Kapittel IV. Tilleggsregler for flyging på Svalbard m.v.

Forskriften omfatter regelteknisk også endringer til noen andre forskrifter. Det gjelder bl.a.:

- Gjennomføringsforskriften for EASA OPS (BSL D 1-1)
 - Definisjon av «kystlinje», som har stor betydning for hvor det kreves SPA.HOFO.
 - Det tas inn en dispensasjonsadgang som gjør at andre enn operatører med norsk AOC unntaksvis kan gjennomføre HOFO operasjoner på norsk kontinentalsokkel.
 - Trinn 1 i innføring av spesifikasjoner for nasjonal FTL for helikoptre tas inn som forskrift (ORO.FTL.105 og 110)
- Forskrift om helikopter offshoreoperasjoner (dvs nasjonale tilleggskrav utover SPA.HOFO, BSL D 2-3)
 - Det stilles nasjonalt tilleggskrav om trening i tillegg til SPA.HOFO.165(c) krav om instruksjon i å benytte nødpuستهutstyr (EBS). Dette for å sikre best mulig at personer er i stand til å benytte utstyret sikkert i en nødsituasjon.

Forumets medlemmer oppfordres til å gjennomgå høringsdokumentene og kommentere innen høringsfristen. De finnes på LTs Internettsider under høringer.

Lagt til i ettertid: Høringsfrist for denne forskriften er 10. mars 2020. Direktelink <https://luftfartstilsynet.no/horinger/2019/horing---utkast-til-forskrift-om-luftfartsoperasjoner-visse-omrader-med-sarlig-risiko/>

Rapporteringsforordningen 376/2014

Det ble informert om at det foregår en offentlig evaluering av rapporteringsforordningen (EU) 376/2014.

Her kan alle interesserte gi sine synspunkter. Denne kan blant annet nås via LTs Internettsider:

<https://luftfartstilsynet.no/om-oss/nyheter/nyheter-2019/offentlig-evaluering-av-rapporteringsforordning-eu-3762014/>

EASA "Safety promotion"

EASA legger sitt informasjonsmateriale på Internett på <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-promotion>. Her er et eget avsnitt for helikoptermateriale.

Det ble også informert om EASAs ESPN-R LinkedIn forum (<https://www.linkedin.com/groups/7453300>) Her legges det jevnlig ut oppdateringer med interessant informasjon.

IHSF Annual Survey.

Dette er en meget kort undersøkelse om status på en del sentrale aspekter ved selskapets sikkerhetsstyring.

Helikopteroperatørene oppfordres til å besvare denne: <http://ihst.org/Default.aspx?tabid=2593>

Luftfartskonferansen 2020

Det ble minnet om at Luftfartskonferansen 2020 foregår i Bodø 28-29.01.2020.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

5. Luftromsstruktur/militærøvelser

Eivind Raknes, LT presenterte utfordringer i forbindelse med luftromsstruktur og militærøvelser.

Hvordan kan dette konkretiseres og tas videre for å forbedre informasjonsutveksling og beslutninger?

Hvilke utfordringer eksisterer for offshore-aktørene? Hva kan Luftfartstilsynet bidra med?

Tema har nylig vært behandlet på tidligere møter i SF; bla. ifm. stans i flyging grunnet russisk militær aktivitet august 2019.

Raknes tok for seg luftromsstruktur generelt, hvordan dette er inndelt og de kravene som gjelder for normal bruk, og hvordan det kan etableres områder der det informeres om at det foregår spesiell aktivitet eller det kan legges restriksjoner for spesielle formål.

Videre ble det orientert kort om Militærøvelser – planlegging og luftromsrestriksjoner. Spesifikt ble det snakket om øvelsen Trident Juncture i 2019 og den (periodiske) øvelsen Cold Response som kommer igjen i mars 2020 og kanskje med utvidet omfang. Dette er større øvelser i NATO regi og med nokså forutsigbar reaksjon fra ikke deltakende nabolands side. Cold Response 2020 er planlagt å omfatte FUA områdene utenfor Nordlandskysten og Midt-Norge.

LT sender rutinemessig informasjon om øvelser og de tiltak som planlegges satt i verk i den forbindelse ut på offentlig høring. Det gjelder etablering og bruk av øvingsområder og de tilhørende begrensningene. Raknes opplyste at det mottas svært begrenset med klare kommentarer til slike høringer, og etterlyste en mer aktiv og konstruktiv deltakelse fra de som kan bli berørt. Det kan være mulig å påvirke og tilpasse en del forhold slik at ulempene blir minst mulig.

Det ble igjen nevnt eksempler på lite betryggende observasjoner, visuelt eller på radio, der deltakende luftfartøy ikke syntes å forholde seg de begrensingene som skulle være satt for øvelsen.

Det ble spurt om det kunne informeres mer om Cold Response (mars 2020) på neste møte. Det ble påpekt at det ikke er nok å se på hvorvidt helikopteroperasjonene blir berørt, men all infrastruktur er relevant, så som Widerøe og øvrig rutetrafikk som skal bringe pax til og fra helikopterbasene slik som Brønnøysund.

Det ble også diskutert andre typer øvelser, i nasjonal regi og med norsk deltakelse. Heller ikke her var det grunnlag for å si at en føler seg trygg på informasjonsutveksling på generell basis eller adferd fra deltagende enheter selv om disse er norske og enkeltinstallasjoner og petroleumsaktører er direkte involvert. Dette er observert av både helikopterselskap, Avinor og fra installasjonene.

Det fremmet forslag om å vurdere å ha en stående gruppe i SF som kan være koordinator og fokus for høringsuttalelser mot planleggings- og øvingsledelser.

PTIL informerte om at de kan utvide sikkerhetssonene rundt installasjoner på sokkelen utover den standard 500m/1500', noe LT ikke har myndighet til.

Det ble bemerket at militær øvelsesvirksomhet har vært tema i «uminnelige tider», men det ser ut til at samarbeid rundt øvelser er blitt bedre siden SF ble etablert i 2003. AVINORs representant bekreftet at samarbeidet med Forsvaret er blitt veldig bra og formalisert på en del områder.

Det ble også kort informert om forstyrning av GNSS signaler. En må skille mellom nasjonale tiltak og utenlandske aktører samt mellom planlagt aktivitet og «akutte» forstyrrelser. Det har vært meldt om hendelser, bl.a. med flyginger til Norne, som antakelig har hatt sammenheng øvelser der norske aktører jammet GPS-signaler. Dersom slike problemene gjentar seg, er riktig kanal antakelig å ta det opp med Forsvaret etter å ha koordinert med Avinor Flysikring AS. Formelt er det slik at NKOM gir tillatelser til slik aktivitet og Luftfartstilsynet får informasjon. Det finnes et Samarbeidsforum for GNSS, og neste møte er 5. desember 2019.

Luftfartstilsynet ønsker at alle uønskede hendelser som gjelder øvelsesvirksomhet eller forstyrrelse av navigasjonssignaler rapporteres, enten via rapporteringsregimet for «vanlige» hendelser (NF-2007) eller direkte til Luftfartstilsynets beredskapsvakt, tlf. 926 42 632 (døgnet rundt). Her må det gjøres vurdering av hvor akutt forholdet er. LT ønsker uansett mest mulig datagrunnlag for videre dialog med Forsvaret eller relevante etater/departementer dersom hendelser skyldes utenlandske aktører som ikke opererer for å understøtte norske interesser.

Det ble uttrykt ønske om at de som arbeider med øvelsesplanlegging og gjennomføring i forsvaret (NAOC) inviteres til neste møte i Samarbeidsforum.

Konklusjon:

SF tar informasjonen til orientering

Ledelsen inviterer representanter for relevant enhet i forsvaret til neste møte i SF.

6. Helikopterdekk - nye utfordringer

Bryn Kalberg, PTIL

PTIL informerte om at PTIL og LT for tiden foretar en vurdering av om det bør gjøres endring i tilsynsregime og metode for helikopterdekk fra 2020. Det vurderes blant annet om det vil være hensiktsmessig å justere fokus mot eier og system, og i tillegg verifisere på utvalgte helikopterdekk.

PTIL tok også opp nye driftsformer offshore som påvirker operasjon offshore. Et eksempel er flammetårn som ikke lenger brenner under normale forhold og er blitt «usynlig». Spørsmålet er om konsekvensen av dette er tilstrekkelig vurdert og nødvendige tiltak identifisert og gjennomført. Et annet eksempel er mer bruk av ubemannede installasjoner. Havvindmøller og helikopter trafikk er også tema som synes å bli aktuelt.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

7. Arbeidsgruppe Helikopterdekk

John Arild Gundersen, NOG.

Arbeidsgruppen som ble opprettet på forrige møte SF hadde hatt ett møte og utarbeidet forslag til mandat, sammensetning, arbeidsmåte og tidsplan. Dette var utsendt til medlemmene før møtet.

Forslaget var:

1. Arbeidsgruppen skal gjennomgå helikopterdekkoperatører/-eiere og helikopteroperatørenes styringssystem for å forsikre seg at helikopterdekk er egnet til bruk
2. Beskrive regelverk, roller og ansvar for den enkelte aktør - juridisk så vel som aktuell praksis
3. Beskrive sikkerhetsmessige utfordringer/risiko/problemer som følge av dagens praksis
4. Beskrive omforent forslag til løsning av disse utfordringene
5. Arbeidsgruppen består av: Norsk olje og gass, Bristow Norway, CHC Helikopter Service, Petroleumstilsynet, Sjøfartsdirektoratet og Luftfartstilsynet
Hvert medlem kan stille med inntil to representanter, med unntak av Norsk olje og gass som kan stille med tre
6. Tidsplan: Gruppens arbeid og forslag utsendt i god tid før Samarbeidsforums ordinære 2020 juni-møte

På møtet framkom det forslag om at Rederiforbundet bør være deltaker i gruppen. Likeledes at NOROGs deltakelse utvides slik at de 4 største petroleumsaktørene kan delta.

Sjøfartsdirektoratet opplyste at de ikke har kapasitet til å delta fullt ut, men gjerne vil stå som deltaker og vil bidra så langt de har mulighet.

Det ble også kort orientert om at det i tillegg foregår et separat arbeid i en gruppe ledet av Bristow Norway. Denne skal arbeide fram en GAP-analyse av forskjeller mellom dagens krav og tidligere krav etter innføring av ny forskrift for bruk av helikopterdekk og foreslå tiltak for å ivareta dem. En del av arbeidet innebærer å klargjøre fortolkning av reglene og behov for å utvikle en industristandard for noen områder.

Konklusjon:

Samarbeidsforum fastsatte mandat for arbeidsgruppen «SF AG Helikopterdekk» som det utsendte forslagens pkt. 1-4.

Samarbeidsforum fastsatte sammensetning av SF AG Helikopterdekk etter justering av det utsendte forslagens pkt. 5 slik at rederiforbundet føyes til som deltaker og NOROG har inntil 4 representanter.

Samarbeidsforum ser fram til at SF AG Helikopterdekk legger fram sitt arbeid og forslag til tiltak i god tid før SFs ordinære møte i juni 2020.

SF tar øvrig informasjon til orientering.

8. Orientering fra siste møte i R.COM.

Jim Urianstad, Bristow.

Det var ingen aktivitet å informere om siden forrige møte i SF.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

9. Orientering Avinor.

Stein L. Clason, Avinor.

Stein orienterte om pågående arbeid i Avinor.

Det har vært problemer i forbindelse med innføring av nytt IT-verktøy slik at publisering av oppdatering til AIP Norge er forsinket.

Ny TA på 7000' er innført over norsk sokkel, og erfaringen så langt tilsier at det synes å fungere bra.

Det er gjort endringer i navn på QNH-område fra Sleipner til Johan Sverdrup pga endring av sted med MET-observasjonstjeneste.

Det arbeides med å inkludere de siste områdene i Nordsjøen i kontrollert luftrom. Det er planlagt fullført i løpet av 2020.

Samme tidsplan gjelder opprettelse av nye ASR/QNH områder i Barentshavet som snart kommer på høring.

Utvidelse av Norne ADS-område slik at det inkluderer området opp til Aasta Hansteen var på høring, og føljetongen om tilgang for installasjon av nødvendig infrastruktur offshore var fortsatt pågående. Det ble presentert konkrete planer og det ble opplyst at det nå var klare avtaler om tilgang for Avinors tekniske personell, slik at dette kan komme på plass for utvidelse av ADS-området, etter planen i juni 2020. Deretter planlegges det å etablere kontrollert luftrom i området første kvartal 2021 etter at tilstrekkelig erfaring med ADS-B og COM-dekning er innhentet. Det kan være en utfordring at området er i Bodø OFIR på grunn av at Bodø OFIR er ICAO-luftrom. Når Norne CTA er etablert, er det kontrollert luftrom på hele den norske sokkelen fra Ekofisk i sør til Norne i nord.

Det ble kort orientert om framdriften i prosjektet for satellittbasert ADS (Space Based ADS-B). Det foregår forhandlinger med Aireon som leverandør til tjenesten. Et utkast til avtale forventes i løpet av 2019. Denne leverandøren har et operativt konsept som benyttes blant annet vest for Skottland i NATS. Dette er «ny» teknologi, men tjenesten er allerede i drift, og det forventes få utfordringer, men overføringstider over en nedlesestasjon på Svalbard og så via servere i USA kan blant annet påvirke krav til minste separasjon. Det er også mulige utfordringer knyttet til mye trafikk, som f.eks over sentral-Europa, men dette antas ikke å være noe problem i våre områder. Men det er allerede gjort forsøk med vår trafikk i Barentshavet med godt resultat. Det skal utarbeides en spesifikasjon for vår bruk og det ble opplyst at Avinor har som mål å styrebehandle dette i jan/feb 2020 og kunne ta dette i bruk i løpet av 3. kvartal 2020. Kostnadsbildet er ikke klart, men det blir en kostdeling mellom offshore-trafikk og Atlanterhavstrafikk.

Avslutningsvis ble det opplyst at status for installasjon og drift av ADS-B i AS332L/L1 flåten nå var tilfredsstillende.

Øvrige detaljer framgår av presentasjonen.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering.

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

Ørnulf Lien, Konstituert leder SF.

Ny leder i Samarbeidsforum

Luftfartsdirektøren har oppnevnt ny leder i Samarbeidsforum. Det er avdelingsdirektør Inger-Hilde Tobiassen i Strategiavdelingen i Luftfartstilsynet. På grunn av møtekollisjon 21.11.19 deltar hun første gang på ordinært møte i mars 2020.

Sjøfartsdirektoratets deltakelse i SF

Sjøfartsdirektoratet har informert om at de vil gjenoppta ordinær deltakelse som medlem i SF fra og med dette møtet. Fast representant blir Kjartan Nygaard med vararepresentant Sveinung Iversen.

Endret mandat og nye vedtekter for SF.

Forslag er utarbeidet og under innledende vurdering i LT. Forslaget vil så bli forelagt SF for behandling. Deretter vil det gå til luftfartsdirektøren for endelig vurdering og beslutning.

Forslaget er ikke klart til å legges fram for SF på dette møtet.

Representanter uttrykte at de var fornøyde med at ny leder nå er oppnevnt og ser fram til at hun tiltrer. Det ble også uttrykt forståelse for at den nye lederen bør involveres i utarbeidelsen av nytt mandat og nye vedtekter før det legges fram for medlemmene.

Representantene ble oppfordret til å se gjennom tidligere utsendt «oppsummering av arbeidsmåte» og sende inn synspunkt på mandat og arbeidsmåte til fungerende leder.

Konklusjon: SF tar informasjonen til orientering. Ev synspunkt på viktige moment til mandat og vedtekter sendes konstituert leder.

11. Eventuelt.

Det var meldt inn en sak til eventuelt.

Halv (øvre) sliding door og sjøgangsbegrensning.

LT er blitt oppmerksom på at enkelte S-92 går med en dørkonfigurasjon med en øvre halv sliding door og en nedre airstair/clamshell trapp. Det er tvil om denne fullt ut tilfredsstiller kriteriet i AIC-N 24/19 om: «Pop-out vinduer i hele kabinen, unntatt der det er kombinert med nødutgang».

Det framkom at Bristow antakelig har 4 og CHC 1 individ med denne konfigurasjonen i drift.

LT opplyste at det kan bli nødvendig å vurdere om denne konfigurasjonen i tilstrekkelig grad tilfredsstiller de kriteriene som er lagt til grunn for retningslinjene i AIC-N 24/19. Det kan i så fall bety at det ikke er grunnlag for at disse individene benytter den økte sjøgangsgrensen på dag (8m), men kanskje kan benytte den ordinære grensen på 6 m.

Konklusjon:

LT har ansvaret for å følge opp saken.

12. Neste møte.

- 12. mars 2020.

Forslag til videre møtedatoer 2020:

- 18. juni
- 17. september
- 19. november

Konklusjon:

De foreslåtte datoene ble akseptert.

Ørnulf Lien

Fung. leder Samarbeidsforum

Til stede:

Bryn A. Kalberg (Ptil), Kjartan Nygaard (Sjøfartsdirektoratet), Nina Hanssen Åse (Sjøfartsdirektoratet), John Arild Gundersen (NOROG), Øyvind Solberg (NOROG), Jim Urianstad (Bristow), Glenn Christiansen (CHC HS), Øyvind Jonassen (Norges Rederiforbund), Stein Løken Clason (Avinor), Kjetil Karlsen (Industri Energi), Petter Atle Walhovd (NF), Øyvind Volley (NFF), Tom Stian Beitland (NHF), Ørnulf Lien (LT), Runar Mathisen (SHT - observatør), Sven Ove Retland (LT - observatør), Eivind Raknes (LT - presentasjon), Thore Brandt (LT - observatør).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet