



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkessæther

Møteleder:
Anders Røsok

Møtedato
23.11.2017

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 23.11.2017

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Leder ønsket velkommen, og det ble foretatt en kort presentasjon av medlemmene da det var noen nye til stede på møtet.

1. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 7. september.

Referat fra møtet 7. september ble godkjent uten kommentarer.

3. Ulykker og hendelser:

SHT var forhindret fra å møte på grunn av deres undersøkelse av ulykken med russisk helikopter på Svalbard.

CHC hadde meldt inn en hendelse på Draugen relatert til nettet på helikopterdekket. Under landing løsnet en stropp på nettet og flagret opp mot halerotor. Personellet på helikopterdekket gikk frem og sikret stroppen, men meldte ikke fra til besetningen på helikopteret, som ikke så situasjonen. Shell rapporterte hendelsen til CHC, som gjennomførte en intern undersøkelse.

Nettet er i henhold til produsent det mest benyttede på helikopterdekk i verden, og brukes også mye på norsk sokkel. Hvis prosedyren for festing og stramming er gjort korrekt skal ikke stropper kunne løsne.

Videokameraet på dekket på Draugen fungerte ikke, så det var vanskelig i ettertid å fastslå årsaken. CHC har etter sin internundersøkelse kommet opp med 10 sikkerhetsanbefalinger.

Norsk Olje og Gass opplyste at Shell også har gjennomført en intern undersøkelse, og skriver i sin rapport at det hadde vært skade på stroppen, som trolig gjorde at den gled ut av jekkestrammeren.

Ptil er ukjent med hendelsen. Hendelser slik som dette skal i henhold til plattformers prosedyre rapporteres til Ptil. Her kan det synes som det har forekommet brudd på flere forhold i Innretningsforskriften.

Hendelsen avdekker mangel på klare prosedyrer og retningslinjer for rapportering. Det illustrerer også uklarheter rundt eierskap til regelverk og forholdet mellom LT og Ptil for rapportering og oppfølging av

hendelser på helikopterdekk. Det mest fornuftige er at rapportene går til begge instanser, så får man på myndighetsnivå bli enige om ansvarsfordeling i hver enkelt sak. SF tar orientering til etterretning.

Bristow rapporterte om en hendelse etter landing i Bergen i september med S92. APU som skal ta over strømtilførsel når motorene stoppes, var ikke blitt startet. Flygerne var ikke klar over dette, og idet man skulle stenge ned begge motorene mistet helikopteret all strøm. Dette fikk kollektiven til å gå i midtstilling, noe som igjen førte til at nesehjulet og høyre hovedhjul løftet. Flygerne fikk kontroll på maskinen, og fikk senket kollektiven. Situasjonen kunne i verste fall endt med en rollover. Det oppstod ikke skader på maskin.

Ptil har hatt to hendelser på prosessanlegget Nyhavna/Aukra utenfor Molde. Det er permanent restriksjonsområde over anlegget (EN R301). Den første hendelsen 4.7.17 gjaldt tre forsvarshelikoptre som fløy over restriksjonsområdet. Den andre hendelsen 2.10.17 var et uidentifisert helikopter, som kan ha vært en innlandsoperatør. Det er et ansvar for helikopterselskap og flygere å sjekke restriksjonsområder, og saken vil bli tatt opp med innlandsoperatørene gjennom Flysikkerhetsforum. Avinor gav tilbakemelding om at hvis de som eier landanlegg rapporterer hendelsen til Avinor med en gang, så kan de klare å spore opp hvem operatøren er, dersom det eksisterer en flygeplan.

4. oktober 2013 valgte et helikopter fra Bristow å nødlande på den avstengte oljeriggen Yme, da besetningen under flyging fikk flere varsler om feil på hovedgearboksens oljesystem. Etter hendelsen mente både SHT og operatøren at nødsjekklisten for hovedgearboksen på S-92A var komplisert og vanskelig å forstå. Sikorsky endret nødsjekklisten, men SHT gav en tilrådning om ytterligere forbedring. I forbindelse med dette informerte Sikorsky om at det også ville bli gjennomført en modifikasjon av indikasjonssystemet slik at muligheten for feilindikasjoner ble redusert. LT har valgt å ikke anbefale lukking av denne tilrådningsen før denne modifikasjonen formelt er på plass. Det har vært vanskelig å følge status i arbeidet med utvikling, godkjenning og implementering av modifikasjonen. NHF ga uttrykk for at de mener modifikasjon er godkjent, men at operatørene ikke må ha utført denne før i løpet av 2018. Dette mest sannsynlig for å forsikre seg om at man får tilgang på deler.

Konklusjon: Luftdyktighetsseksjonen i Luftfartstilsynet må om nødvendig sende et brev til Sikorsky, og be om status på tilrådningsen som fremdeles står åpen, og status i forhold til modifikasjon.

4. Regelverk/orienteringssaker:

a) Status HOFO.

Prosjektet med å skrive nasjonal HOFO er igangsatt av Direktoratsavdelingen i LT, i samarbeid med Flyoperativ seksjon. Det er også opprettet en referansegruppe bestående av deltakere fra arbeidsgruppa som SF opprettet i forbindelse med konsekvensutredninga av HOFO. Det var et møte 2. november i Oslo der man presenterte og gikk gjennom opplegget. Man tok da spesielt for seg Norsk Olje og Gass anbefalte retningslinjer 066, og hva som kan være aktuelt å ta inn derfra i en nasjonal forskrift. På IR (Implementing Rules) nivå er det LTs syn at en bør unngå å endre HOFO. Dette er «hard law» som implementeres i EU systemet. Nasjonale tilpasninger bør så langt som mulig gjøres gjennom Altmoc/GM, som beskriver hvordan man oppfyller regelverket. LT skal lage et utkast til nasjonal HOFO i januar 2018 med siktemål om at regelverket sendes på høring slik at det kan trå i kraft 1.7.18. Det er kommet noen innspill til prosjektet både hva gjelder operative krav og luftromskrav. Det er usikkert om forhold som gjelder tekniske organisasjoner/-problemstillinger kan vurderes i denne omgangen.

b) Status flyge- og tjenestetidsbestemmelser

EASA har utgitt NPA 2017-17 om flyge- og tjenestetidsbestemmelser. For helikopter gjelder det kun HEMS. Forslaget som ligger ute nå synes å gjøre det umulig å opprettholde arbeidstidssystemet til f.eks. NLA. I høringssvaret vil LT legge vekt på å foreslå endringer som gjør at gjeldende arbeidstidssystemer, som anses fullt ut forsvarlige, kan videreføres. Det er ikke kjent at det arbeides med tilsvarende regler som vil omfatte offshoreoperasjoner enda, men NPA'en kan være en indikasjon på hvilken vei det går. Orientering tas til etterretning.

c) Status HSRMC

Ørnulf Lien informerte om de sakene som ble tatt opp på siste møte som er av interesse for Norge. Se vedlagte presentasjon.

d) Status sjøgangsbegrensninger

I 2014 utga EASA to luftdyktighetspåbud om å vurdere sjøgang ved offshoreoperasjoner. Det har vært gitt avvik til selskapene om at dette ikke har blitt gjort på en systematisk måte. En arbeidsgruppe nedsatt av LT og med representanter fra interessentene har utarbeidet et forslag til hvordan sjøgang bør vurderes i det området man flyr i. I en prøveperiode frem til april 2018 er generell begrensning satt til 6 m bølgehøyde på natta, og 8 m på dagtid. Informasjon om bølgehøyde er tilgjengelig i en nyutviklet visning på IPPC. Denne oppdateres 4 ganger i døgnet, og går 18 timer frem i tid.

Mer informasjon om iverksettelse finnes her:

http://www.luftfartstilsynet.no/aktuelt/Sjøgangsbegrensninger_for_offshoreoperasjoner_på_norsk_sokkel

5. Orientering arbeidsgruppe Barentshavet

På møtet i SF i september ble man enig om å nedsette en arbeidsgruppe som skulle ta tak i utfordringene knyttet til helikoptertransport i forbindelse med petroleumsaktivitet i Barentshavet. Arbeidsgruppa har hatt ett møte, og John Arild Gundersen orienterte fra dette.

Arbeidsgruppa skal jobbe med industrien på tvers, men man er i en fase der kommersielle forhold gjør det vanskelig å få tilgang til informasjon. Det er behov for å få økonomiske ressurser i arbeidsgruppa til å gjøre en god jobb, og ledelsen i SF må undersøke hvilke muligheter som eksisterer.

Gundersen refererte også til det arbeidet som gjøres i Barents Sea Exploration Collaboration (BaSEC), som er et industrisamarbeid for å forberede leteoperasjoner i Barentshavet. BaSECs siktemål er å koordinere operatører og komme med anbefalinger om tiltak som kan danne grunnlag for sikker og effektiv letevirksomhet i området. Man jobber bl.a. med å skaffe oversikt og lage planer for de operasjoner og aktiviteter som skal foregå samtidig ut fra Hammerfest, Kirkenes og Vardø.

Det jobbes med problemstillingen i flere ulike fora, og spørsmålet er hvor det skal settes inn ressurser.

6. Orientering Avinor

Stein Clason informerte først om at Avinor har jobbet med NOFO (Norsk Oljevernforening for operatørselskap) i forbindelse den øvelser de skal kjøre i Barentshavet. Man har et område i grensen mellom Norway FIR og Russisk luftrom, som ikke er noen av nasjonenes ansvar (ICAO luftrom). Norge har tatt ansvaret for dette området, men man har utfordringer i forhold til f.eks. NOTAM og alarmtjenesten, samt hvor grensa for HRS sitt ansvarsområde skal gå.

AIP Norge: Det kommer to nye HTZer i 2018; Martin Vinge vest for Bergen og Aasta Hansteen utenfor Helgeland. Kartendring er bestilt i AIP Norge. Kart over Finnmark og Barentshavet er også satt i bestilling. Det ligger også inne bestilling på kart med nye rapporteringspunkter. Flere ruter er endret, og disse punktene er faste nå. Nye kart har manglet trafikksoner, men dette skal være på plass i 2018.

Kunngjøringstjenesten har etablert Prosjekt Helikopter Manual og etablerer en AIP-portal med informasjon om innlandsoperasjoner, samt prosedyrer og luftrom for offshore operasjoner. Prosjektet har hatt møter med operatørene, der man har drøftet mal for portalen samt relevant info fra AIP. Rigg-delen av prosjektet er satt på «hold» siden tilbakemeldingen fra industrien er uklar, blant annet også om informasjon om rigger ønskes oversendt fra operatørene.

Når det gjelder ADS-B har man hatt full dekning i Nordsjøen siden september. Planen videre tilsier at Heidrun ADS-Area opprettes med måldato 1. mars 2018, Norne ADS Area i løpet av 2018. Det arbeides også for å utvide med Aasta Hansteen i 2019, men her er det usikkerhet blant annet i forbindelse med at dette vil bli delvis i ICAO luftrom. Hvordan videre etablering i Barentshavet skal foregå, er fremdeles

usikkert med hensyn til plassering av ADS-B bakkestasjoner og eventuell satelittbasert ADS-B, som Avinor vil gjenoppta arbeidet med. Vedlagt følger presentasjon.

7. Henvendelse fra fagforeninger om deltakelse

Leder har mottatt en henvendelse fra Parat Luftfart om deltakelse i SF. Tidligere har også andre fagforeninger, bl.a. Lederne, søkt om medlemskap. Etter en drøfting ble det enighet om at Parat og Lederne tilskrives om premisser for medlemskap, basert på faglig grunnlag. Så får fagforeningene komme tilbake med begrunnelse for deltakelse, hvem som skal delta, og hva de kan bidra med.

8. Drivstoffanlegg på riggene. Prosedyrer, oppfølging.

Helikopteroperatørene er i henhold til bestemmelsene i BSL D 5-1 pålagt å godkjenne og kontrollere drivstoffanlegg på plattformene. Inspeksjoner har gitt indikasjoner på at det er usikkert hvordan prosedyrene og oppfølging er. Ledelsen ble bedt om å konkretisere problemstillingen og ta saken opp igjen på neste møte.

9. Video/billedoverføring av «Independent Inspection». Regelverk, diskusjon

Det er dukket opp en problemstilling som gjelder å kunne benytte seg av video- eller bildeoverføring for å utføre «independent inspection» av kritiske systemer ved helikoptervedlikehold, uten at personen som utfører kontrollen må være fysisk tilstede. Det er uklart hvor initiativet kommer fra. Vanligvis skal det være en kompetent tekniker som utfører vedlikehold og en som fysisk kontrollerer. I dag er det noen vedlikeholdsoppgaver der man kan bruke flyger istedenfor teknisk personell til dobbeltkontroll.

Selskapene eller vedlikeholdsorganisasjonene skal selv definere når en har behov for å utføre dobbeltkontroll, og prosedyrene skal inn til LT for godkjenning.

Det ble opplyst at i CHC er det tatt et initiativ for å utrede muligheten til å benytte video- eller bildeoverføring til denne type inspeksjon.

Sven Ove Retland i LT redegjorde for regelverket på dette området. Det er ikke et spesifikt forbud i EASA regelverket om å bruke video/billedoverføring. Hvis slike systemer skal tas i bruk, må organisasjonene søke LT om dette, og demonstrere at sikkerheten er ivaretatt. Se presentasjon.

SF mener at det ikke er urimelig å se dette i sammenheng med nasjonal HOFO. Det er LT som fortolker regelverket, både teknisk og operativt.

Norsk Olje og Gass anbefalte retningslinjer 066 stiller krav til «independent inspection», men om dette i noen sammenhenger gjøres av flygere eller om man benytter seg av video/bildeoverføring, så er det trolig akseptabelt for Norsk Olje og Gass.

Det er medlemmer i SF som er skeptiske til en utvikling som går mot at independent inspection utføres på andre måter enn ved tilstedeværende personell. Det var enighet om at SF jobber videre med denne saken. Det kan være aktuelt å nedsette en arbeidsgruppe, men man avventer til prosessen i CHC er ferdig.

HSS-3 (b)

HSS-3(b) gikk ut som agendapunkt pga. tiden. Det vil bli sendt ut et oppdatert skriv, som man oppfordrer medlemmene til å gå igjennom og komme med innspill og tiltak på.

Eventuelt:

- Tor-Andreas Horne informerte kort om innfasing av AW101.

- Møtedatoer 2018: Sekretær ber om å få en oversikt innen 1. desember over de arrangement i 2018 som involverer flere av medlemmene i SF, og ut fra dette sette opp forslag til møtedatoer.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

- Neste møte blir i Stavanger 15.mars 2018.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Ole-André Lindanger (NHF), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Erling Munthe-Dahl (Norsk Olje og Gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Roy Erling Furre (SAFE), Øyvind Volley (Norsk Flygelederforening), Jim Urianstad (Bristow), Tormod Larsen (Norsk Rederiforbund), Øyvind Jonassen (Norsk Rederiforbund), Sigurd Jacobsen (Ptil), Atle Espen Helgesen (Industri Energi), Stein Clason (Avinor), Sven Ove Retland (LT, observatør), Anders Røsok (LT), Ørnulf Lien (LT, observatør), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet