



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:
Rune Sæthre

Møteleder:
Anders Røsok

Møtedato
29.11.2018

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 29.11.2018

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Leder av Samarbeidsforumet ønsket velkommen.

1. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 21. juni 2018.

Referat fra møtet 21. juni 2018 ble godkjent uten kommentarer.

3. Ulykker og hendelser.

Ingen relevante hendelser siden sist møte i SF.

Hans Herdahl, SHT foretok en gjennomgang av innkomne svar på tilrådninger i forbindelse med utgitt rapport etter Turøy-ulykken. Det er kommet svar på 11 av de 12 tilråkningene som ble utgitt. Tilsvaret fra SHT må gis innen 60 dager etter mottatte svar, og prosessen er beskrevet. De 11 svarene på tilråkningene er lagt ut på forumets Dropbox.

Runar Mathisen, SHT opplyste om at mange av planlagtutgivelsene i hovedgirboks på EC 225 ikke går gangtiden ut. Anders Røsok informerte om EASAs European Plan for Aviation Safety (EPAS), og om hvilket arbeid som pågår i EASA.

Et koreansk militærhelikopter av typen MUH-1, havarerte i juli 2018 etter at hovedrotor løsnet på grunn av at rotoraksling røk. Airbus har vært med i utvikling av dette helikopteret, og maskinering/herdeprosess av akslingen var stikkord her. SHT ble kontaktet i forbindelse med denne ulykken, men denne hadde ingen relevans i forhold til Turøy-ulykken.

Konklusjon: Punktet tas til orientering.

4. Regelverk/orienteringssaker.

Status BSL D 5-1.

Ørnulf Lien, LT foretok en gjennomgang av status på ny forskrift. Ny forskrift forventes å komme ut i juli 2019, og et par punkter ble her trukket fram:

- Styrkekrav: Nåværende forskrift inneholder mange momenter som forventes fjernet, og §11 tas muligens ut. I denne forbindelse ble det nevnt at ny NORSOK C-004 kommer ut på høring, og at det vil bli sendt ut en link der man kan følge høringen.
- Fjerning av NDB: GPS anses som et godt navigasjonshjelpemiddel, men har vist seg å være sårbart for forstyrrelser. Man har sett at det forekommer problemer ved jamming av GPS-frekvenser, og Ptil ser behov for å vurdere dette nærmere. Med bakgrunn i de senere tids hendelser i forbindelse GPS-jamming, kan det synes noe prematurt å fjerne NDB fra offshoreinstallasjonene. Det vil muligens bli en ny §44 som vil omhandle alternative navigasjonshjelpemidler.

Tor A. Horne, CHC var interessert i om det var mulig å bruke DME-DME til bruk for navigasjon i S-92. Med tanke på dagens situasjon med GPS-jamming, må man i alle tilfeller ha en back-up i alle faser av flygingen. Inertial Navigation System (INS) kan være et alternativ.

Det framkom også at det i dag er to forskjellige strukturer på NDB på offshore-installasjoner.

Samarbeidsforum må opprette en arbeidsgruppe som ser på strukturer med NDB.

5. Orientering fra siste møte i R.COM.

Tor A. Horne/Tommy Olsen informerte.

Arbeid rundt tunge helikoptre er i stor grad representert ved Heli offshore. Tommy Olsen er representant fra AEI, og EHA er sterkt representert. Agenda på siste møte var EASAs European Plan for Aviation Safety (EPAS) og safety roadmap. I komiteen fokuseres det på arbeid rundt innlands og mindre helikoptre, samt HEMS.

Arbeidsgrupper som er opprettet:

- Værinformasjon
- Litiumbatterier
- Girboks

Single Engine operations i «hostile environment» har også blitt diskutert.

Endringer av regelverk, samt «safety promotion» er et pågående arbeid i komiteen. Det har også vært diskutert hvorvidt det kan være fornuftig å ta inn «safety promotion» som en del av helikopteroperatørenes OPC.

Neste møte er 6.-7. desember 2018.

Det ble poengtert viktigheten av at representantene som sitter i komiteen, bruker denne muligheten til å påvirke EASA. Det kan synes som om EASA har blitt mere lydhøre for representantene.

SF tar punktet til orientering.

6. Orientering Avinor.

Stein L. Clason informerte om arbeidet i Avinor.

Norne ADS-B (inkl. Aasta Hansteen): Her er det satt opp en sensor på Norne og en på Aasta Hansteen. Utfordringer på Norne. Forventes etablert Q2-Q3 2019 og vil ha dekning ned til 500'. I forbindelse med luftromsendringer til Norne CTA, må det sendes søknad til ICAO.

Satellittbasert ADS-B Barentshavet: Prosjektet er etablert, og det forventes at en test av systemet vil bli utført i løpet av 1. halvår 2019.01.21

AIP Helicopter Manual: Krav til pålogging er fjernet, slik at denne skal nå være åpen for alle. Skal man inn på Helicopter Portal-Future, så er denne fremdeles beskyttet med brukernavn/passord. Helicopter Manual er todelt; en del for offshore og en del for onshore (innland). Manualen er nå tilpasset for bruk på iPad.

Prosedyre for flyging Gjøkåsen: Avinor har laget en rute som går fra Kirkenes til Gjøkåsen, og flys via Vardø. Ruten publiseres i Helicopter Manual i begynnelsen av desember 2018. Bodø kontrollsentral er ansvarlig for luftrommet ut til Gjøkåsen. Vardø AFIS har radiodekning ut til ca. 100 NM, koordinering med Bodø. Man bruker Vardø QNH som prosedyre for høydemålerinnstilling, SkyTrack er installert i tårnet på Vardø for oppfølging av flygingen.

Nye ASR/QNH-områder i Barentshavet: Dagens ASR dekkes ikke i øst. Områdene forventes publisert Q1-Q2 2019.

Utvidelse CAS Nordsjøen: Forventes Q2-Q3 2019.

Nye kyststruter: Forventes publisert Q1-Q2 2019.

Offshore Transition Altitude: Det planlegges å bruke 7000' som i alle kystnære TMA. Alle høyder mellom MSL og 7000' blir tilgjengelige, og man unngår i stor grad «gapet» som tidvis oppstår på grunn av overgang fra QNH til Flightlevel. Innføres muligens Q1 2019.

Det ble også diskutert hvorvidt kommunikasjon via HF kan være et alternativ til VHF ved flyging ut til havområder med dårlig radiodekning.

Konklusjon: Punktet tas til etterretning.

7. Sjøgangsbegrensning.

Ørnulf Lien, LT informerte.

Denne rapporten kommer ut årlig. Spørsmålet er hvem som er ansvarlig for oppfølging av tilrådingene? Det har vært et evalueringsmøte høsten 2018, hvor man har sett på de eksisterende begrensninger. Det ble bestemt at ordningen fortsetter et år til, dette for å samle nok data for å evaluere hvilke konsekvenser begrensningene får.

Det har kommet et forslag fra NOG til mindre endringer i beskrivelsen for klargjøring av omfang/i hvilke situasjoner begrensningene ikke gjelder for.

Luftfartstilsynet vil sende ut et nytt brev til operatørene, hvor dette beskrives.

8. Øvelse «Trident Juncture» 2018.

Tor A. Horne, CHC informerte om erfaringene etter øvelsen.

Mobiliserings-/demobiliseringsfasen var lite kontrollert i forhold til offshore-operasjoner. Det ble varslet en russisk missil-oppskyting i operasjonsområdet utenfor Haltenbanken, og innvirket på trafikken fra Kristiansund.

Det ble gjennomført et møte i NOG som omhandlet følgende punkter:

- Rapportering av hendelser
- Opprettholdelse av SAR
- Holding statement
- Evt. nytt møte

Det som ble opplevd som mest alvorlig, var dårlig kommunikasjon fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom). Det ble utført jamming av GPS-signaler mandag-fredag i en av øvelsens uker, noe som lammet offshore-trafikken i aktuelle tidsrom. Nkom hadde meddelt til Luftfartstilsynet, seksjon Flyplass/flysikring, at jamming skulle gjennomføres. Det var ikke tid til å utarbeide alternative prosedyrer, noe som førte til at en del flygere mistet tilliten til GPS. Oppfatningen fra helikopteroperatørene er at denne type jamming er uakseptabel under øvelser.

Det var liten/ingen kontroll på militær helikoptertrafikk, noe som på et tidspunkt førte til at flyplassen i Kristiansund måtte stenge på kort varsel. Dette førte igjen til at noe av offshore-trafikken måtte utføre en «diversion» til Molde.

Det oppsto også konflikt med krigsskip, da sivil helikopter-trafikk ble tvunget til å fly utenom krigsskipets kontrollsoner. Dette ble gjennomført på skipets eget initiativ, uten noen form for koordinering med Bodø kontrollsentral.

Konkret fra CHC: Flyoperasjonene ble påvirket i alle faser av øvelsen.

Anbefalinger:

- Det er ikke akseptabelt å gjennomføre jamming/spoofing av GPS.
- Avinor må vurdere en form for backup av GPS.
- NOG/helikopteroperatører må rådføres ved storskala øvelser.
- Forsvaret må ha bedre oversikt over petroleumsvirksomheten.

Konkret fra Bristow Norway: Det var enkelte irregulariteter i operasjonene fra Bergen og Florø.

Det ble stilt spørsmål om Samarbeidsforum burde kontakte Samferdselsdepartementet angående disse hendelsen, da sikkerheten i luftfarten helt klart har vært berørt.

Konklusjon: Samarbeidsforum vil bringe dette videre til Samferdselsdepartementet, men det kreves innspill fra Avinor, CHC, og Equinor. Man forsøker å få dette til før jul, med høring på nyåret.

9. Avvikling av passasjertransport med buss på Sola.

Tommy Olsen, NHF informerte.

Avinor planlegger å avvikle busstransport av passasjerer på oppstillingsplass A-7 ved helikopterterminalen på Sola. Tjenesten planlegges nedlagt fra 2. januar 2019. På A-7 benyttet man seg tidligere av «hot boarding», men ble bestemt utført som «cold boarding» pga. miljø/støy. Passasjerene ble da fraktet ut til helikoptrene med buss. Helikopteroperatørene har varslet Avinor om at dersom avgjørelsen ikke blir reversert, vil «hot boarding» igjen introduseres.

Roy Furre, SAFE mente man her måtte tenke helhet, ikke bare på støy men også på den risiko det innebærer at passasjerer skal gå over A-7.

Anders Røsok uttalte at busstransport også henger sammen med «security», da A-7 ikke er karakterisert som et «sterilt» område.

Øivind Solberg, NOG uttalte at Avinor ønsker å kvitte seg med busstransport på Sola, og i stedet benytte seg av en ekstern leverandør av tjenesten. Saken er tatt opp i Aviation Forum, og det synes som om man kan komme til en løsning på tjenesten med busstransport av passasjerer på Sola.

Konklusjon: Informasjonen tas til orientering.

10. Dispensasjonssøknad for EBS og nødevakuering.

Øivind Solberg, NOG orienterte om dispensasjonssøknader fra SPA.HOFO.165(c) og (h).

Emergency Breathing System (EBS) for passasjerer vil bli påkrevd. Det er nedsatt en arbeidsgruppe som vil gjennomføre en analyse rundt EBS før søknad sendes. Det gjennomføres 3 «workshops» som bl.a. skal se på trening, funksjonalitet av utstyr, m.m. Konklusjon forventes i løpet av januar. Det er en del utfordringer rundt EBS, hvor treningsregime er et av aspektene.

Det ble stilt spørsmål om hvor mye ressurser som er satt av til analyse. Helikopteroperatørene må også komme med forslag til løsninger, og evt. overgangsperiode.

Når det kom til punktet angående måling av passasjerenes skulderbredde (nødevakuering), vil dette bli utredet av NOG og IE.

Det ble fremsatt forslag om at punktet angående EBS/skulderbredde bør forankres i Samarbeidsforum som et fast agendapunkt.

Konklusjon: Tas til orientering.

11. Arbeidsgruppe Barents.

Øivind Solberg, NOG foretok en gjennomgang.

Arbeidsgruppen har berørt de viktigste elementene, så som navigasjon og kommunikasjon. Gruppen bør utrede muligheten for å utarbeide en Helicopter Standard Instrument Departure (SID) for flyplassen i Kirkenes.

Tor A. Horne, CHC stilte spørsmål om det opereres med 2 eller 4 timers beredskapstid i Nordområdet. Dette sjekkes av NOG, som så tilskriver Samarbeidsforum. Informasjonen vil deretter bli distribuert.

Konklusjon: Tas til orientering.

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

Leder av SF foretok en gjennomgang.

Dette har etter hvert blitt et stort forum, noe som er tatt opp med Luftfartsdirektøren. Han støtter fullt opp om Samarbeidsforum.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Man har sett seg nødt til å vurdere arbeidsmetodikken i forumet, herunder vurdere antall møter, og muligens bruke midlene på arbeidsgrupper. Det kan være aktuelt med færre, stor møter med beslutning. Man vil da gjennomføre et årsmøte hvor saker gjennom året presenteres. Forumets medlemmer oppfordres til å komme med forslag til tilrådninger.

Øivind Solberg, NOG uttalte at det må være insentiver til at arbeidsgrupper bemannes på riktig måte.

Øyvind Volley, NFF stilte spørsmål om at tiden er muligens inne for at mandatet til Samarbeidsforum blir vurdert.

Konklusjon: Tas til etterretning

13. Eventuelt.

Tommy Olsen, NHF.

Det kan synes som om bruk av simulator i forbindelse med Continuation Training for teknikere har opphørt. I stedet har helikopteroperatørene begynt å benytte seg av Computer Based Training.

På spørsmål om hvorfor dette har skjedd, svarte Øivind Solberg, NOG at teknologiutviklingen har gjort det mulig å bruke CBT til denne type trening.

CHC og Bristow Norway ble bedt om å gi en tilbakemelding på dette punkt.

14. Neste møte.

- 14. mars 2019

Påfølgende møter 2019:

- 20. juni
- 12. september
- 28. november. Må muligens flyttes til 21. november pga. internuke i Luftfartstilsynet.

Rune Sæthre
Sekretær

Til stede:

Anders Røsok (LT), Rune Sæthre (LT), Ørnulf Lien (LT, observatør), Sven Ove Retland (LT, observatør), Bryn Kalberg (Ptil), Øyvind Solberg (Norsk Olje og Gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Jim Urianstad (Bristow), Roy Erling Furre (SAFE), Stein Clason (Avinor), Øyvind Volley (NFF), Petter Walhovd (NF), Hans Herdahl (SHT), Runar Mathisen (SHT), Tommy Olsen (NHF).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet