

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
31.08.2009

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 31.08.2009

Møtet ble avholdt på Sola Strand Hotell.

Geir Hamre, leder i SF, ønsket medlemmene velkommen.

Gjennomgang av dagens agenda - Ingen kommentarer.

1. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 03.06.2009:

Delmålsetting 2 ble kommentert.

Som nevnt i referatet fra møtet i juni, så er ikke SINTEF enige i at delmålsetning 2 i årsrapporten er oppfylt. De har bedt Luftfartstilsynet utdype nærmere hva som defineres som alvorlige hendelser/ulykker. Nytt rapporteringssystem og nye maskiner har gitt andre forutsetninger enn da tilrådingene ble laget. Vi må "normalisere" hendelsene til dagens situasjon.

I det nye rapporteringsdirektivet (NF 2007) skal nær sagt alle hendelser rapporteres. Det henvises til BSL A 1-3. Antall innrapporterte luftfartshendelser offshore har økt fra 5 rapporter i 2006 til 330 rapporter i 2008 (første fulle år med NF2007). Denne økningen indikerer ikke i seg selv en negativ utvikling eller at det skjer flere uønskede hendelser innenfor sektoren, da antall rapporter internt hos operatørene er de samme.

Ingen andre kommentarer til referatet som ble godkjent.

2. Manglende NDB'er på installasjoner i Nordsjøen.

På møtet i SF 4. mars 2009 var et av agendapunktene manglende NDB'er i Nordsjøen. Det er heller ikke uvanlig at NDB funksjonen er ute av drift. I henhold til BSL-D 5-1 er det ikke tillatt å operere til installasjoner uten NDB. Likevel driver operatørene nesten daglige flyvninger til slike. Det skal søkes dispensasjon fra LT for slik flyvning, og operatørene har opplevd å få avslag fra LT på dispensasjonssøknader til installasjoner uten funksjonsdyktig NDB, samtidig som det er gitt godkjenning på rigger som aldri har hatt NDB.

Operatørene etterlyser retningslinjer for operasjoner til/fra installasjoner som enten ikke har NDB, eller har NDB med funksjonfeil.

Ledelsen i SF vil rette en skriftlig henvendelse til Flyplassavdelingen i LT for å få en vurdering av dette, og en eventuell innføring av AIS som alternativ (ref punkt 3).

3. AIS (Automatic Identification System). Behov/handlingsplan:

Det er i dag installert NDB på de fleste installasjoner på norsk sokkel. Dette er et gammeldags system som man ønsker erstatning for.

AIS er påbudt på alle flyttbare – og faste installasjoner, samt på alle skip over en viss størrelse. Dette systemet er konstruert for å dirigere og identifisere trafikk. Man får et signal opp på en skjerm som identifiserer objektet umiddelbart. Dette systemet fungerer godt, og det kan være ønskelig å få AIS på plass i alle helikoptre. Integrering av AIS i offshore helikoptre vil i følge operatørene i dag være uproblematisk, men kostnadene er ikke beregnet.

4. Positive/negative bonuser i kontrakter:

Det ble stilt spørsmål om det eksisterer bonusordninger i kontraktene mellom oljeselskapene og operatørene, som kan ha innvirkning på flysikkerheten. Verken OLF eller operatørene kunne bekrefte eller avkrefte at slike bonusordninger eksisterer. Uansett er dette en kultur man ikke ønsker skal utvikle seg.

SF ber om tilbakemelding fra medlemmene dersom det oppdages at slike kontrakter forekommer.

5. Helidekkinspektører fra operatørene. Status/behov?

Helikopteroperatørene er ansvarlig overfor Luftfartstilsynet at helikopterdekk de opererer til er i samsvar med regelverk.

Helikopteroperatørene har til nå hatt en gjensidig aksept av hverandres inspeksjoner av helidekk, basert på HCA sitt system, hvor både Bristow Norway og CHC Norway har hatt inspektører. CHC Norway har nå valgt å gjøre endringer internt. Det ble stilt spørsmål om hva disse endringene innebar.

CHC Norway ser på disse endringene som et helt internt anliggende, og ikke som en sak for SF. De gav likevel en kort orientering. CHC Norway ønsker å utdanne egne helidekk inspektører, og selskapet vil tilfredsstille kravet i BSL D.

6. Activ Roll Compensated (ARC) Helidecks

Per Skalleberg orienterte om uttesting og erfaring med den nye dekktypen som er montert på Ramform Sterling og Ramform Sovereign, og som er utviklet av PGS. Dekket beveger seg på skinner ca 1,5 m i hver retning, og som gjør at dekket ikke får samme utslag på bevegelse som fartøyet det står montert på. Man ønsker å øke landingsbegrensningene til $\pm 3^\circ$ pitch og roll på denne dekktypen så lenge landingen foregår i lengderetningen på skipet i dagslys.

DNV har godkjent dekket strukturmessig. Helikopterselskapene har kun godkjent dekket som vanlig helidekk i henhold til BSL-D og CAP 437.

7. Krav til performance (PC2e)

EASA har varslet innføring av PC2e, hvor "e" står for enhanced, med virkning fra 01.januar 2010.

"Exposure time" på 9 sekunder som er tillatt ved PC2 bortfaller. For å imøtekomme kravet i PC2e, må man redusere vekt på helikoptre. Dette betyr at man kan ta med færre passasjerer pr flyvning, og noen eldre helikoptertyper vil bli uaktuelle for bruk i Nordsjøen. Et arbeidsutvalg i England har konkludert med at innføring av PC2e vil være skadelig for flysikkerheten på grunn av det økte antall avganger og landinger.

LT har mottatt felles søknad fra operatørene (CHC Norway og Bristow Norway) om dispensasjon til å fly på PC2 også etter 1.januar. Nordsjølandene (N, UK, DK, NL og IR) vil samarbeide om en felles avgjørelse som EASA vil bli informert om.

8. M-ADS/ADS-B. Status

Arbeidsgruppa som ble opprettet av SF for å se på M-ADS problematikken, har ikke levert sin endelige rapport vedrørende fremtiden for M-ADS, eller eventuell erstatning for systemet.

Grunnen er at Eikås-utvalget ennå ikke er ferdig med å vurdere alle aspekter av skifte fra Inmarsat til Iridium. Eikås håpet i juni å ha en avklaring rundt dette, men man har pr i dag ikke svar på om Iridium kan levere i henhold til oppdateringskravet til M-ADS.

Så snart alle fakta ligger på bordet, vil ledelsen i SF informere medlemmene om resultatet.

Avinor har hatt inne konsulenter som har sett på muligheten for å erstatte radar på Ekofisk med ADS-B. De har skrevet sin rapport, men denne er ikke offentliggjort av Avinor.

9. Tilrådninger - Gjennomgang, status, modernisering

Det er et ønske fra leder i SF om at man har dette som et fast punkt på agendaene.

På dette møtet gikk vi igjennom tilrådingene i NOU 2001:21 som fremdeles står åpne:

2. Samarbeidet mellom Luftfartstilsynet og Sjøfartsdirektoratet når det gjelder norskregistrerte flytbare innretninger:

Ledelsen i SF vil sjekke status på sjøfartsdirektoratets forskrift om helikopterdekk på flytbare innretninger.

3. Tilsyn med helidekk på skip:

Denne tilrådingen er lukket i 2007, men SF vil fortsette sitt arbeid med fortolkning av standarder for utstyr på helidekk på skip. Forslag til ny tilråding vil bli skrevet og diskutert på neste møte i SF.

7. Utvikling av forholdet mellom Luftfartsverket og Forsvaret:

Luftfartsverket vil bli endret til Avinor.

9. Risikobasert tilsyn, analyse av trender, koordinering av risikoanalyser:

Denne tilrådingen tas opp som eget agendapunkt på møtet i SF 24. november.

10. Arbeidsmiljøet for helikoptermannskapet og 11. Arbeidsmiljøet for helikopterpassasjerene:

Blir tatt opp som egen sak på møte 24.november. Torkjell Vik fra LT vil delta på dette møtet.

12. Krav om bruk av simulator for helikopterflygere.

Denne tilrådingen er lukket, men er likevel aktuell.

Per Skalleberg skriver brev til Operativ Utdanning i LT vedrørende krav til simulatortrening.

Helikopteroperatørene inviteres til å gi deres syn på "simulator-hverdagen".

13. Forholdet til industristandarder:

Denne tilrådingen må skrives om og moderniseres.

14. Luftfartsverket som offentlig tjenesteyter; dekning av kostnader for infrastruktur:

Luftfartsverket endres til Avinor.

Denne tilrådingen vil bli diskutert på neste møte.

Vi tar for oss de åpne tilrådingene i NOU 2002:17 på møtet i SF 24. november.

10. Hendelser i Nordsjøen de siste månedene

Det har vært 82 hendelser siden siste møte i SF, men ingen alvorlige. Verken CHC Norway eller Bristow Norway ser noen trender i hendelsene. Nye sensorer har gitt en del feilmeldinger, men disse lukes ut etter hvert. Avinor melder heller ikke om noen trend.

11. Eventuelt

Christian Berge etterlyste brev fra SF til Avinor vedrørende manglende sambandsdekning i Nordsjøen. Dette har Flyplassavdelinga i LT tatt tak i. Ledelsen i SF følger dette opp.

Internetsiden til SF vil forhåpentligvis være oppe i løpet av året, men er avhengig av LT's fremdrift i web-prosjekt.

Neste møte i SF avholdes 24.november på Sola Strand Hotel.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Sverre Austrheim (OLF), Christian Berge (Norsk Flygerlederforening), Stein Clason (Avinor), Roy Erling Furre (SAFE), Terje Gjelsvik (Felles Operativt Hovedkvarter), Geir Hamre (LT), Ivonne Herrera (SINTEF), Sigurd Jacobsen (Petroleumstilsynet), Ketil Karlsen (Industri Energi) Marianne Kirkesæther (LT), Nils Rune Kolnes (CHC Norway), Kristian Lund (Norsk Flygerforbund), Per Skalleberg (Bristow Norway AS), Alf Terje Skjæveland (NHF), Øivind Solberg (CHC Norway), Tormod Veiby (Bristow Norway AS)

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet