



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
pau@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato
18. okt. 2021

Referat

Møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato/tidsrom: 16. september 2021 kl. 0900-1515

Sted: Quality Airport Hotel, Sola

AGENDA

Nr.	Sak	
	Velkommen. Registrering av frammøtte. Registrering av eventuelle endringer i medlemmenes representasjon: Ingen.	Leder Sekretær
1	Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte	0915-0920
	Medlemmene fikk tilsendt agenda 07.09.2021. Ingen saker innmeldt av medlemmene til innkallingens agendapunkt 15 Eventuelt. Under sak 5 Ulykker og hendelser var det etter utsendelse av innkalling avtalt en orientering fra Norog Aviation Forums representant i IOGP Aviation Sub Committee, Øivind Solberg. Forsvaret tilbød kort tid før møtet en orientering om øvelser og øvelsesplanlegging som ble lagt til kl 1100 som sak nr 7. Ptils orientering om pågående fellesprosjekt med LT måtte også skyves fram i programmet. I forhold til utsendt innkalling og agenda ble dermed sakene	Leder

Nr.	Sak	
	omkalfatret og renummerert i kronologisk rekkefølge, som framgår av referatet. Vedtak: Revidert agenda godkjent	
2	Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte	0920-0923
	Medlemmene fikk 13.04.2021 tilsendt utkast til referat fra møtet 18.03. for gjennomlesning og ev. korrigering. Presentasjoner fra møtet er lagt tilgjengelig for medlemmene på Teams. Vedtak: Referatet godkjent og vil bli publisert på forumets websider: http://www.helikoptersikkerhet.no	Leder
3	Ledergruppe SF	0923-0925
	Siden forrige møte har ledergruppen behandlet to saker: Sak nr. 8 Lokalisering av Polaris Sektorgruppe Vest Sak nr. 10 Søknad om medlemskap i SF fra Lederne Behandlet i SF under egne agendapunkter.	Leder
4	EASA R.COM (fast agendapunkt)	0925-0935
	Informasjon om aktiviteten i EASA R.COM. Etter sommeren oppleves sakene til behandling mer relevante for SF enn hva var tilfelle på tidligere møter. Bl.a. er det satt i gang et arbeid i EASA rundt overlevelsessevne ved nødlanding på sjø, samt recovery fra vortex ring state. Det vil også bli holdt et møte om Human Factors i rotorcraft design mot slutten av året. Møte i R.COM. avholdes samtidig med dette SF-møtet (15.-16.09.21). Mulig utkomme av dette møtet er ny møtestruktur og samarbeidsform. SF har vært representert i R.COM. etter invitasjon, og man får avvente og se om dette også blir tilfelle etter en eventuell omlegging av arbeidsform Vedtak: SF tar informasjonen til orientering.	Tom Idar Finnesand, Bristow Norway

Nr.	Sak	
5	Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)	0935-1014
	Oppdatering av følgende saker fra tidligere orienteringer i SF – ref. presentasjon på Teams: Offshore: Mærsk Invincible: Den 24. februar 2020 mistet et Sikorsky S-92A helikopter med ni passasjerer om bord høyde kort tid etter avgang fra jack-up olje installasjonen Maersk Invincible. Det var dårlig vær med nattforhold, kraftig regn, vind og redusert sikt da luftfartshendelsen fant sted. I lav høyde gjenvant flygerne kontrollen og etablerte en kontrollert og stabil flyging før kursen ble satt mot destinasjonen Stavanger lufthavn Sola. Arbeidet med analyse og rapportskriving pågår. Arbeidet har tatt uønsket lang tid pga. Covid-situasjonen. Arbeidsmetodikken i SHK forutsetter samarbeid i møterom når rapporter skal sys sammen. Det har forsinket prosessen, men løser seg nå med reduserte pandemi-tiltak. Status: Så godt som ferdig med analyse. Sannsynligvis vil rapporten inneholde to sikkerhetstilrådinger. Retur fra West Elara: Fredag 25. september 2020 var Sikorsky Aircraft Corporation S-92A, LN-ONQ, operert av Bristow Norway på vei tilbake til Sola etter en tur til plattformen West Elara. Under nedstigning fra 7 000 ft mot 1 000 ft, i en høyde av ca. 4 500 ft, fikk besetningen et varsel om at oljetrykket på hovedgirboksen hadde sunket under 45 psi. Kort tid etter kom varselet INPUT/ACC 1 HOT på. I henhold til sjekklisten trakk besetningen venstre motor tilbake til tomgang. Da oljetrykket sank videre til under 35 psi ble oljekjølere automatisk koblet ut slik den er konstruert til å gjøre. Under den videre flygingen mot Sola steg oljetemperaturen og varselet INPUT/ACC 2 HOT kom på. Høyeste registrerte oljetemperatur før landing var 214 grader C. Hovedgirboksen ble utmontert og sendt til Sikorsky i USA for undersøkelser. SHK ledet arbeidet hos Sikorsky gjennom NTSB (USAs ekvivalent til SHK). Demonteringen og dokumenteringen har avdekket et fremmedlegeme (FOD) i form av en skive på høykant i venstre input modul retur-oljekanal (scavenge oil passageway). Skiven begrenset oljestrømmen i accessory input. I følge Sikorsky er skiven av type MS 20002-6, en skive som skal være mye benyttet på og i tilknytting til hovedgirboksen. Det er ikke funnet andre fremmedlegemer i hovedgirboksen. Varsel om brann i motor: Tirsdag 20. oktober 2020 var Sikorsky Aircraft Corporation S-92A LN-OMI, operert av Bristow Norway	Runar Mathiesen, SHK.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådninger i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	AS, på vei fra Sola til Ekofisk Kilo. Etter om lag en times flyging fikk besetningen brannvarsel for en av motorene. Det var ingen andre indikasjoner på brann. Besetningen stengte ned motoren og utløste begge brannslukkingsflaskene, men brannalarmen fortsatte. Nødlanding i sjøen ble vurdert mens kursen ble endret mot Ekofisk Lima. Helikopteret landet på plattformen. Bristow har gjort god jobb med revisjon av sjekklisten for nødprosedyrer etter hendelsen. Rapportens faktadel er snart ferdig, analysedelen er påbegynt. Tilrådinger kommer. Følges opp av Bristow, som går gjennom sine prosedyrer for trening og beslutningstaking i cockpit, Innland helikopter: SHK gikk igjennom hendelser som kan ha elementer av relevans for offshore. Bl.a.: • Ulykke under tobbflyging i Ryfylke, der vertikale vibrasjoner førte til havari. • Ulykke der helikopter fløy inn i høyspent med 3 stk. 30mm wirer. Hovedrotor kuttet wire, nødlanding i myr. Relevant for operasjoner med SAR-helikopter og ifm. flyging til mobile innretninger/fartøy innenfor kystlinjen. Avsluttende anmodning fra SHK: Beskyttelse av data-taleregistratør (FDR/CVR): hvis operatør antar at myndighetene vil starte undersøkelse, minnet SHK om viktigheten av å sikre CVR/FDR. Selskapsintern avspilling svekker integriteten, fordi avspilling teoretisk kan manipulere data. CVR/FDR skal i utgangspunktet ikke fjernes fra helikopteret, uten etter avtale med SHK. SHK minnet også om viktigheten av å varsle SHK direkte ved alvorlige luftfartshendelser for å unngå unødig tidsspille (BSL A 1-3 § 7), i tillegg til å rapportere i NF-2007. LT rapportering og statistikk – ref. presentasjon på Teams. Presentasjonen viser et statisk bilde av rapporterte hendelser offshore. Rate etter timer fløyet. Hendelser delt opp i faser. Kategorisering etter «System affected». Operative hendelser sortert	Ørnulf Lien, LT

Nr.	Sak	
	mer detaljert. Fruktbart på sikt å sammenlikne samme parametre over tid. Det ble vist et kort, overordnet sammendrag av antall hendelser som er rapportert inn i NF-2007 og har tilknytning til offshoreflyging for perioden 2016 – d.d. Hendelsene ble vist i ulik sortering på flygefase og ulike nivåer hendelsestype, slik dette er registrert i den offisielle databasen ECCAIRS. Det ble også vist produksjonsdata, men rater er ikke tilgjengelig og det foreligger ingen analyse eller vurdering av datagrunnlaget. Det ble opplyst at det fortsatt arbeides med å etablere datagrunnlag som kan vise endringer og trender på relevante områder og som kan danne grunnlag for å foreslå tiltak og prioritere innsats.	
	Pause	1014-1030
5 forts.		1030-1052
	SFs medlemmer: Orientering om eventuelle saker knyttet til hendelser eller tilstand i denne kategorien – Intet innmeldt utover nedenstående. ----- Info om arbeidet i IOGP Aviation Sub-Committee, pluss noen nylige hendelser internasjonalt – ref. presentasjon på Teams Solberg informerte om at det er inngått samarbeid mellom IOGP og HeliOffshore: JIP Joint Industry Project 37. Equinor og AkerBP deltar, samt ConocoPhillips via hovedkontor i Houston. HeliOffshore har prosjekt på å få inn hendelsesdata fra alle helikopteroperatører, foreløpig er ikke de norske med. IOGP lager årlig rapport med statistikk over offshorerelatert fly- og helikoptervirksomhet globalt. Se vedlagt presentasjon. Man prøver å få med data også fra virksomhet som ikke er med i IOGP, men har utfordringer med det. Eksempelvis gjelder det hendelser i Oil&Gas internasjonalt. Solberg refererte også til hendelser fra Malaysia og Brasil under natrening, som åpenbart er et risikoområde. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Medlemmene Øivind Solberg, Norog
	Pause	1052-1100

Nr.	Sak	
6	Militærøvelser og øvelsesplanlegging/-koordinering	1100-1120
	Orientering fra Forsvarets operative hovedkvarter (FOH), ved Sjef J7 oberst Trond Salthammer. FOH har overordnet kommando og kontroll over militære aktiviteter i Norge og i utlandet. Dette omfatter alt fra Kystvakten, redningstjenesten og grensevakten – til norske soldater i utlandet. FOH ble etablert på Reitan 2009. Fra 2017 fikk sjef FOH full kommando over alle styrker i fredstid. Det gav FOH en annen myndighet enn tidligere. FOH J7 er ansvarlig for all militær øving og trening av nasjonale styrker, samøvelser med allierte og en del øvelsesaktivitet offshore. J7 har myndighet til å lede prosessen for hva som skal øves på. Planlegger for 4 års periode og detaljplanlegging for 12 måneder. For hver øvelse lages det en prosjektorganisasjon. Cold Response er Norges flaggskip for trening på vinterstid, hvor de allierte inviteres inn. Gjennomføres annen hvert år. Neste øvelse er lagt til 14 mars - 1.april 2022. De første styrkene kommer før jul for å få vintertrening. Det er hele tiden utenlandske soldater på øvelse i Norge, der de gjøres i stand til å håndtere norske forhold. De årene det ikke er Cold Response, kjøres øvelsen Joint Viking. Den er for norske styrker, og det er kun de utenlandske styrkene som er på rutinemessig vintertrening som deltar i tillegg. Andre allierte styrker inviteres ikke inn. Polaris Gram er en simulatorøvelse der man trener to styrker mot hverandre. Effektiv øvelse hvor mange kan involveres. Virgo er øvelse for å trene systemet for å bistå og gjennomføre operasjoner for evakuering av norsk personell fra utlandet. Evakuering fra Afghanistan var en slik operasjon. Ikke en forsvarsoperasjon, men bistand til politi. Mye støtte fra USA. Øvelse Gemini er en maritim kontraterrorøvelse der Forsvaret, politiet og sivile institusjoner samarbeider om sikkerhet og terrorbekjempelse. I Norge er det politiet som håndterer terrorhendelser, men Forsvaret kan bistå med utstyr og personell om politiet ber om dette. Ny bistandsinstruks fra 2019 har gjort samarbeidet mye mer smidig. Hensikten med øvelse Gemini er å styrke og videreutvikle Forsvarets evne til å støtte politiet i gjennomføringen av maritime kontraterroroperasjoner.	Oberst Trond Salthammer

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådninger i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Øvelsen er et ledd i den generelle beredskapen for å sikre olje- og gassinstallasjoner på den norske kontinentalsokkelen. Øvelsen skal gjøre det norske samfunnet bedre rustet til å bekjempe terror. Gemini forgår stort sett i uke 23 hvert år. Dette gir forutsigbarhet for sivile aktører. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har samhandlingskonferanser flere ganger i året der de prøver å dele informasjon om aktivitet til delaktørene som har behov for dette. Men det kan bli bedre. Man bruker NAOC til informasjon til helikopteroperatørene. Kommentarer fra medlemmene: <i>For Avinor flysikring er de største utfordringene forflytning av styrker før og etter øvelsen. Spesielt utenlandske fly- og helikopterbærende marinefartøyer utgjør en potensiell flysikkerhetsmessig risiko i transitt. Avinor FS ønsker at det går ut bedre informasjon til slike enheter om sivil helikopteraktivitet i Nordsjøen.</i> Salthammer tok med seg innspillet, og mente også det kunne være rom for å forbedre informasjonsflyten. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
	Lunsj	1120-1215
7	Ptil/LT prosjekt «Tilsyn med helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel»	1215-1227
	Prosjekt for forbedring av tilsyn med helikopterdekk under Ptils tilsynsansvar. Oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet gitt til etatene Ptil og LT. Rapport leveres tentativt uke 37 2021, ref. presentasjon på Teams. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Sigurd Robert Jacobsen, Ptil
8	Lokalisering av Polaris Sektorgruppe Vest	1227-1230
	Medlemmene fikk 21.04.21 tilsendt utkast til brev fra SF til styret i Avinor AS vedrørende lokalisering av Polaris Sektorgruppe Vest. Leder mottok ingen forslag til endringer, og brevet ble sendt 04.05. SF mottok svar fra Avinor 12.05., der det ble opplyst at Avinor hadde besluttet at Polaris Sektorgruppe Vest forblir i Stavanger.	Leder

Nr.	Sak	
	Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
9	Orientering fra Avinor (fast punkt)	1230-1253
	Ref. presentasjon på Teams. Fortsatt lite respons fra Equinor og dialog mellom Equinor og Avinor om etablering av ADS-B sensor og radio på Norne og Aasta Hansteen. På Aasta Hansteen er det også fremdeles uløste interferensproblemer. Høyeste prioritet er å få etablert radio på Norne for å sikre radiodekning, da det er for lang strekning uten radioforbindelse mot Aasta Hansteen. Satellittbasert ADS: Oppkobling mot Natcon må gjennomføres. Noen tekniske utfordringer som må løses, men forventes ikke å skape problemer. Deretter stabilitets- og nøyaktighetstest, samt sjekk av ev. forsinkelse. Mål om god nok nøyaktighet for 5NM. Målet er operativ tjeneste Q1 2022. QNH Barentshavet er forsinket da det er blitt hektet opp mot RTC og automatisk værrapportering (AWOS). Vær og vind gjør at tidspunkt for helikopterflyvninger gjerne endrer seg. Utfordring at vaktplaner for Remote Tower (RTC) gjerne legges opp etter fixed wing ruteflyvninger, og disse foregår ikke alltid samtidig med helikoptertrafikken. Stein Løken Clason skulle gå av med pensjon på særaldersgrensen i januar 2022, men Stortinget har vedtatt endring for særaldersgrenser, så han fortsetter i Avinor FS ut 2022. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Øyvind Volley, Avinor
10	Søknad om medlemskap i SF fra Lederne	1253-1300
	Lederne søkte om medlemskap i SF 09.06.2020. Leder og sekretær i SF hadde møte med Lederne 09.08.21, og saken ble behandlet av ledergruppen i SF etter møtet. Vedtak: Følgende svar sendes til Lederne fra SF: <i>«Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel har gjort en vurdering av søknaden til fagforeningen Lederne.</i>	Leder

Nr.	Sak	
	<i>Det vurderes at dagens sammensetning har en god balanse med representanter fra myndigheter, aktører, arbeidsgiverforeninger og fagforeninger, hvor det allerede er 5 fagforeninger representert.</i> <i>Lederne gis ikke fast plass i forumet, men inviteres til å ta kontakt med forumet for å fremme saker som påvirker flysikkerheten. Slike saker meldes inn til leder for forumet og Lederne fremmer selv saken på aktuelt møte.»</i>	
11	Status Arbeidsgruppe Tilrådinger (fast agendapunkt)	1300-1307
	I møte i SF 18.03.2021 ble det vedtatt å opprette en arbeidsgruppe (AG Tilrådinger) som skal arbeide for at tilrådinger som kan ha betydning for helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel blir forsvarlig vurdert og ivarettatt. I tillegg til Henrik S Fjeldsbø (IE), Stein Atle Puntervoll (CoPNo) og Stein L Clason (Avinor FS), som ble nominert til gruppen 18.03., er AG Tilrådinger blitt supplert med Sigurd Robert Jacobsen (Petroleumstilsynet), Per Morten Aasgård (CHC Helikopter Service), og Per Arne Utne (Luftfartstilsynet). Sekretær er Eirik Svare fra LT. Gruppen søkes utvidet med et medlem med teknisk kompetanse på helikopter. AG Tilrådinger har hatt to halvdagsmøter for å vurdere arbeidsform og fremdrift, og har planlagt konstituerende møte ifm. Solakonferansen 22.09.2021. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Henrik Solvorn Fjeldsbø, IE
	Pause	1322-1342
12	Regelverk/orienteringssaker (fast agendapunkt)	1307-1322 1342--1359
	Flyteknisk inspektør Atle N. Edvardsen informerte om nytt EASA regelverk innenfor luftdyktighetsområdet – ref. presentasjon på Teams. Ny EASA Part-CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation)– Subpart G (CAMO) i EASA Part-M er derfor borte. Part-M gjelder for luftfartøy, mens Part-CAMO gjelder for organisasjonen. Endringen innebærer bl.a. innføring av Safety Management System (SMS) og funksjon som Safety Manager (SM)	Atle N. Edvardsen LT/FLD

Nr.	Sak	
	i CAMO. Part-CAMO setter høye kompetansekrav til Safety Manager; nesten samme som til en Nominated Person (ansvarlig leder for et fagområde i et selskap). Det er vanskelig å finne personer med så høy kompetanse både på operativt og teknisk område. Eksisterende Safety Managere i et luftfartsforetak kan derfor dekke stillingen i en CAMO ved å oppfylle 7 spesifikke krav etter å ha gjennomgått et treningsprogram. Nye Safety Managere må tilfredsstille kravene i Part-CAMO. Dette er en AltMoC utarbeidet i Norge; tilsvarende AltMoC er innført i Storbritannia. Her snakker vi kun om licensed air carriers (LAC) og komplekse luftfartøy (CMPA). Implementeringsdato opprinnelig 24.09.2021. Datoen er seinere skjøvet til 24.03.2022. Samsvar innen fristen er en forutsetning for opprettholdelse av AOC. Part-145/Part-21: ligger på bordet for vedtak i EU-kommisjonen. Også her blir det krav om innføring av SMS. LT kan da gi nivå 3 avvik (kommentarer) i tillegg til nivå 1 og 2. ----- Flyoperativ inspektør Ørnulf Lien informerte om nytt i regelverk generelt – ref. presentasjon på Teams EU kommisjonens utfordring av nasjonal HOFO er fortsatt til behandling – håndteres av SD, og LT kjente ikke til noen ny utvikling i saken. AltMoC SPA.HOFO.165 søknad om 2 års forlengelse av eksisterende ordning, midlertidig forlenget til 01.10.21, var under behandling. Ingen konkrete planer for videre arbeid med problemstillingene var med i søknaden. Men innsendt tilleggsinformasjon oppdaterer bildet og kan gi grunnlag for en videre forlengelse mens implementering pågår. LT poengterte at krav i regler og AMC er til for å følges. Grunnlaget for de godkjente AltMoCene er at risiko har vært vurdert i et helhetsperspektiv og dermed mot hvor ressursene best kan settes inn. Norsk State Safety Programme (SSP) har et 0-mål for ulykker i offshore sektoren, og det kunne sies at oppfylles SSP er kravene om nødpuuststyr og nødveakuering nødvendig. I hvert fall er LT av den oppfatning at det gir et visst rom for tilpasninger innenfor et rimelig tidsperspektiv.	Ørnulf Lien, LT/FFO

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådninger i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Strategidirektør Inger-Hilde Tobiassen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Egen forskrift for værtjenesten er trådt i kraft, fortsatt i BSL G 7-1 pga at sokkelen er utenfor EØS. Observatører må ha ny godkjenning. Operativt regelverk for bedre å kunne tilpasse trening til de operasjonene som utføres (Evidence based training, EBT) er innført. Tilstrekkelig veiledninger er tatt inn for operasjoner på fly, men det gjenstår en god del tilsvarende arbeid med veiledning for helikopteroperasjoner. Det er derfor neppe realistisk å kunne nyttiggjøre seg regelverket for bruk i offshoreoperasjoner foreløpig. Deler av den lenge tillyste endringen i forskrift om flyging med én-motors luftfartøy i fjell og øde områder i Norge og på Svalbard (BSL D 1-8) er publisert som BSL D 1-9 Forskrift om tilleggskrav for luftfartsoperasjoner på Svalbard og i andre polare områder, i kraft 01.01.22. Denne ivaretar blant annet SHKs tilråding i forbindelse med den russiske ulykken i Isfjorden oktober 2017. Det ble opplyst at LT har utfordringer med å forsøke å harmonisere selskapenes interne bestemmelser om flyge- og tjenestetid, som gir uttrykk for ulik fortolkning av krav og veiledning til BSL D 2-4. Utfordringen består i at LT ikke uten videre kan endre selskapenes allerede godkjente ordninger for arbeidstid ifm. beredskap. I forbindelse med en «opprydning» i operative forskrifter er mange forskrifter strøket. Men fortsatt består gamle BSL D 2-2, som i hovedsak nå regulerer SAR-operasjoner. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
13	Arbeidsgruppe Helikopterdekk	1359-1415
	Presentasjon av rapporten «Helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel – utfordringer og løsninger» fra SFs arbeidsgruppe AG Helikopterdekk – ref. presentasjon på Teams. Gundersen presenterte mandatet for arbeidsgruppen, og rapportens 8 anbefalinger. Rapporten er ferdig, og blir lagt ut på SFs hjemmeside. Gundersen sender rapporten til aktuelle mottakere på vegne av SF. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering. Rapporten tas med i bakgrunns materialet for AG Tilrådingers arbeid.	John Arild Gundersen, Norog

Nr.	Sak	
14	Regelverk helikopterdekk	1415-1448
	Ref. presentasjon på Teams. Det arbeides med en ny forskriftsendring i BSL D 5-1 om bruk av helikopterdekk. Det gjelder blant annet kravet til statuslys. Her viste det seg at det var behov for ytterligere endringer på bakgrunn av innspill i høringsrunden til tidligere endring, ref. presentasjon på Teams. LT ønsker snarlig tilbakemelding på hvilken implementeringstid som er nødvendig for nytt system for lysvarsling basert på informasjon fra HMS (repeater lys). LT minnet om at hvis et helikopterdekk ikke er i samsvar med BSL D 5-1, er det i utgangspunktet ikke lov å bruke. Om det ikke er mulig å gjøre det nødvendige slik at dekket blir i orden, er en mulighet å søke om dispensasjon. Formkrav og krav til begrunnelser framgår av § 57 og tilhørende veiledning LT har imidlertid mottatt dispensasjonssøknader for forhold som kommer inn under §53, som omhandler varige unntak for noen krav. Dette er forhold på eldre installasjoner der gjeldende regelverk ikke er gitt tilbakevirkende kraft. Formelt er forholdet da at dispensasjon ikke kreves og flyginger kan gjennomføres, men helikopteroperatøren må sette inn tiltak slik at dagens risikonivå ivaretas. Dette er altså en annen prosess enn dispensasjon, der det søkes om å gjennomføre flyginger til dekk som ikke tilfredsstiller gjeldende krav. For dispensasjon kreves at operasjonen er særlig samfunnsnyttig for at LT skal kunne gi dispensasjon, og det må begrunnes hvorfor forskriftskravet ikke kan oppfylles. Det vil si at det ikke er en selvfølge at det gis dispensasjon fra krav der det er mulig og realistisk, for eksempel etter ALARP prinsippet, å sette inn tiltak. Rene bedriftsøkonomiske prioriteringer/kost-nytte betraktninger vil ikke uten videre være tungtveiende i en slik vurdering. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering.	Ørnulf Lien LT
15	Eventuelt	1448-1449
	Intet	Leder

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Nr.	Sak	
16	Neste møte	1449-1453
	17. mars 2022 15. september 2022	Leder

Per Arne Utne
Sekretær

Til stede: Hans Skog Andersen, John Arild Gundersen, Øivind Solberg, Øyvind Jonassen, Stig-Rune Refvik, Henrik Solvorn Fjeldsbø, Tom Stian Beitland, Sondre Hørsdal, Turid Hellman-Skjær, Øyvind Volley, Sigurd Robert Jacobsen, Runar Mathiesen, Tom Idar Finnesand (Teams), Inger-Hilde W. Tobiassen, Ørnulf Lien, Atle Normann Edvardsen, Marianne Kirkesæther, Per Arne Utne