



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato

Referat

Møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato/tidsrom: 17. mars 2022 kl. 0900-1515

Sted: Quality Airport Hotel, Sola

Nr.	Sak	
	Leder ønsket velkommen.	Leder
	Registrering av frammøtte, og kort presentasjon rundt bordet.	Sekretær
1	Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte	0905-0910
	Medlemmene fikk tilsendt agenda 09.03.2022. Det var innmeldt to saker til agendapunkt eventuelt: • Bristow: Fullmakt til å utstede dispensasjoner • CHC: Redusert kvalitet HTI-varsler Vedtak: Agenda godkjent	Leder
2	Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte	0910-0920
	Medlemmene fikk 18.10.2021 tilsendt utkast til referat fra møtet 16.09.2021, for gjennomlesning og eventuelle korrigeringer. Etter tilbakemelding er referat korrigert, og medlemmene har fått det til endelig godkjenning. Presentasjoner fra møtet er lagt tilgjengelig for medlemmene på Teams.	Leder

Nr.	Sak	
	Vedtak: Referatet godkjent og publiseres på forumets websider: http://www.helikoptersikkerhet.no	
3	EASA R.COM (fast agendapunkt)	0920-0930
	SF er medlem etter spesiell invitasjon i EASA R.COM. SF's representant har slitt med å få deltatt på møtene, og har informert ledelsen om at han må fratre vervet. EASA har etablert forskjellige komiteer under 'EASA Stakeholder Advisory Body'(SAB), der tjenesteyterne er representert, Disse komiteene gir innspill til EASA blant annet på regelverk innenfor de forskjellige områdene. R.COM er tjenesteyternes komité innen helikopter. Ørnulf Lien gav forumet en kort informasjon om hvilke saker R.COM jobber med, samt hvilke organisasjoner som er medlem. I tillegg er det etablert en Helicopter Expert Group (HEG) som er myndighetenes komite. HEG er i ferd med å endre navn til R.COM NAA. (NAA – National Aviation Authority) Ørnulf Lien er Luftfartstilsynets representant i denne komiteen. Lien ba medlemmene til neste møte om å ta stilling til om SF skal ha ny representant i R.COM, og hvem som evt. har mulighet til å påta seg vervet. Vedtak: SF tok informasjonen til orientering.	Ørnulf Lien
4	Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)	0930-0950
	Informasjon om pågående undersøkelser og evt. avgitte rapporter siden forrige møte, er et fast innslag fra SHK. Denne gangen hadde de ingen representanter til stede på møtet, men Lien hadde fått tilsendt informasjon som han presenterte. Informasjon fra SF's medlemmer om eventuelle hendelser og aktuelle saker siden forrige møte, er også et fast tema. Den eneste saken som kom opp på møtet var en orientering Øyvind Solberg gav forumet om en ulykke som hadde skjedd i Brasil dagen før, der et S-76C++ helikopter i flyvning for Petrobras måtte nødlande på sjøen og et besetningsmedlem omkom. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Ørnulf Lien Medlemmene

Nr.	Sak	
5	Rapportering og statistikk	0950-1005
	Ørnulf Lien presenterte statistikk over rapporter fordelt på antall landinger for de siste årene. Tallet for offshore er 3,3 rapporter pr 1000 landinger, mens tilsvarende for kommersiell ruteflyging er 18,4. Det er vanskelig å si hvorfor det er en så stor forskjell. Man kan tenke seg at få rapporter betyr at det skjer få hendelser som er rapporteringspliktig. På den andre siden kan mange rapporter tyde på en god rapporteringskultur. Så man bør ikke trekke konklusjoner basert på disse tallene. Forumet fikk også forelagt statistikk over hendelser som har resultert i skader på helikopter på lufthavnene, samt statistikk over saker rapportert offshore fordelt på tilfellekategori lufthavner, heliports. Den nye databasen som Luftfartstilsynet snart vil ha på plass, vil ha en offentlig del med data tilgjengelig for alle, og en del som krever at selskapene logger seg på for å se egne data. LT vil komme tilbake med mer informasjon rundt dette. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Ørnulf Lien, LT
	Pause	1005-1015
6	Orientering Avinor (fast agendapunkt)	1015-1045
	Stein Clason fra Avinor orienterte om saker av interesse for offshoreflyvning. BSL G 2-1, Forskrift om etablering, organisering og drift av lufttrafikkteneste, er under revidering og tilpasses EU forordning 373/2017. Publisering av forskriften er utsatt til september. BSL G 4-1, Forskrift om luftromsorganisering, er publisert. Clason gikk igjennom de paragrafene som regulerer luftromsorganisering over kontinentalsokkelen. Site-review ble gjennomført på Aasta Hansteen og Norne i oktober 2019 for overgang til CTA basert på ADS-B. Alt utstyr var klart fra Avinor FS for installasjon, men arbeidet ble forsinket på grunn av nødvendig kabeltrekking i regi av Equinor.	Stein L. Clason, Avinor

Nr.	Sak	
	Avinor fikk utført installasjonsjobb av ADS-B og VHF i februar. Dette gir full dekning ned til Norne, og bedre overvåkning og radiodekning mot Aasta Hansteen. Installasjonsjobb på Aasta Hansteen i regi av Equinor er utsatt til etter påske på grunn av feilleveranse på kabler. Equinor må bli ferdig med sine installasjoner for Avinor FS kan gjøre sin jobb. Avinor har planlagt operativ testing i mai/juni, og dersom alt går etter planen vil etablering av Norne CTA skje siste kvartal 2022. Prosjektet med Space based ADS-B gjennomføres i første omgang for overvåking av offshore trafikk, siden high level trafikken er kraftig redusert. Sikkerhetsanalyser er gjennomført også for high level trafikk i Bodø OFIR for et eventuelt framtidig behov. Avinor skal ellers etablere nye QNH og ASR områder i Barentshavet, da dagens ASR-områder ikke dekker operasjonene i øst. Utvidelse av QNH områder for Haltenbaken skal være på plass fjerde kvartal i år. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
7	Status Arbeidsgruppe Tilrådinger (fast agendapunkt)	1045-1100
	Det er nå et år siden man vedtok i SF å opprette en arbeidsgruppe som sikre at tilrådinger som kan ha betydning for helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel blir forsvarlig vurdert og ivarettatt. Ørnulf Lien orienterte om hvem som var deltakere i denne gruppa, arbeidsmåte, aktivitet så langt, samt videre arbeid. Det er viktig at tilrådninger løftes opp på regjeringsnivå når det er relevant. Samferdselsdepartementet har startet arbeidet med en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi som etter planen skal legges fram høsten 2022. Luftfartstilsynet skal skrive et kapittel om flysikkerhet. Her vil flyging på sokkelen tas i kapittelet om Samfunnsnytte. Kommer på høring 1. sommeren. Strategien vedtas utpå høsten. LT vil orientere SF om dette når vi får noe mer konkret.	Ørnulf Lien, LT/FFO

Nr.	Sak	
	Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
8	Regelverk/orienteringssaker (fast agendapunkt)	1100-1120
	- Orientering om pågående arbeid, regelverksendringer m.m. Ørnulf orienterte om endringer i regelverk som er gjennomført siden forrige møte: BSL D 1-1, Forskrift om luftfartsoperasjoner, er endret som følge av endring i forordning (EU) nr. 965/2012 som trer i kraft i EU 30.10.22. BSL A 1-2, Forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv., er oppdatert med nye gebyrsatser gjeldende fra 20.01.22. BSL F 1-1, Forskrift om lufttrafikkregler og operative prosedyrer, endringer gjeldende fra 01.01.22. BSL B 4-1, Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet mv. (vedlikeholdsforskriften), Gjennomfører forordning (EU) 2021/1963 av 8. november 2021. Tatt inn i norsk rett 08.12.21. Bl.a. krav om at Part-145 vedlikeholdsorganisasjoner skal etablere et sikkerhetsstyringssystem og hendelsesrapporteringssystem. BSL D 5-1, Forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk, endring av forskriften gjeldende fra 08.12.2021. Se vedlagt presentasjon hva disse endringene innebærer. Ny ED decision (AMC/GM) til CS-27 & CS-29 (byggekrav til nye helikoptre). Krav til ytelse for Chip detection system tatt inn blant annet som svar på tilråding fra SHT SL.nr. 2018-04T etter Turøyulykken. Dette kravet gjelder kun for nybygde maskiner. The European Plan for Aviation Safety (EPAS) publiseres årlig for 4. år om gangen. Her finnes blant annet oversikt over EASAs pågående og planlagt regelverksarbeid med framdriftsplaner. Det Norske flysikkerhetsprogrammet er klar for å sendes ut på høring, men er satt på pause etter oppfordring fra SD. Det er planlagt en NPA «Regular update of the Air OPS» andre kvartal i år, der det etter planen vil være noe som er relevant for	Ørnulf Lien, LT/FFO

Nr.	Sak	
	HOFO. Foreløpig liste ligger i presentasjonen, og alle bør følge med slik at forslag blir kommentert som nødvendig. Det er kommet ny standard for HTAWS, men denne vil neppe bli implementert på norsk sektor med det første på grunn av manglende leveranse fra OEM. Så ble det opplyst at omfanget for arbeidet med nye EASA flyge- og tjenestetidsbestemmelser (FTL) for helikopter (RMT.0494) blir ervervsmessige operasjoner i CAT, HEMS og SPO. Planen tilsier oppstart i 2023, NPA i 2024 og en Opinion i 2025. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
	Lunsj	1120-1205
9	EASA Opinion 04/2021 – Endring av vedlikeholdsforskriften	1205-1235
	NHF presenterte sitt syn på de foreslåtte endringene til BSL B 4-1, Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet mv. (vedlikeholdsforskriften), og de endringer som er forslått av EASA. Høring er avsluttet, men info om saken kan hentes på: Høringsnotat – utkast til endring i forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 1321/2014 - vedlikeholdsforskriften (luftfartstilsynet.no) Informasjon og avklaring rundt regelverksendring kom i høst. Det nye regelverket åpner for at konsernselskaper med minst to AOC holdere kan ha en felles organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet – en såkalt CAMO. NHF mener at dette kan få store konsekvenser for de som driver med vedlikehold til daglig. Det vil ikke være krav om at vedlikehold skal være i Norge, selv om selskapet har norsk AOC. Sannsynligheten er derfor stor for at CAMO organisasjonen flyttes til et lavkostland. Norge har best kompetanse på helikopter offshore, og man er bekymret for at sikkerheten svekkes dersom vedlikeholdet flyttes ut av Norge. Det er ønskelig at ledergruppa i SF utformer et brev i saken, som sendes Samferdselsdepartementet. Der bør vi uttrykke vår bekymring for hvilke konsekvenser endringene i regelverket kan få for flysikkerheten. Det er viktig at man får belyst fakta i saken, og kanskje be om at SD utfører en konsekvensanalyse.	Tom Stian Beitland, NHF

Nr.	Sak	
	Vedtak: Leder utformer et brev til Samferdselsdepartementet som sendes medlemmene for eventuelle kommentarer før det sendes SD.	
10	Helikopterdekk – inspeksjonsregime og framtidig forvaltning	1235-1305
	Aircontact Services (ACS), som er en tilbyder av ulike tjenester på området, hadde fått komme i møtet for å orientere om deres syn på praksis rundt helikopterdekk forvaltning på kontinentalsokkelen. Dette med bakgrunn i anbefalingene i AG Helikopterdekk sin rapport. Det er i dag flere aktører som er involvert i regimet rundt inspeksjoner på helikopterdekk. Utfordringene man ser med flere aktører involvert, er til dels store variasjoner i kompetanse og kapasitet. Inspeksjonene preges også av mangel på samhandling og standardisering mellom de ulike aktørene. Spesielt gjør dette seg gjeldende på flyttbare innretninger og havvindparker. For å kvalitetssikre installasjonene når de kommer inn på norsk sokkel, og før det startes flyging på disse, bør det gjennomføres en form for adgangskontroll. ACS er av den oppfatning at antallet aktører involvert i helikopterdekk forvaltning må reduseres. Man må samarbeidet om et tydelig mandat, og ha en felles portal for informasjonsutveksling. I kjølvannet av det arbeidet AG Helikopterdekk har gjort, er det en god mulighet til å løfte kvalitet og kapasitet rundt helikopterdekk forvaltning. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Ole Morten Løge, Aircontact Services
	Pause	1305-1315
11	Cold Response 2022	1315-1345
	- Orientering om oppkjøring til CR22 og øvelsens første dager, med spesiell vekt på aspekter av betydning for offshore helikoptertrafikk. - Erfaringer høstet av Avinor FS, og ev. helikopteroperatørene. CR22 er en stor øvelse med over 30 000 deltagende personell, og med et betydelig antall luftfartøy og skip. Feltøvelsen begynte	Hermod Haukenes, Forsvaret Stein L. Clason, Avinor

Nr.	Sak	
	mandag 14.mars. Styrkene er satt på land, og det pågår nå kamper mellom nord- og sør-styrker. Det har vært noen utfordringer knyttet til luftdelen av øvelsen, med episoder der man bryter luftromsregler, og det oppstår konflikt mellom sivil og militær luftfart. Det er publisert en egen AIP SUP for øvelsen, med angivelse av øvingsområder og begrensninger for sivil trafikk. Det har også vært utfordring med luftambulansen som må få fly gjennom områder som er stengt for sivil luftfart. Utfordringen har vært å gi luftrommet tilbake etter at sivile luftfartøy har vært inne. Dette har blitt håndtert på et greit vis. Man har også fått mange henvendelser fra GA-miljøet om å få fly gjennom. Men regelen er klar på at flyvningen skal være samfunnsnyttig før det gis en slik tillatelse. Når det gjelder offshore har det vært veldig lite rapportert, antakelig fordi det ennå er lite øvingsaktivitet der offshore flyvningene forgår. Det som ved tidligere øvelser har skapt store utfordringer offshore, er de amerikanske hangarskipene som har kommet inn i området. Disse har ikke vært til stede under denne øvelsen, og det har derfor hittil ikke vært noe problem. LT er interessert i å få innspill på eventuelle utfordringer som oppstår. Øvelser av denne dimensjon berører et stort luftrom, og gir begrensninger på sivile flyvninger. Avinor har ikke mottatt noen rapporter om uønskede hendelser offshore. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
12	Havvindparker – konsekvenser for offshore helikopteraktivitet?	1345-1415
	Øivind Solberg orienterte om prosjektet Hywind Tampen. Vindparken skal plasseres på Tampen nordvest for Bergen, mellom Snorre A og Gullfaks. Det er i alt 11 turbiner som skal bygges. Disse skal forsyne Gullfaks og Snorre med strøm.	Øivind Solberg, Equinor

Nr.	Sak	
	Turbinene flyter, og er forankret på bunnen. Den totale høyden på hver av disse er 254 m, hvor 175 m er over havoverflata. Det som så ut til å bli en betydelig business med helikopter, er nå endret. De fleste tjenester til turbinene vil foregå med skip. I de tilfellene man velger å benytte helikopter, vil det bli heising til en spesiell kurv/plattform på turbinene. Det er gjort en del studier rundt turbulens som turbinbladene skaper. De som flyr på eksisterende vindparker, sier man vil merke turbulensen hvis en kommer lavt innenfor 5-8 rotordiameterne nedvinds for turbinen. Men det er ikke kritisk i en slik grad at det representerer et sikkerhetsproblem. Det er så langt gjort mer enn 70000 heiseoperasjoner på vindmøller uten alvorlige hendelser. Det er relativt lite erfaring med den type turbin, konstruksjon og forankring som skal benyttes her, og det må gjøres forsøk med heising med helikopter ved forskjellig vind- og havstrømforhold for å fastsette grenser. For de turbinen som skal ut på Tampen kan man bruke opptil AW189 størrelser helikopter. Foreløpig er vindbegrensningen 22 m/s, og flyvning vil kun skje på dagtid. Kun 2-motors maskiner med tilfredsstillende ytelse (HHO) og 2 flygere + heisoperatør er aktuelt. Etablering av Hywind Tampen har vært ute på høring. Avinor, LT og operatørene har kommet med høringssvar. Avinor har gitt tilbakemelding på at slike luftfartshindre i en innflygingssektor vil alltid gi mindre spillerom for trafikkavvikling under IFR-forhold, dvs. i dårlig vær. Påvirkning på ARA (radar innflyvning som brukes ved dårlig sikt og lavt skydekke) er vurdert. Dette vil gi en litt større utfordring for Norway ACC, og det er risiko for dårligere regularitet. Det ble opplyst at konsekvensene er vurdert og funnet akseptable. Byggestart er planlagt høsten -22 Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	

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	
13	Utvikling av regelverk for havvindparker	1415- 1435
	Ptil har fått nye ansvarsområder: • Sikkerhet og arbeidsmiljø ved fornybar energiproduksjon til havs • Sikkerhet og arbeidsmiljø ved transport og lagring av CO2 Hywind Tampen-utbyggingen regnes som en integrert del av petroleumsvirksomheten, og er derfor regulert under petroleumsløven. Arbeidsmiljøloven gjelder som for annen petroleumsvirksomhet. Annen fornybar energiproduksjon utenfor territorialfarvannet reguleres av havenergiloen. Arbeidsmiljøloven er så langt ikke gjort gjeldende for denne type virksomhet, slik som for petroleumsvirksomheten. Ptils grenseflater mot andre myndigheter i tilsynet med fornybar energiproduksjon til havs er mange, og de har også etablert anbefalte prinsipper for regulering av fornybar energiproduksjon til havs. Se presentasjon. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Hilda Kjeldstad, Ptil
14	Forslag fra IE om endret rutine for referatgodkjenning	1435-1455
	Industri Energi ved Henrik Fjeldsbø har meldt inn forslag til endring av rutine for godkjenning av referat fra SFs møter, slik at referater fra møtene kan bli publisert raskere enn 6 mnd. etter siste møte. Vedtektenes pkt. 4.9 foreslås endret til (endringer i fet kursiv): «Sekretariatet har ansvar for at det skrives referat fra møtene. Referatet sendes forumets representanter og vararepresentanter senest en måned etter avholdt møte for kommentarer. Medlemmene har en frist på 3 uker til å melde tilbake eventuelle korreksjoner de mener må utføres før referatet publiseres på forumets nettside. Kommer det krav om korreksjoner, sendes korrigeret referat ut på nytt, denne gang med 2 ukers høringsfrist. Er det da ingen anmerkninger, legges referatet ut på helikoptersikkerhet.no. Kommer det anmerkninger i andre gangs	Leder

Nr.	Sak	
	høringsrunde, godkjennes referatet i neste møte i SF. Godkjent referat skal legges ut på forumets nettside og sendes luftfartsdirektøren og Samferdselsdepartementet.» Vedtak: Vedtektenes punkt 4.9 om rutiner for godkjenning og publisering av referat fra SFs møter foreslås endret overfor Luftfartsdirektøren iht. teksten ovenfor.	
15	Eventuelt	1455-1510
	Følgende er innmeldt fra Bristow Norway ved Tom Idar Finnesand: I 2010 fikk Bristow og CHC et brev fra Luftfartstilsynet med utvidet fullmakt til å utstede dispensasjoner for (relativt) ubetydelige forhold på helikopterdekk. Slik det er blitt nå, oppfatter Bristow at operatørene og LT bruker enormt mye tid og ressurser på risikoanalyser og avviksbehandling av ting som etter Bristows mening ikke har så mye med flight safety å gjøre. Helikopterselskapene bruker også mye tid på å være tekniske inspektører som skal plukke opp avvik som egentlig er en sak mellom helikopterdekk eier og PTIL. Når det gjelder forholdet til LT og BSL D 5-1, ønsker helikopteroperatørene å få tilbake gammel ordning der de kunne gjøre mange av disse vurderingene selv uten mer byråkrati. Ørnulf Lien sier LT skjønner at det kan være frustrerende å måtte søke om dispensasjon for noe man ser som bagateller, men når et forhold ikke er i henhold til forskrift, må slike avvik håndteres på en formelt korrekt måte. LT er ansvarlig myndighet når det gjelder dispensasjonen til helikopteroperatører. LT inviterte til samarbeid om en gjennomgang av hvordan forhold på helikopterdekk som ikke er i samsvar med forskriftskrav best kan håndteres. Det kan for eksempel tenkes at det etableres policyer som gjør håndteringen mer forutsigbar og kanskje gi mulighet for samledispensasjoner med standard kompenserende tiltak, lignende det som benyttes på britisk side. Vedtak: SF tar informasjon til orientering Følgende sak var meldt inn av CHC HS v/Nils Rune Kolnes:	Tom Idar Finnesand, Bristow Norway

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Nr.	Sak	
	Den gjaldt HTI og kvaliteten på varslene/beregning av sannsynligheten for lynnedslag. Bakgrunnen er at bemannede METAR observasjonsstasjoner legges ned og erstattes med AUTOMETAR. Operatørene har forstått at AUTOMETAR ikke kan benyttes i HTI varslings, og mener at overgang til AUTOMETAR dermed kan være medvirkende til at HTI varslene ikke synes å treffe like godt. LT godkjenner etablering av AUTOMETAR, og også bruk av AWOS i formell sammenheng på offshoreinstallasjoner på tilsvarende måte som på flyplasser. Avinor øker også antall stasjoner som går over til AUTOMETAR, for eksempel planlegger man å gå over til AUTOMETAR om natta på Sola. Vedtak: Det bør vurderes om det er hensiktsmessig å invitere Morten Køltzow DNMI på høstens møte for å diskutere saken. LT bør søke å utrede formalitetene, samt praksis og konsekvenser for andre forhold, slik som HTI varsel, ved godkjenning av etablering av AWOS. Sigurd Robert Jakobsen går ut av SF, og leder takket han for hans bidrag som PTILs representant i forumet gjennom mange år. Marianne Kirkesæther slutter i Luftfartstilsynet og leder takket for hennes innsats og bidrag i driften av SF siden 2009.	
16	Neste møte	1510-1515
	Neste møte blir på Scandic Airport Hotel Stavanger 15.09.22.	

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Sigurd Robert Jacobsen (Ptil), Bjørn Stein (Ptil), Hilda Kjelstad (Ptil-sak 13 presentasjon), John Arild Gundersen (NOROG), Øyvind Solberg (NOROG), Tom Idar Finnesand (Bristow), Nils-Rune Kolnes (CHC HS), Dag Johan Sætre (CHC HS), Øyvind Jonassen (Norges Rederiforbund), Stein Løken Clason (Avinor), Frode Dannevig Moi (NF), Turid Hellman-Skjær (NFF), Tom Stian Beitland (NHF), Stig-Rune Refvik (SAFE), Hermod Haukenes (Forsvaret), Ole Morten Løge (Aircontact Services-sak 10 presentasjon) Inger-Hilde W. Tobiassen (LT-leder), Marianne Kirkesæther (LT-sekretær), Ørnulf Lien (LT-observatør), Tom-Inge Fygle Hansen (LT-observatør sak 9), Eivind Raknes (LT-observatør).

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet

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.