



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Inger-Hilde
Tobiassen

Møtedato
19.11.2020

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 19.11.2020

Møtet ble på grunn av covid 19 gjennomført digitalt.

Leder ønsket velkommen, og det ble foretatt en kort presentasjon av deltakerne.

1. Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte

Medlemmene hadde fått tilsendt agenda i forkant av møtet. Det ble meldt inn fire saker til eventuelt. Agenda godkjent.

2. Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte

Referat fra møtet 16.juni hadde medlemmene også fått tilsendt tidligere, med oppfordring til å gi tilbakemelding på eventuelle korrigeringer. Det var innmeldt to kommentar til referatet, og pkt. 5 og 7 er endret.

Referatet ble godkjent, og vil bli publisert på forumets websider: <http://www.helikoptersikkerhet.no>

3. SF – mandat og vedtekter

Nytt mandat og vedtekter for Samarbeidsforum (SF) er nå godkjent av luftfartsdirektøren, og leder gikk igjennom disse. Se vedlegg.

Mandatet og vedtektene viser forventningene til SF, og blir førende for prioriteringer av arbeidsoppgaver, samt kjøreregler for arbeidsmåten framover.

Nytt er det at vi skal opprette en tverrfaglig ledergruppe i SF. I tillegg til leder skal ledergruppa bestå av tre medlemmer, og SF ble bedt om å komme med forslag til hvem som skal sitte i ledergruppa.

Det kom flere forslag under møtet til deltakere i ledergruppa, samt kommentarer til innholdet i mandat og vedtekter. Kommentarene gikk spesielt på antall møter i SF som er foreslått til to pr år. Dette mente noen av medlemmene var lite. Ørnulf Lien gjorde oppmerksom på at medlemmene tidligere har fått både mandat og vedtekter til gjennomgang med oppfordring til å kommentere på disse, uten at ledelsen har fått innspill til prosessen. Det ble vedtatt å gjennomføre to møter i 2021, så får erfaringene vise om det er tilstrekkelig. Lien poengterte at det var mulig å holde ekstraordinære møter ved behov.

Etter møtet - det bes om at medlemmene foreslår kandidater til ledergruppen innen utløpet av 2020.

4. EASA R.COM (fast agendapunkt)

SF's representant i EASA R.COM Tom Idar Finnesand, rapporterte at aktiviteten kun har vært elektronisk på grunn av Covid 19. De sakene som har vært oppe, har stort sett dreid seg om lette helikoptre og droner. Dette har liten relevans for SF. Det har også vært diskutert Covid 19 tiltak, men disse er stort sett allerede gjennomført i Norge.

SF tar informasjonen til orientering.

5. Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)

Runar Mathisen fra Statens Havarikommisjon informerer om undersøkelser som er igangsatt etter hendelser på norsk sokkel.

1) Den 24. februar 2020 mistet et Sikorsky S-92A helikopter med ni passasjerer om bord høyde under 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.

2) Fredag 25. september 2020 var en maskin 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. Landingen på Sola var u dramatisk og helikopteret ble fulgt til parkering av mannskaper fra brann- og redningsavdelingen.

Havarikommisjonen ankom Sola samme kveld, og startet innledende undersøkelser.

Hovedgirboksen ble montert ut fra helikopteret og sendt til Sikorsky i USA for nærmere undersøkelser. Covid 19 begrensinger medførte at Statens havarikommisjon ikke kunne være fysisk tilstede, noe som under normale omstendigheter er vanlig. For å ivareta integriteten til undersøkelsen tilbød den Amerikanske havarikommisjonen (NTSB) å koordinere, overvære og dokumentere arbeidet i henhold til en forhåndsbestemt undersøkelsesplan.

Demonteringen og dokumenteringen har avdekket et fremmedlegeme (FOD) i form av en skive i venstre input modul retur-oljekanal (scavenge oil passageway). I følge Sikorsky er skiven av type MS 20002-6, en skive som skal være mye benyttet på og i tilknytning til hovedgirboksen. Det er ikke funnet andre fremmedlegemer i hovedgirboksen.

3) Mathisen informerte også om en hendelse som SHK hadde fått rapport om, og hvor de var i gang med å vurdere om det skulle åpnes undersøkelse. Hendelsen skjedde 10 NM nord av Ekofisk HTZ 20.oktober, hvor et S92 helikopter fikk varsel om brann i motor. Flygerne slo av gjeldende motor, og fortsatte videre til Ekofisk. Inspeksjonen etter landing viste at det ikke hadde vært brann i motoren.

Han informerte videre om at SHT pr.1.7.20 overtok undersøkelsesplikter fra Forsvaret, samtidig med at Statens havarikommisjon for Forsvaret ble avviklet. I den forbindelse har de skiftet navn til Statens Havarikommisjon (SHK), på engelsk Norwegian Safety Investigation Authority (NSIA). Luftfartsavdelingen har økt fra 8 til 11 ansatte.

SF tar informasjonen til orientering.

6. Orientering Avinor (fast agendapunkt)

Stein L. Clason orienterte først om at LT vil endre forskrift om luftromsorganisering, som kan få konsekvenser for infrastruktur over norsk kontinentalsokkel. Dette innebærer bl.a. at en vil fjerne helikoptersoner (HPZ) der det ikke er en HFIS-enhet.

HTZ blir i dag etablert for faste installasjoner for å indikerer områder der det foregår inn- og utflygning til/fra rigger. HTZ blir respektert av både norske og utenlandske militære fly, samt fly som opererer f.eks med overvåkning over norsk sokkel. Avinor FS yter ATS i HTZ der det ikke er HFIS, og bruk av HTZ er en viktig del av avtalen med UK MoD og CAA for å få ha kontrollert luftrom i UK sektor (mot Ekofisk og Sleipner-områdene).

Av annet arbeid som pågår offshore, orienterte Clason om følgende:

- Avinor FS planla å få installert ADS-B og VHF på Aasta Hansteen og Norne i mars i år, grunnet svært dårlig radio- og overvåknings-dekning i området. Alt var klart fra Avinor FS sin side for å få dette på plass, men prosjektet er forsinket av Equinor på grunn av smittesituasjonen knyttet til Covid 19. Det er plattformens operasjonsgruppe som prioriterer hvilke arbeidsoppgaver som skal gjennomføres, og hvilket personell som skal få adgang til plattformen. Avinor FS har purret på Equinor om å få komme å installere ADS-B og VHF, men har foreløpig ikke fått prioritet. Avinor FS har fått spørsmål fra Equinor om slikt utstyr er et krav i regelverket, noe det ikke er. Installasjonene Avinor FS gjør på norsk sokkel er tuftet på oljenæringens eget ønske om like god radio- og overvåknings-dekning for helikoptertrafikk over norsk kontinentalsokkel som for rutetrafikken over land.

- Avinor FS jobber videre med prosjektet Space Based ADS-B. Det er nå ingen interesse fra flyindustrien som flyr i Bodø OFIR (High Level) på grunn av sterkt redusert trafikkmengde over Atlanterhavet. Space Based ADS-B blir derfor for overvåkning av helikopteroperasjoner i Barentshavet. Aireon har utarbeidet et nytt forslag til avtale for kun offshore-trafikk, og Avinor FS vil vedta prosjektet innen kort tid. Målet er at Space Based ADS-B skal være operativt første kvartal 2022.

- Det jobbes videre med flere offshore-relaterte endringer som skal publiseres i AIP Norge. Se presentasjon.

- Avinor FS var involvert i testen av droneflyvning i august i regi av Nordic Unmanned og Equinor fra Mongstad til Troll Alfa. Det var en vellykket test, men likevel mange prosedyrer og formelle ting man ikke var fornøyd med. Hvis dette skal bli et kommersielt produkt, må det være et regelverk rundt det. For denne test-flyvningen ble det opprettet et fareområde langs ruta, men man kan ikke opprette fareområder hver gang man skal gjennomføre slike droneflyvninger offshore.

SF tar informasjonen til orientering. Se vedlagte presentasjon fra Avinor.

7. Regelverk/orienteringssaker (fast agendapunkt)

-Kort orientering om pågående arbeid. Ørnulf Lien LT.

Koronatiltak

Ordningen med en kollektiv dispensasjon opphørte 17.11.20, fra nå av gjelder individuell behandling av behov for dispensasjon fra sak til sak.

LTs tilsynsarbeid går etter et redusert program, og i stor grad med digital hjelpemidler.

BSL D 5-1

Høring på endring i forskriften avsluttet 8.10.20, samtidig med Sjøfartsdirektoratets høring på sin forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger..

Det er kommet en del kommentarer bl.a. på:

- Statuslys
- Bemanning
- Teknisk (utkraging/renne)

- Navigasjon

Behandling av høringskommentarer pågår. Veiledningen vil også bli forbedret på noen områder. Framdrift er også avhengig av koordinering med Sjøfartsdirektoratet og deres høringsbehandling, men planen er fortsatt at endringen trer i kraft fra 1.1.21

«BSL D 1-8» luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko

Pga. tilbakemelding fra ESA er «forskrift om luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko» som var på høring sist vinter endret til kun å gjelde flyging på Svalbard.

Det er for øyeblikket usikkert om og i tilfelle hvordan virkeområdet til denne forskriften kan utvides til å omfatte resten av det området som LTs vurdering tilsa burde dekkes av en forskrift med slike tilleggskrav, dvs. også fastlands-Norge.

Den kortsiktige konsekvensen av dette er at forskriften dermed ikke omfatter bl.a.:

- Bodø-Værøyruta som skulle få «offshorestandard»
- Operasjoner ved vanntemp under +5°C rundt fastlands-Norge

Det vedtas en egen «Forskrift om endring av forskrifter» for å gjennomføre de andre forskriftsendringene som var pakket sammen med «BSL D 1-8».

Innstillingen ligger til godkjenning, og forventes vedtatt innen kort tid. Det betyr endringer i bl.a.:

- BSL D 1-1 § 5 Flyge- & tjenestetidsbegrensninger trinn 1, 3 mnd overgangsperiode
- BSL D 2-3 § 3a Krav til EBS trening, som vil gjelde alle (besetning og passasjerer)

Etter møtet: «Forskrift om endring i forskrift om helikopter offshoreoperasjoner og forskrift om luftfartsoperasjoner» trådte i kraft 23.11.20. Overgangsordningen for BSL D 1-1-§ 5 gjelder til 1.3.21.

BSL D 2-4 Arbeidstid

Et forslag til endring i veiledning for beregning av arbeidstid i forbindelse med SAR beredskap, er under utarbeidelse i LT. Dette er en utfordrende problemstilling. Den kompliseres av at det ikke nå gjøres som en forskriftsendring, men ved å harmonisere en praksis som allerede er godkjent hos selskapene med forskjellige løsninger. LT håper å kunne publisere endringen i løpet av desember.

SF tar informasjonen til orientering

8. Gjennomgang av status tilrådinger (fast agendapunkt)

Selv om dette har vært, og fremdeles er, en av SFs hovedoppgaver, har det vist seg at god og systematisk oppfølging av tilrådinger er vanskelig i praksis. Det foreslås derfor å opprette en arbeidsgruppe som skal utarbeide forslag til en arbeidsmåte SF kan bruke for å ivareta 4. og 5. avsnitt i mandatet. Arbeidet bør omfatte en oversikt over hvor de aktuelle tilrådinger er å finne, og hva status er på disse nå. Arbeidet bør ta i betraktning måten dette ble gjort på tidligere og mulighetene som finnes i dag til å gjøre informasjon tilgjengelig for alle interesserte.

Leder var klar på at de tilrådingene som ikke er ferdigstilt, må det settes fokus på. LT må støtte opp om arbeidet med ressurser, men noen fra SF må bidra i en arbeidsgruppe. Det første som må gjøres er å skaffe en oversikt over tilrådninger fra de forskjellige studiene.

Forslaget ble vedtatt i møtet. Ledelsen vil komme tilbake med forespørsel om hvem som kan delta i arbeidsgruppen.

Etter møtet: Det bes om at interesserte tar kontakt med Ørnulf Lien i løpet av desember slik at arbeidet kan starte på nyåret

9. Samarbeidsforums sammensetning

Det har opp gjennom tiden kommet henvendelser fra organisasjoner om medlemskap i SF. I henhold til de nye vedtektene er det SF som foreslår endringer i sammensetningen og legger det fram for luftfartsdirektøren for beslutning. Sammensetningen har ikke vært endret siden opprettelsen i 2003 og kan være moden for gjennomgang. Det foreslås derfor at SF oppretter en arbeidsgruppe som ser på prinsippene for medlemskap, størrelsen på SF, eventuelle endringer i dagens medlemsmasse, samt vurdere om de som har meldt sin interesse bør inviteres som nye medlemmer.

Det ble vedtatt at ledergruppa som etableres i SF ser på sammensetninga med følgende mandat: Arbeidsgruppen skal gjennomgå SFs sammensetning og vurdere om medlemskapet reflekterer dagens situasjon etter prinsippene i vedtektenes pkt. 2. Arbeidsgruppen bør også vurdere om prinsippene i vedtektenes pkt. 2 er dekkende, og eventuelt foreslå endringer.

Det ble kommentert at eventuelle nye medlemmer må inviteres inn i forumet hvis de har noe å bidra med. De må være en ressurs som kan tilføre forumet noe, ikke omvendt.

9. Eventuelt

Det var meldt inn følgende saker til eventuelt:

1) Industri Energi hadde meldt inn en sak om bruk av ny og gammel helikopterteknologi. Tilrådning T04 i HSS-3 studien er «*Krav til siste generasjon utprøvd helikopterteknologi for alle helikoptre som flyr tilbringer/tjeneste*», og vurderes som høyt prioritert i studien. Industri Energi kommer til å fokusere på oppfølging av dette, og mener SF skal være en pådriver. De får jevnlig henvendelser fra sine medlemmer knyttet til bruk av eldre helikoptertyper..

Norsk Olje og Gass støtter denne saken, og vil ha ny teknologi opp på agendaen til SF.

2) Industri Energi har også fått henvendelser fra sine medlemmer knyttet til Covid 19, og helikoptertransport. Dette sett i forhold til smittevern, antall passasjerer og besetning. Det ble stilt spørsmål om Luftfartstilsynet har gjort smitteverns undersøkelser for helikoptertransport i samråd med helsemyndighetene. Luftfartstilsynet (LT) poengterte at dette er helsemessige forhold, og ikke flysikkerhet. Det er derfor noe som må adresseres til helsemyndighetene. LT har ansvar for arbeidsmiljøet for besetningen ombord på helikoptrene. Ørnulf Lien undersøker med LT hvorvidt det er kommet henvendelser fra piloter eller pilotforbund rundt dette.

3) Norsk Flygerforbund tok opp fatigue blant operativt personell som konsekvens av karantenekravene knyttet til covid 19. Det er i dag 15-20 piloter offshore som bor i utlandet og pendler til Norge. Karantenekravene fører til stress for de som pendler, samt økt arbeidsbelastning på de norske pilotene som må fly mer fordi noen må være i karantene. Dette er noe man må ha fokus på, og Norsk Flygerforbund ønsker et nytt testregime som kan korte ned karantenetiden.

4) Det siste punktet under eventuelt gikk på dette med stengte flyplasser, som også er knyttet til Covid 19. Man stenger flyplasser på grunn av kansellerte flyvninger på fastlandet, med den konsekvensen at offshore trafikken får færre tilgjengelige alternativer landingsplasser ved f.eks. dårlig vær. Maskinene må derfor ha med mere drivstoff, som igjen fører til mindre nyttelast og flere flyvninger. Redusert kapasitet i flytårn på enkelte lufthavner skaper også problemer.

10. Neste møte

For 2021 er det planlagt møter 18.mars og 16. september. Sekretær sender ut innkalling i outlook snarest. Dersom det er behov for å ha flere møter, så er dette mulig i henhold til mandat.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Øivind Solberg (Norsk olje og gass), John Arild Gundersen (Norsk Olje og Gass), Frode Dannevig Moi (Norsk Flygerforbund), Øyvind Volley (Norsk Flygelederforening), Tom Idar Finnesand (Bristow), Hans Skog Andersen (CHC), Øyvind Jonassen (Norsk Rederiforbund), Anthoni Larsen (Ptil), Sigurd Jacobsen (Ptil), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Stein Clason (Avinor), Runar Mathisen (Statens Havarikommisjon), Atle Edvardsen (LT), Morten Larsen (LT), Inger-Hilde Tobiassen (LT), Henning Tennes (LT), Tom Inge Fygle-Hansen (LT), Karin Myklebust (LT), Ørnulf Lien (LT), Per Arne Utne (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet