



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
mki@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Anders Røsok

Møtedato
02.06.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 02.juni 2016

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst. Presentasjon av nye medlemmer. Gjennomgang av dagens agenda.

Leder ønsket velkommen til møtet. Da det var nye medlemmer til stede, ble det foretatt en kort presentasjon rundt bordet.

Medlemmene hadde fått tilsendt agenda for møtet. På grunn av ny informasjon fra SHT i forbindelse med undersøkelsen av helikopterulykka på Turøy, og påfølgende tiltak fra Luftfartstilsynet (LT), ble agendaen endret.

Leder startet med å gi en kort orientering om nytt sikkerhetsdirektiv som er utstedt, i forbindelse med at SHT har gjort funn som kan indikere tretthetsbrudd i et planethjul i gearboksen. Flyforbudet som tidligere omfattet EC225 og AS332L2 i tilbringertjeneste og begrenset annen flyging er endret, og omfatter nå all flyging med typene, også SAR-tjenesten. EASA kommer til å utstede sikkerhetsdirektiv som vil forby bruk av EC225 og AS332L2 for operasjoner som omfattes av EASA OPS.

Erik Hamremo orienterte om de tiltak Statoil har satt i verk for å håndtere situasjonen som har oppstått. Oljeoperatørene har et ansvar for å ivareta områdeberedskapen. Det vil si de fare- og ulykkesituasjoner som er avhengig av eksterne ressurser innenfor sikkerhetssonen på 500 m, samt et medisinsk ansvar. Redningsberedskapskravet gjelder implisitt også for helikoptertransporten i underveisfasen. Når LT nå utvidet flyforbudet til også å omfatte SAR maskinene, var det nødvendig raskt å finne ut hvordan man på en tilfredsstillende måte skal kunne ivareta sikkerheten til de ansatte på installasjonene og på reisen til og fra. Statoil har kommet frem til løsninger som fungerer tilfredsstillende på riggene, slik at man har ivaretatt det som forventes ut fra regelverket. Dette innebærer bl.a. bruk av beredskapsfartøy ved riggene. Men dette er en midlertidig løsning som sannsynligvis ikke vil fungere til høsten når man får mer en 4,5 meter bølger som er grensen for å plukke opp folk fra sjøen med overflatefarkost. Man må i en periode også se på den nasjonale redningshelikopter tjenesten som et supplement til f.eks medisinsk evakuering. Men man er klar på at dette ikke skal svekke kapasiteten til andre nasjonale redningsoppdrag, og man har registrert at det synes å være utfordringer med å holde beredskapen også i den tjenesten. Statoil jobber parallelt med å finne andre ressurser til å ivareta områdeberedskapen, som f.eks å bruke S92 til SAR oppdrag. Men her har man utfordring i forhold til hangarfasiliteter på enkelte av riggene, da hangarene er for små til å parkere S92 maskiner. Det er også under vurdering å ta inn igjen AS332L/L1 til denne tjenesten. Statoil ønsker innspill fra medlemmene om hva som er mulig å få til.

Både Ptil og fagforeningene følger utviklingen nøye, og understreket viktigheten av en forsvarlig beredskap for de ansatte på riggene. Ptil har startet en gjennomgang av hele beredskapen for petroleumsvirksomheten. Det ble påpekt at beredskapen gjennomgående er blitt «slank», og det ble oppfordret til å involvere alle parter, både på kort og lang sikt.

2. ICING conditions and the application of OEI RIPS penalties (Adam Durant, Aeroanalytica Ltd.)

Adam Durant fra SATAVIA og Jørgen Staffeldt fra CHC Helikopterservice, var invitert til møtet for å presentere prosjektet SATAVIA jobber med for å kunne varsle om isingsforhold under helikopteroperasjoner.

Adam Durant fra Aeroanalytica/Satavia har samarbeidet med Avinor, CHC og Bristow for å forsøke å finne løsningen på utfordringen med ytelses- (performance) beregninger under avgang fra land under potensielle isingsforhold. Data fra helikopterfabrikantene er meget restriktive og varslingen av isingsforhold er lite presis. Dette gir til dels betydelig begrensning i startmasse fordi potensiell fare for ising i denne fasen gjør at man må redusere startmassen for å opprettholde ytelseskravet. Dersom det kan framskaffes bedre informasjon/varsel om fare for isingsforhold kan bruken av avisingsutstyr begrenses uten fare for sikkerheten. Det vil ha positiv effekt på nyttelast, og dermed gi blant annet færre turer. I dag er det flygerne som må gjøre disse vurderingene og det er mulig å komme «i klem» mellom regelverket og kundens behov.

Løsningen som er under utvikling skal kunne varsle hvor stor fare det er for ising i områder og i forskjellige høyder. Det er spesielt varsling i områdene rundt flyplassene som er interessant. Disse dataene skal kunne sendes direkte til helikoptrene.

For å forbedre varslene er et ønske om å kunne koble informasjon fra værtjenesten med data fra helikoptrenes motorovervåkning. Likeledes er det nødvendig å utfordre helikopterfabrikantene når det gjelder kriterier og prosedyrer for bruk av avisingsutstyr. Trolig kan det også ligge utfordringer i forhold til operativt regelverk, selv om dette er relativt rundt formulert (... expected or actual icing conditions...). Det ble opplyst at tidsperspektivet for å ha en mulig løsning klar er 1-2 år.

Det er en del kostnader forbundet med utvikling og testing av programmet. I utgangspunktet er dette del av et ESA prosjekt for bruk av telekommunikasjon. HeliOffshore har finansiert oppstart av studien, og det er ønskelig at SF er behjelpelig med videre finansiering. I innværende år er det ikke satt av midler til forskning i SF, utenom det bidraget som er gitt til HSS3B. John Arild Gundersen tar dette videre til NOG/LFE, for å se hva de kan få til. Vi diskuterer dette videre i SF, og ber om å bli holdt oppdatert på utviklingen.

3. Status HOFO

Ørnulf Lien, LT orienterte om fremdriften i regelverksarbeidet. EASA Opinion 2015-04 er gått til EU kommisjonen fra EASA etter behandling i EASA-komiteen. Når den er ferdigbehandlet i EU kommisjonen, er det samtidig foretatt en beslutning om implementering.

AMC og GM til SPA.HOFO er i ferd med å ferdigstilles. Det var et «forhandlingsmøte» 25.-26.april i EASA der nordsjølandene (Norge, Storbritannia og Belgia) samt et par av helikopteroperatører var til stede og gjennomgikk de siste vanskelige punktene man måtte enes om. Det er nå på det nærmeste klart hva som kommer i AMC og GM, men det vil ikke bli publisert før IR'ene er ferdig. Det ble stilt spørsmål fra medlemmene om SF kunne få dette til gjennomgang før publisering, men det er usikkert. LT ga uttrykk for at dette hadde vært komplisert og at en ikke var helt fornøyd med utfallet.

LT gikk gjennom noen av punktene i HOFO regelverket, for å vise hvilke endringer som kommer i forhold til dagens regelverk. Det ble også viste en foreløpig, forenklet vurdering av konsekvensene og om kravene er sikkerhetsmessig bedre eller dårligere sett med norske øyne. Allerede nå er det klart at en

innføring av noen av kravene i AMC materialet vil medføre betydelige kostnader, mens den tilsvarende reduksjonen i risikonivå er usikker. LT vil ferdigstille denne vurderingen så snart som mulig.

Videre arbeid:

SPA.HOFO trer i kraft om 2 år. SF har vært skeptisk til hva det nye regelverket vil ha å si for sikkerheten for helikopterflygingene på norsk sokkel, og forumet har derfor bedt SD om å foreta en risikovurdering ved innføring av regelverket. Dette arbeidet er igangsatt, og anbudsinvitasjon er sendt til SINTEF, Safetec, UiS og DNV GL. Frist for innsending av tilbud er 2. juni, og endelig rapport skal være klar senest 19. oktober.

Innføring av HOFO vil være en politisk prosess, og fra fagforeningenes side er det ønske om at regelverket ikke tas inn i Norge.

Arbeidet med å lage en gapanalyse mellom dagens og framtidige krav er påbegynt. Ivaretagelse av gapene der gjeldende krav er strengere må forsøkes løst med tilleggskrav for å opprettholde sikkerhetsnivået. Gap der nye krav er strengere eller annerledes må løses ved å starte en forbedringsprosess. Dersom dette ikke er mulig/ønskelig kan AltMoc være en mulighet, men kanskje man kan se på andre løsninger for å lage alternativer. AltMoc er det vanligste supplement til regelverket, og er en alternativ måte å gjøre ting på som aksepteres av EASA. SF er en arena for å diskutere løsninger, slik at det ikke blir gjort forskjellige ting i organisasjonene.

I tillegg er sjøgang en problemstilling som ikke står i HOFO, og som vi må ta hensyn til, og komme med felles løsning på. Det sammen gjelder EBS. Dette ser SINTEF på i sin HSS3B.

LT-høring på HOFO Opinion. Dette er en «oppdatering» av tidligere høring. Den er sendt ut på nytt fordi det er gjort noen endringer i EASA komiteen. Høringsfrist 12.august. Teksten i høringsnotatet inneholder en rekke omkringingende forhold/konsekvenser. SF mener at denne høringen er egnet til å lage unødigg støy nå og den burde utsettes til endelig regelverk, inkludert EASAs descision foreligger. Ledelsen vil ta dette opp med LT.

4. Forsvaret orienterer

Kjetil Lærum er forsvarets nye representant. Han jobber til daglig på 337 Skvadron og flyr NH90. Han orienterte om status for innfasing av NH90, samt informerte om fremtidige øvelser i Nordsjøen.

5. Oppfølging av helikopterulykken.

Kåre Halvorsen fra SHT stilte i møtet for å orientere om status i undersøkelsen av helikopterulykka. Han hadde ikke så mye mer å si enn det som allerede er kommet frem i media, og da spesielt med tanke på nye funn som SHT hadde meddelt om dagen før. Men Halvorsen utdypet enkelte punkter og svarte på spørsmål fra forumet. Han orienterte om prosessen i SHT. Man har klart å få ut 13 sekunder FDR data fra HUMS, og man jobber nå med å tolke denne informasjonen. Det er til dels mange og sprikende spor man forsøker å følge. Trethetsbruddet som er funnet i et av gearene er en viktig brikke i dette puslespillet. Man prøver nå å finne ut noe om rekkefølgen, dvs om bruddet har oppstått tidligere, eller ved havariet. Man har så langt ingen forutsetninger for å si om trethetsbruddet kan være direkte årsak til ulykken.

Det ble bekreftet at SHT kjenner til transportskaden som gearboksen ble utsatt for i Australia, og at det er innhentet dokumentasjon fra AH som gjennomførte reparasjonen, og mer informasjon er etterlyst.

Det er mange instanser involvert i undersøkelsen med ulike roller. SHT er undersøkelsesmyndighet. Franske myndigheter har rettigheter som produsentland av helikopteret, og Airbus er formelt sett rådgiver og får tilgang på den informasjonen de har behov for. EASA er med som rådgiver, og det samme er LT. SHT har også valgt å ta den britiske havarikommisjonen (AAIB) inn i undersøkelsen siden de har hatt tilsvarende ulykker i de senere år. Mange komponenter er sendt til spesialiserte laboratorier for ulike typer dyptgående undersøkelser. Alle instansene får tilgang til ny informasjon samtidig, slik at de har mulighet

til å agere. Alt i alt er det 60 personer som er akkreditert og direkte involvert i undersøkelsen nå, i tillegg til de som deltok og fortsatt deltar i feltarbeidet.

Samarbeidet med fagfolk i Airbus fungerer fint, men det kan kanskje ligge utfordringer høyere i systemet. Man kan mene at Airbus har gått ganske hardt ut i media i forhold til å mene noe om årsaksforhold i ulykken. SHT kan, eller ønsker ikke, å styre det Airbus går ut med så lenge de ikke bruker beskyttet informasjon de har fått tilgang til gjennom undersøkelsen.

Forslaget til opprinnelig presseuttalelse fra SF er ikke lenger aktuell, men Anders Røsok og Ørnulf Lien vil forfatte en uttalelse om SF's syn på at helikoptertypen er satt på bakken, og hva det medfører av utfordringer for ivaretagelse av bl.a. SAR beredskapen. Vi må være klar på at vi har tillit til de prosessene som nå pågår rundt dette arbeidet. Hvis noen har et statement, så sendes dette inn til Røsok eller Lien.

6. Statusrapport fra Avinor

Stein Clason fra Avinor ga forumet en statusoppdatering vedrørende pågående prosjekt offshore.

Man har lagd en rute i «gapet» mellom kontrollområdene Ekofisk og Balder fra britisk luftrom og inn mot Sola, som luftfartøy uten ADS-B kan benytte. Når de kommer inn i kontrollert luftrom er det radardekning.

Utfordringen med VHF dekning for deler av Barentshavet søkes løst med posisjonsrapportering via Satcom til Bodø kontroll.

Kunngjøringsavdelingen i AVINOR har arbeidet med en Helikoptermanual tilsvarende AIP. Materialet som foreligger til Offshoredelen er foreløpig publisert som AIP SUP. Intensjonen er å utvide denne med offisiell informasjon om helidekk som diskutert på SF møtet 10.3.2016. Arbeidet har støtt på en del utfordringer når det gjelder koordinering av krav og forventninger hos de involverte partene at det er lagt på «hold». Avinor foreslår å holde en workshop. Se også sak 7. I mellomtiden har Kunngjøringsavdelingen startet arbeidet med innlandsdelen av helikoptermanualen, der blant annet «low-level» IFR ruter vil bli publisert.

Innfasing av ADS-B:

Statfjord CTA har måldato 8.12.16. Det ligger i planen å fase ut radar på Gullfaks, så man får en enhetlig tjeneste. Infrastruktur er på plass, og det som gjenstår er en sikkerhetsanalyse og testflygning for dekning.

Etter Statfjord begynner man arbeidet i Barentshavet. Goliat blir prioritert med måldato i 2017. Dette blir en del av Svalbardkorridoren som er under etablering. Man slår det sammen til et høyt prioritert prosjekt.

Neste etter det er Haltenbanken og Heidrun CTA med måldato 2017. Man har utsatt demontering av Heidrun radaren.

Det skaper utfordring i forhold til militære og andre øvelser at luftfartøy kommer inn i det som nå er kontrollert område uten å ha ADS-B. Hvis man gir dispensasjon for en maskin uten ADS-B, så må man tømme luftrommet for alle andre maskiner. Det er særlig utfordring dersom det er IFR forhold. Det forutses at den aktuelle situasjonen med EC225/AS332L2 kan gi utfordringer dersom det kommer inn eldre materiell som SAR-maskiner og som ikke har ADS-B.

7. Status Offshoremanual

John Arild Gundersen fra NOG LFE orienterte.

LFE mener at i utgangspunktet er ikke helikoptermanualen ønskelig for oljeindustrien. Det er en oppfatning om at dette kan bli en dyr og tungvint løsning.

LFE så følgende muligheter for veien videre:

Alt 1. Videreutvikling av dagens ordning.

Alt 2. Utvikle kunngjøringskonseptet. Dette må baseres på en forskriftsendring. Det må også nedsettes en arbeidsgruppe som må utrede hvordan man skal gå frem.

Det er enighet om at dagens ordning ikke er tilfredsstillende, og det er ønske om å få informasjonen samlet, istedenfor at alle har det som hvert sitt «private» system.

Det må nedsettes en arbeidsgruppe som kommer sammen til et møte. LT tar initiativ til et møte umiddelbart etter sommerferien. Se også tilsvarende tema i sak 6.

8. Gjennomgang av referat fra møtene 10.mars, 10.mai og 20.mai

Medlemmene har fått tilsendt referatene fra møtene. Ingen kommentarer. Referatene kan legges ut på hjemmesiden vår.

9. Eventuelt/Avslutning

1) Henrik Solvorn Fjeldsbø fra Industri Energi informerte om en bekymringsmelding fra LOL (Logistikkoperatør Luft) vedrørende det de mener er en svekking av flysikkerheten. Dette gjelder bl.a. nedleggelse av værobservasjon på Statoil sine innretninger og nedbygging av teletjenester offshore med dårligere vedlikehold av teknisk utstyr. Statoil må ikke i sin iver etter å spare penger automatisere værtjeneste på en slik måte at det går utover flysikkerheten. Fjeldsbø sender bekymringsmeldingen til medlemmene i SF. Industri Energi vil be om et møte med LT (eller SF).

2) SINTEF har sendt en forespørsel om å få bruke et par timer av møtet 8. september for å diskutere tiltak med en større gruppe eksperter vedrørende HSS3B. Forumet er positiv til det, og Ørnulf Lien gir SINTEF tilbakemelding.

3) Neste møte blir på Sola Strand Hotell 8. september.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Jim Urianstad (Bristow), Stein Clason (Avinor), Jon Skogen (NHS), Andreas Sætre (NF), Ole-André Lindanger (NHF), Tommy Olsen (NHF), Øyvind Øglænd (Blueway), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Bryn Kalberg (Ptil), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Roy Erling Furre (SAFE), Kjetil Lærum (Forsvaret), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Thomas Kolbeinsen (NFF), Tormod Larsen (Norsk Rederiforbund), Øyvind Jonassen (Norsk Rederiforbund), Ørnulf Lien (LT), Sven Ove Retland (LT), Anders Røsok (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet