



## 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  
Kirkessæther

Møteleder:  
Anders Røsok

Møtedato  
07.09.2017

### Møtereferat

---

#### **Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 7. september 2017, Scandic Airport Hotel Stavanger.**

Leder Anders Røsok ønsket velkommen.

##### **1. Gjennomgang av dagens agenda.**

Leder gjennomgikk dagens agenda. Et punkt ble meldt inn til eventuelt. Agenda godkjent.

##### **2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 15.juni 2017**

Referat ble gjennomgått, og godkjent etter mindre korrigeringer på et par punkt. Referatet kan legges ut på SFs nettsider.

##### **3. Ulykker & hendelser (U&H)**

Det var enighet om at ulykker og hendelser bør være et fast agendapunkt for framtiden.

- SHT kan legge fram informasjon om igangsatte og avsluttede saker siden sist, samt evt. andre forhold av interesse for SF
- SFs medlemmer kan informerer om hendelser av felles interesse.
- LT kan informere om innkomne saker i NF-2007 av felles interesse
- Likeledes kan relevante sikkerhetstilrådninger og andre tiltak basert på U&H drøftes.

Dette vil bidra til å ivareta deler av HSS-3 tilrådning T38 "Økt fokus på kommunikasjon for å lære av hendelser".

##### **3.a Turøy. Status på SHT's arbeid med undersøkelsen**

Hans Herdahl fra SHT ga SF en kort orientering om status på deres undersøkelse av havariet utenfor Turøy. Vedlagt følger presentasjon.

Etter SHT's presentasjon ble status og oppheving av flyforbudet diskutert. Det er ikke kommet henvendelser til LT fra selskap som ønsker å ta maskinen i bruk i Norge. Hvis det skjer, så må det bli under de krav som er stilt fra LT. Norsk Olje og Gass opplyste om at heller ikke de har fått noen henvendelser fra sine medlemmer. Ingen operatører i UK bruker maskinen etter det man vet.

NHF ga uttrykk for at de finner det er merkelig at LT har opphevet flyforbudet med de opplysninger man sitter på i dag. Leder påpekte at det er EASA som er sertifiserende myndighet. Når sertifiserende myndighet sier at kravene for å oppheve flyforbudet er tilfredsstillt, så har de forskjellige lands luftfartsmyndigheter begrenset mulighet til å bestride den avgjørelsen. Denne muligheten ble benyttet basert på konkrete innvendinger, men pr 7. juli var det LTs vurdering at disse forholdene var

tilfredsstillende ivaretatt. Kundene og operatørene kan likevel la være å ta maskinen i bruk, slik tilfelle er i dag.

Møtet LT kalte inn til i juli i forbindelse med oppheving av flyforbudet ble kommentert av NHF. De uttrykte for det første skuffelse over at ikke SF ble hørt, før myndighetene tok avgjørelse i en sak som har vært og er så viktig for forumet. Også måten nyheten ble kommunisert ut på, var lite tilfredsstillende. Det forelå en enighet om at SF skulle informeres før pressen, men dette ble ikke overholdt fra LTs side. CHC kritiserte også LT for at nyheten kom ut i media før man fikk mulighet til å orientere internt i selskapet om avgjørelsen.

Industri Energi var enig i kritikken, og poengterte at da ryktene om oppheving av flyforbudet begynte å sive ut noen dager før, så burde det ha vært nok tid til å informere SF.

SF stiller seg uforstående til Luftfartstilsynets valg av kommunikasjonsstrategi for offentliggjøringen av endringen av sikkerhetsdirektivet. SF er av den oppfatning at det eksisterte en forpliktelse fra myndighetene til at SF skulle orienteres i forkant av en opphevelse eller endring av dette direktivet. SF vil anmode om at Luftfartstilsynet tar dette syn til etterretning i fremtidige arbeidsprosesser da forumet er en sentral aktør i arbeidet med å bidra til økt sikkerhet for personelltransporten på norsk sokkel og viser i den forbindelse til forumets mandat og sammensetning.

NHF oppfordrer oljeselskapene til å bli aktive i Heli offshore, siden arbeidstakerorganisasjonene ikke har mulighet til medlemskap der. Det tas opp saker i Heli offshore som er av interesse for Norge, og denne informasjonen bør SF få. I mars 2015 var Gretchen Haskins, Chief Exec i HeliOffshore invitert til SF for å presentere organisasjonen. Hun tok i den forbindelse initiativ til et samarbeid og gjensidig informasjonsutveksling. I hvilken form dette skulle foregå, skulle diskuteres fremover. SF vil rette en skriftlig henvendelse til Norsk Olje og Gass og anmode om at organisasjonen vurderer medlemskap i Heli offshore.

#### **4. Orientering fra siste møte i RSC (Tor-Andreas Horne)**

RSC (Rotorcraft Sectorial Committee) er en forholdsvis nystartet komite i EASA, og Tor-Andreas Horne er SFs representant i denne komiteen. Horne orienterte om arbeidsformen i RSC, og hvilke saker som tas opp der. Det er allerede utskiftninger i ledervervene i RSC, og både ny leder og nestleder må velges til neste møte. Horne gikk igjennom referatet fra møtet i RSC 20.-21.juni. Dette referatet har medlemmene i SF fått tilsendt. På forespørsel fra Horne om hvor mye medlemmene av SF ønsker å få tilsendt av den informasjonen han mottar fra RSC, så var tilbakemeldinga at de ønsker å få tilsendt alt. Man vil gjerne at agenda for kommende møter i RSC blir sendt til SF i forkant av disse, slik at det er en mulighet til å komme med innspill som Horne kan bringe inn i møtene. Agenda for det neste møtet i RSC (7.-8.desember 2017) følger vedlagt.

#### **5. AWSAR S-92, Nytt helikopter på beredskap (Tor-A Horne)**

Etter Turøy-ulykka og flyforbudet for EC225, fikk CHC utfordringer i med flåtesammensetningen forhold til både for tilbringertjeneste og SAR/AWSAR. Selskapet valgte, i dialog med kundene, å sette inn AS332 L/L1 på SAR, og S-92 i tilbringertjenesten. Det ble satt i gang arbeid for å erstatte det eldre materiellet og det er nå kommet nye S-92 maskiner som benyttes til AWSAR. De nye maskinene har gjennomgått stor utvikling og selskapets oppfatning er at de fremstår som veldig bra. Tilbakemelding fra flygerne/besetningene? er at man har fått et mye bedre helikopter, og at man ikke ønsker å gå tilbake til EC225 selv om flyforbudet er opphevet.

Tor Andreas Horne presenterte de tekniske dataene for helikopteret.

Fra PTIL sin side var det stor bekymring da flyforbudet ble omfattet til også å gjelde SAR tjenesten. SAR-tjeneste og områdeberedskap er et av PTILs kjerneområder, og man har derfor fulgt nøye med på utviklingen. Deres generelle inntrykk er at man har funnet akseptable løsninger underveis, og de langsiktige løsningene som er valgt, er veldig positive.

LT har ikke hatt vesentlige merknader til måten den krevende flåtesituasjonen har vært håndtert på fra noen av selskapene.

Norsk Olje og Gass mener det er viktig at de kommer ut til operatørene og ser hva som finnes av utstyr, slik at kontraktsavdelingen har en bedre forståelse når de inngår nye kontrakter.

#### **6. HOFO arbeidsgruppe. Utkast til mandat og representasjon**

SPA.HOFO implementeres som europeisk regelverk 1.juli 2018. Regjeringen har besluttet å ikke ta inn HOFO på norsk kontinentalsokkel, da dette ikke er innenfor EØS sitt geografiske virkeområde. LT skal utarbeide nasjonale regler for helikopteroperasjoner på kontinentalsokkelen. SF skal i henhold til sitt mandat være en pådriver for helikoptersikkerhet, og dermed proaktiv i forhold til regelverksutvikling. På møtet i SF i juni ble det derfor nedsatt en arbeidsgruppe som skal gi konkrete innspill til LT på nødvendige endringer til de relevante forskriftene for offshore helikopteroperasjoner. Målsettingen er å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået på norsk kontinentalsokkel. Dette betyr blant annet å gi innspill på nødvendige tilleggskrav til et norsk regelverk.

Arbeidsgruppa hadde møte 21. august. Notat fra dette møtet har medlemmene fått tilsendt tidligere, og er også vedlagt referatet.

Det bør sendes et formelt brev fra SF til Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet om deltakelse i arbeidet med nasjonal regelverksutvikling.

Ørnulf Lien informerte om at det er også internt i LT er nedsatt en arbeidsgruppe som skal planlegge utarbeidelse av regelverket.

Det gjenstår forhandlinger med EU om hvordan reservasjonen skal implementeres. Dette håndteres av SD.

LT bør publisere en AIC om hva som gjelder så snart det er klart.

Arne Roland er utpekt som leder av arbeidsgruppa i SF, og Ørnulf Lien vil bli LTs representant i denne. Det er ikke valgt noen sekretær. Det vil bli en del arbeid på enkelte i arbeidsgruppa, og Roland ba om at ledelsen i SF sjekker ut muligheten til å få midler fra SD for frikjøp og støtte til dette.

#### **7. Flyging i Barentshavet**

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet for statsbudsjettet 2017, er et av kravene i Hovedmål 1 at Luftfartstilsynet skal kartlegge og vurdere utviklingen i Nordområdene på et overordnet nivå, med sikte på å identifisere utfordringer og muligheter for norsk luftfart, samt konsekvenser for Luftfartstilsynets rolle og ansvar.

SF hadde i januar 2015 et ekstraordinært møte, der utfordringer knyttet til oljevirksomhet i Barentshavet stod på agendaen. Hensikten med møtet var å avklare hva forumet i sin rolle som pådriver kan gjøre for å sikre en forsvarlig tilbringer- og redningstjeneste i området. Det ble da enighet om at Barentshavet skulle være et fast punkt på agendaen i SFs møter fremover. Siden aktiviteten i området ikke ble som forventet på det aktuelle tidspunktet, har dette ikke blitt fulgt opp. De momentene som man den gang drøftet, er fortsatt like aktuelle, og noe forumet må ta tak i. I vår rolle som pådriver, må vi anmode f.eks. Ptil og Avinor om å gjennomføre anbefalte tiltak.

Norsk Olje og Gass har stort fokus på temaet, og operatørene står i dag midt i problemstillingen. De største utfordringene er lange avstander, dårlig dekning med værvarsling (inkl. TAF) i området, landing/avgang/flyging i russisk luftrom, alarmtjeneste, mangel på ADS-B dekning, begrenset med hjelpemidler på flyplassene etc.

Man ble enig på møtet om å nedsette en arbeidsgruppe som tar tak i disse utfordringene. John Arild Gundersen fra Norsk Olje og Gass har påtatt seg å lede arbeidsgruppa. I tillegg stiller følgende organisasjoner med en representant:

CHC

Bristow  
Avinor  
Industri Energi  
Ptil  
LT

Organisasjonene sender inn navn på deltakere direkte til Gundersen.

### **8. HSS-3b. Vurdering og oppfølging av anbefalinger**

Det gjenstår fremdeles en del anbefalinger fra tidligere studier som ikke er lukket, i tillegg til de nye anbefalingene i HSS-3b. Norsk Olje og Gass er den formelle eieren av HSS studiene, og har bedt SF som den mest hensiktsmessige arenaen for å følge opp arbeidet med og lukking av mange av anbefalingene.

Det var enighet om at det bør etableres oversikt over alle anbefalingene, med SFs vurdering og prioritering samt status på hva som er gjort. De åpne anbefalingene er samlet i et skjema som medlemmene tidligere har fått tilsendt. På møtet ble det startet en gjennomgang av anbefalingene og skjemaet ble oppdatert med status og forslag til videre arbeid. Oppdatert skjema følger vedlagt referatet.

### **9. Regelverk/orienteringssaker**

Det ble kort henvist til at Norges statlige flysikkerhetsprogram ble underskrevet og offisielt gjeldende fra 27.6.2017. Dette kan hentes på [LTs Internettsider](#) og viser hvordan norske myndigheter vil arbeide med flysikkerhet. Det inneholder også målsettinger for flysikkerhetsnivået. Verdt å merke seg er at det ambisiøse målet for offshore helikoptervirksomhet i perioden 2017-2021 er 0 ulykker målt pr. 100 000 landinger. Det tilsvarende måltallet for passasjerflyging med store fly er 0,2!

### **10. Eventuelt**

Jim Urianstad (Bristow) tok opp tema om standardisering fra oljeselskapenes side. Det bør være like prosedyrer/krav fra oljeselskapene slik at man unngår forvirring i cockpit. Dette ble også poengtert fra Arne Roland og Tor Horne (CHC). Flere oljeselskaper opererer med en Minimum Equipment Requirement List, som er tilleggskrav i forhold til det som står i MEL. Det kan her oppstå forvirring hos flygerne om hva som egentlig gjelder. Problematikken er forskjellig standard, og det bør jobbes mot en felles standard i Norge.

Jon Arild Gundersen (Norog) mente dette er en utfordring. Globale selskaper har gjerne én safety-leveranse, og er selskapets anliggende. IOGP må evt. her komme på banen. Man skal samtidig være ydmyke overfor utenlandske selskap, da de vet hva de driver med. Det kan drives lobbyvirksomhet rundt dette temaet.

Neste møte blir 23.november på Scandic Airport Hotel Stavanger.

Marianne Kirkesæther  
Sekretær

Til stede: Tommy Olsen (NHF), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Toril Torlei (SAFE), Hans Herdahl (SHT, observatør), Øyvind Volley (Norsk Flygelederforening), Petter Walhovd (Norsk Flyverforbund), Jim Urianstad (Bristow), Tormod Larsen (Norsk Rederiforbund), Bryn Kalberg (Ptil), Arne Roland (CHC), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Sven Ove Retland (LT, observatør), Anders Røsok (LT), Ørnulf Lien (LT, observatør), Rune Sæthre (LT, observatør), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:  
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet