



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
08.09.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 8.september 2016

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Leder ønsket velkommen til møtet, og gikk igjennom dagens agenda. Agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 2.juni.

En rettelse gjort i punkt 3, avsnitt 4. Referat godkjent etter rettelse.

3. HSS-3b (SINTEF)

Tony Kråkenes og Solfrid Håbrekke fra SINTEF hadde bedt om å få tildelt tid på møtet for å orientere om status på HSS-3b. Studiens omfang er begrenset til tekniske forhold, og Tony Kråkenes presenterte for SF modellen studien baseres på.

HSS-3b skal ta for seg følgende:

1. Oppsummering av utviklingstrekk de siste 5 år
2. Utviklingstrekk de neste 5-10 år (Herunder HOFO)
3. Relevant statistikk (ulykker, hendelser, trafikkvolum)
4. Gjennomgang av nye ulykker på britisk sektor
5. Vurdering av CAP1145 for norske forhold
6. Anbefalte tiltak.

SINTEF ønsket innspill fra SF som ekspertgruppe. Arbeidet med tiltak er det viktigste i studien, og foreslåtte tiltak for helikoptersikkerhet skal vurderes og prioriteres, med kost-nytte-analyser av de viktigste tiltakene. SINTEF har allerede gjennomført et ekspertgruppemøte, hvor flere av SF's medlemmer deltok. Man kom imidlertid ikke i mål med alt, og siden det er utfordrende å samle travle eksperter til møter, og kort tid igjen av prosjektet, hadde SINTEF derfor spurt om å få bruke en del av SF-møtet til en workshop. De anså SF-møtet til å være perfekt i så måte, både tidsmessig og ikke minst i forhold til den kompetansen som er i forumet.

Forumet ble delt inn i to grupper, hvor gruppe 1 skulle ta for seg de tekniske RIF'ene (Risikoinfluerende Tiltak), og gruppe 2 de resterende RIF'ene.

Studien vil være et viktig verktøy for myndighetene som skal legge rammefaktorene for operasjoner på norsk kontinentalsokkel. Studien er NOG's, og de vil ikke legge politiske føringer, men HSS-3b vil være et viktig supplement til konsekvensutredningen SAFETEC gjennomfører overfor SD, som skal legge premissene.

Vedlagt følger SINTEF's presentasjon.

4. HOFO – orientering om prosjektet. (SAFETEC)

Kai Roger Jensen fra SAFETEC var invitert til møtet for å orientere om status på konsekvensutredningen de utfører for Samferdselsdepartementet, vedrørende mulig innføring av felleseuropeiske tilleggsregler for offshore helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel.

Følgende områder skal belyses:

- Sikkerhetsmessige konsekvenser
- Nærings- og sysselsettingsmessige konsekvenser

Rapporten skal være med på å redusere usikkerheten rundt innføring av HOFO, og brukes som del av Samferdselsdepartementets beslutningsgrunnlag og videre dialog med EU.

Rapporten er SAFETEC's selvstendige rapport, produsert for Samferdselsdepartementet som kunde. Rapporten vil ikke bli sendt på offentlig høring.

Utkast til rapport vil være klar i midten av oktober. Det er klare begrensninger innenfor de rammene SAFETEC har fått, og detaljrikdommen i studien speiler disse begrensningene.

I utlysningsteksten i anbudsinvitasjon har SD skissert ulike scenarier som analysen skal baseres på, og som SF fikk en orientering om.

Vedlagt følger SAFETEC's presentasjon.

Det skal avholdes et ekspertgruppemøte i Oslo 15.september hvor flere av SF's medlemmer skal delta

5. Ptil's svarbrev vedr. formalisering av NOG 066

I oktober 2015 sendte SF brev til Petroleumstilsynet med forespørsel om formalisering av NOG 066. Svaret fra Ptil har latt vente på seg, da man har måttet involvere flere instanser.

I utgangspunktet var Ptil positiv til en løsning som det som var skissert i brevet fra SF.

Ptil deltok 15.10.2015 i møte i Samferdselsdepartementet, sammen med representanter fra Utenriksdepartementet, Olje- og energidepartementet og Luftfartstilsynet, hvor EASA opinion 04/2015 (HOF0) ble diskutert. Det ble også diskutert muligheten for å fastsette tilleggskrav på områder som tematisk er dekket av forordningen. Som følge av at EU har valgt å legge opp til totalharmonisering av disse områdene gjennom forordningen, ble det konkludert med at det ikke er mulig for verken Luftfartstilsynet eller Petroleumstilsynet å fastsette andre eller skjerpene krav på generelt grunnlag. Forordningens angivelse av forsvarlighetsnormen vil som utgangspunkt være ufravikelig, men åpner likevel for stedsspesifikke tilleggskrav.

Dersom det anses å være behov for å stille tilleggskrav for virksomheten på sokkelen, må det etter Ptil's syn først avklares rekkevidden av denne åpningen for særregulering.

Fra Samferdselsdepartementets (SD) side ble det oppfattet som en dobbeltregulering hvis Ptil gjorde en henvisning til NOG 066 i sitt regelverk. Det kunne ikke SD akseptere. Dette er en luftfartssak, og Ptil kan ikke regulere forhold som ligger til luftfartsmyndighetene.

SF er av en annen oppfatning, og trekker parallell til regulering av helikopterdekk på installasjonene i Nordsjøen. Man har ikke her en totalharmonisering, men et dobbeltregulerende moment. Formelt er det løst slik at Luftfartstilsynets forskrift her er rettet mot de som opererer, mens Ptil's forskrift retter seg mot eierne av helikopterdekket. Formelt vil det i denne saken også kunne gjelde hver sine rettssubjekter. Man kan tenke seg at HOFO retter seg mot helikopterselskapene, men det som Ptil vil formalisere kan være noe oljeselskapene skal legge til grunn når de bestiller tjenesten, som tilleggsregler.

Man må kunne utfordre fortolkningen til SD. Ledelsen må ta noen avklaringer internt i LT og overfor SD, og finne ut om den hele og fulle vurdering i saken er gjort.

6. Avinor orienterer (Stein Clason)

Stein Clason informerte om Status på følgende saker offshore hos Avinor:

- I AIP sammenheng kommer det en del endringer 15.september. Dessverre har det vært til dels dårlig kommunikasjon mellom oljeselskapene og Avinor vedrørende nye plattformer som kommer og plattformer som skal fjernes på sokkelen, noe som skaper problemer for Avinor i forhold til kart som skal endres.
- Avinor har gitt ut en ny AIC (A 05/16) vedrørende endring i bruk av fraselogi.
- Offshoremanualen har fått et skudd for baugen. Rigg-delen av prosjektet er satt på «hold» siden tilbakemeldingen fra industrien er uklar, og informasjon om rigger ikke ønskes oversendt fra operatørene. SF ber om at LT inviterer involverte parter (oljeselskapene, Avinor, operatørene) til et møte for å avklart hvordan dette skal løses.
Kunngjøringstjenesten fortsetter med en Helikopter Manual med informasjon om innlandsoperasjoner, samt for prosedyrer og luftrom for offshore operasjoner.
- Når det gjelder ADS-B, så vil radar på Gullfaks fases ut 8.desember 2016, og erstattes av fire ADS-B sensorer som vil bidra til dekning i Statfjord CTA. Videre i 2017-18 vil etablering av Heidrun CTA være neste prosjekt, deretter Norne og Barentshavet
- SAR-maskinene har dispensasjon fra kravet til ADS-B transpondere. I utgangspunktet kan kun et helikopter uten ADS-B begynne seg i et gitt område av gangen. For at SAR-maskinene ikke skal rammes av dette kravet, og for at flygekontrolltjenesten skal fungere tilfredsstillende, har Avinor etablert «korridor prosedyrer» inn til SAR områder.

Se Stein Clason sin presentasjon.

7. Mulig deltakelse i EASA Rotorcraft Sectorial Committee

I forbindelse med omorganisering av sikkerhetsarbeidet i EASA er det kommet en forespørsel til SF om forumet vil stille seg positivt til å delta i EASA Rotorcraft Sectorial Committee med en industrirepresentant, dersom det skulle bli aktuelt.

Ørnulf Lien redegjorde for de forskjellige komiteene i EASA, og bakgrunn for invitasjonen. EASA er i ferd med å omorganisere de forskjellige komiteene. EHEST blir lagt ned, og man har behov for andre komiteer for helikopter.

Det var noe uenighet på møtet om det var av interesse å delta. Konklusjonen var at det vil være av interesse å delta siden det er i slike fora prioriteringene drøftes og veien framover legges, og det gir SF mulighet til å påvirke prosessene på et tidlig stadium. Dersom EASA sender en formell invitasjon, vil SF ta standpunkt til om hvem som eventuelt kan delta.

8. Eventuelt/Avslutning

Det var meldt inn en sak under eventuelt. Ptil/NOG tok opp Safety Notice # 2016.02 - Aviation Occurrence - Risk of Collision utgitt av Canada – Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board (C-NLOPB), om en hendelse under innflyging til en rigg i deres område. Et helikopter kom nær en supplybåt på siste del av en instrumentinnflyging (NDB-ARA). Rapporten inneholder en del forslag til tiltak for å forbedre sikkerheten for slike operasjoner. Dette er en kjent risiko også i våre operasjoner. Dersom helikopteroperatørene følger alle forutsetninger og krav som ligger til grunn for å gjennomføre en ARA innflyging til rigger/båter, og som forutsetter at innflygingssektoren og sektoren for avbrutt innflyging er klarert fri for hindringer, skulle slike situasjoner ikke kunne oppstå.

Dato for neste møte er 17.november, på Sola Strand Hotel.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Jim Urianstad (Bristow), Stein Clason (Avinor), Dag Vidar Jensen (NHS), Per-Arne Utne (NF), Tommy Olsen (NHF), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Bryn Kalberg (Ptil), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Roy Erling Furre (SAFE), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Tormod Larsen (Norsk Rederiforbund), Dag Johan Sætre (Bleway) Ørnulf Lien (LT), Hans Herdahl (SHT), Sven Ove Retland (LT), Anders Røsok (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet