



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
09.03.2017

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Møtet ble holdt på Scandic Airport Hotel, Stavanger.

1.Velkomst.

Leder Anders Røsok ønsket velkommen. Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet, da vi hadde noen nye representanter til stede.

2.Gjennomgang av dagens agenda.

Leder gjennomgikk agenda for møtet. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

3.Godkjenning av referat fra møtet i SF 17.november 2016

Det var ikke kommet inn kommentarer til referatet fra møtet i SF 17.november 2016 – referat godkjent.

4.SHT orientering

Hans Herdahl orienterte forumet om status på SHT's undersøkelsen etter Turøy-ulykken. SHT skal komme ut med foreløpig rapport 29.april, som blir en ekstrakt av de fakta de har i dag. Herdahl presiserte at SHT's rolle er å finne fakta og analysere disse og å finne årsaksforhold. Det er ikke SHT's oppgave å mene noe om helikoptrenes luftdyktighetsstatus og en eventuell opphevelse av flyforbudet.

5.Status EC225

LT hadde et møte med Bristow og CHC i slutten av februar hvor de orienterte om status hos Airbus. LT vil ta den tiden som er nødvendig før det blir aktuelt å oppheve sikkerhetsdirektivet, noe også den nye luftfartsdirektøren er klar på. CAA-UK støtter oss i den avgjørelsen.

Operatørene og kundene har ikke fått den informasjonen som myndighetene har fått, og var skeptisk til om det ekstraordinære møtet man har innkalt til 16.mars, er et møte for å overbevise SF om at flyforbudet kan oppheves. Det ble presisert av LT's representanter i SF at det er det ikke. Det er et rent orienteringsmøte der det vil være mulig for alle til å stille spørsmål til Airbus. SF skal ikke mene noe, eller ta noen avgjørelser på møtet. Operatørene er fornøyd med at LT tar ansvar, slik at belastningen ved å oppheve forbudet på nåværende tidspunkt ikke blir overført til operatørene.

Det er klart at flyforbudet ikke er permanent, heller ikke i Norge og Storbritannia. Erfaring tilsier at på et eller annet tidspunkt vil man få et tilstrekkelig grunnlag for å sette maskinen i drift igjen. Det er også et politisk aspekt i saken.

Det har vært arbeidet intenst fra Airbus side for å dokumentere overfor EASA at alt er ivarettatt på tilstrekkelig vis for å tilbakeføre maskinen. Denne innsatsen må nå rettes mot Norge og Storbritannia. I tillegg til dokumentasjonsarbeidet mot luftfartsmyndighetene, gjenstår en betydelig innsats for å gjenoppbygge tilliten til helikoptertypen og Airbus Helicopters blant de andre aktørene. SF representerer

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 vesentlig forbedring av helikoptersikkerheten på norsk sokkel, og være en pådriver overfor ansvarlige myndigheter og aktører slik at de risikoreduserende tilrådingene i NOUene blir gjennomført. Forumet som er oppnevnt av luftfartsdirektøren, ledes av seksjonssjef Anders Røsok, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

blant annet passasjerer, kunder, operatører og deres medarbeidere, og vil gjerne lytte og bidra når det er grunnlag for det. Dersom det er aktuelt og behov for det kan SF uttale seg i saken.

6.HSS-3b

Tony Kråkenes fra SINTEF var invitert til møtet for å presentere sluttresultatet fra HSS-3b som ble publisert i februar i år.

Resultatet fra studien ble først lagt frem på en pressekonferanse rett før jul 2016, men av ulike årsaker har utgivelsen av rapporten trukket ut i tid. Etter presentasjonen før jul, kom det kritikk av studien på enkelte punkt. Dette er i noen grad forsøkt ivarettatt av SINTEF, som har brukt tid på kvalitetssikring av innholdet i rapporten, og dette er en av grunnene til at utgivelsen har blitt forsinket.

Kritikken har blant annet gått på at statistikken i liten grad benytter rater og heller antall. Dette kan gi et skjevt bilde når eksponering ikke tas i betraktning. Det er også oppfatninger om at noen anbefalinger ikke er tilstrekkelig begrunnet i rapporten.

SINTEF har gjennomført flere studier innenfor helikoptersikkerhet (HSS 1-3). HSS 3-b er en oppdatering av utvalgte sentrale deler av HSS-3, hvor man tar spesielt hensyn til de seneste helikopterulykkene på britisk side, CAP 1145 og HOFO regelverket. Anbefalingene i studien er hovedsakelig knyttet opp mot disse elementene. Når anbefalingene skal brukes i videre arbeid, kan de være uheldig dersom det blir stilt spørsmål ved konklusjonene som har kommet frem.

John Arild Gundersen har overtatt ledelsen av styringskomiteen for studien i Norsk Olje og Gass. Når det gjelder oppfølging av anbefalingene, har det vært vanlig at SF har en rolle. Til neste møte må gjøres et utvalg av de anbefalingene som SF mener det er viktigst å jobbe videre med.

Link til studien:

<http://www.sintef.no/globalassets/sintef-teknologi-og-samfunn/rapporter-sintef-ts/rapport-hss-3b---final-06-03-2017.pdf>

7.Avinor orientering (Stein Clason)

Stein Clason i Avinor oppdaterte SF på følgende:

- Endringer i AIP Norge. Nye rigger krever nye trafikksoner rundt riggende. Endringene publiseres 30.mars.
- Hendelse i januar der to helikoptre, som begge lå i 1000 ft, fløy mot hverandre på samme HR. Hendelsen har ført til at det er avtalt og publisert nye prosedyrer for flyging under CTA.
- Riggdelen av Offshore-manualen er fremdeles på vent. Det er ikke blitt noen løsning med industrien i forhold til rigginformasjon og finansiering.
- Det er nå ADS-B dekning i hele Nordsjøen, og supplerende overvåkning i form av radar og Multilateration.
- Tidsaspekter for videre etablering av ADS-B i Heidrun CTA, Norne CTA og Barentshavet
- Krav til transponder der man har ADS-B tjeneste.
- Tillatelse til å fly på dispensasjon for SAR-operasjoner.

8.HOFO

Rapporten i forbindelse med konsekvensutredningen av regelverksendringer for offshore helikopteroperasjoner som SAFETEC gjennomførte for Samferdselsdepartementet, kom i desember. Det var ikke i SAFETEC sitt mandat å utarbeide tilrådninger i rapporten

Hovedkonklusjon i SAFETEC sin rapport er at innføring av HOFO på kort sikt vil påvirke flysikkerheten i marginal negativ retning. På lang sikt er bildet mer usikkert, men man ser for seg en ytterligere forverring fra marginal til moderat negativ påvirkning. SAFETEC har vurdert forskjellige scenarier, og ingen av dem konkluderer med at innføringen av HOFO vil styrke flysikkerheten i Norge.

LT har på anmodning sendt en tilleggsvurdering til SD basert på argumentasjonen i SAFETEC-rapporten. Saken ligger i SD til behandling.

9.SF - Mandat/metodikk/representasjon

Det er ingenting i vårt mandat som tilsier at vi skal tenke politiske prosesser eller ta hensyn til andre ting, når vi gjør flysikkerhetsmessige vurderingene i SF. Grunnlaget for SF er å være pådriver for å presse frem løsninger som forbedrer sikkerheten. Vi må være en stemme og ha et output. Ikke bare sitte og diskutere saker i plenum, men gi samfunnet opplysning om hva vi har vedtatt i ulike saker.

Noen ganger kan dette bli et dilemma for medlemmene. HOFO var et klart eksempel på dette, hvor ikke alle medlemmene kunne stille seg bak den beslutningen og de anbefalingene som ble tatt i forumet. Det var en stor utfordring, og endte med å bli et problem da arbeidsgruppa leverte sitt arbeid i SF. Det kom frem at hvis man ikke kan ha nyanser i avgjørelser, og være uenig, så blir det vanskelig for enkelte å delta i forumet.

Dette reiser et spørsmål om hvordan vi skal jobbe fremover. Alle er med i forumet på vegne av sine organisasjoner, og i kraft av den stillingen og den ekspertisen man besitter. Fordelen med SF er at alle blir hørt, og at alle parter får komme med sitt syn. Synspunktene blir lagt på bordet i et faglig innrettet miljø hvor man er opptatt av å være løsningsorientert og komme til konsensus.

Det som ble fremhevet var følgende:

- Man må i større grad nedsette arbeidsgrupper som jobber frem løsninger i saker, og presenterer dette i møter.
- Styrken i SF er deling av informasjon, sterkt faglig miljø, trepartssamarbeid.
- Teknisk side må i større grad komme med. Man må jobbe mer med tilrådninger som er kommet frem i andre fora, for å se om det er noe vi kan hente der.
- Vi må søke å bli fokusere i forhold til hva vi skal diskutere og mene noe om.
- Man må sende ut en mer strukturert saksliste, lik den Ørnulf Lien hadde i sin tid. Det er lettere da å kunne presentere det i egen organisasjon før man går i møte.
- Man må ikke undervurdere den rollen SF har. Sakene variere fra tunge politiske saker til sikkerhetsmessige.
- Nordområdene må vi ikke slippe. Arbeidsgrupper sektorielt.
- Agenda og saksliste må sendes ut minst tre uker i forveien hvis det er saker som må behandles internt i organisasjonene først.

10. Eventuelt

Neste møte blir 15.juni. Til da har ledelsen følgende oppgaver:

- Lage ny møtestruktur med saksliste
- Gjennomgå HSS-3b for å se hvilke tilrådninger det vil være aktuelt å behandle i SF. Se hvilke som krever arbeidsgrupper, samt behov for å innhente ekstern ekspertise.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Stein Clason (Avinor), Per Erdahl Andersen (NHS), Ole André Lindanger (NHF), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Toril Torlei (SAFE), Hans Herdahl (SHT), Øyvind Volley (Norsk Flygelederforening), Petter Walhovd (Norsk Flyverforbund), Jim Urianstad (Bristow), Øyvind Jonassen (Norsk Rederiforbund), Bryn Kalberg (Ptil), Arne Roland (CHC), Sven Ove Retland (LT), Anders Røsok (LT), Ørnulf Lien (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi: Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet