



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
10.05.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 10. mai 2016

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) kom sammen til et ekstraordinært møte på Scandic Airport Hotel Stavanger 10.mai, for å gjennomgå den tragiske helikopterulykken på Turøy 29.april hvor 13 personer mistet livet.

Leder av SF, Anders Røsok, innledet møtet med å ønske velkommen, og det ble foretatt en kort presentasjon av deltakerne.

Luftfartstilsynet var representert med Luftfartsdirektøren, samt direktører og inspektører fra henholdsvis operativ og teknisk avdeling. Disse hadde sittet i møte med britisk luftfartsmyndighet (CAA UK) dagen før, og på morgenen før møtet i SF startet. Røsok stilte SF spørsmål om det var mulig for den britiske delegasjonen å få delta på en del av møtet, og redegjøre for britiske tiltak etter ulykken. Forumet ble enig om at de kunne delta på slutten av møtet etter at medlemmene hadde fått en gjennomgang av hendelsen, og diskutert hva SF skulle foreta seg videre.

Erik Hamremoen fra Statoil startet med å gi en kort presentasjon av hva Statoil har av informasjon om ulykken, og beslutningen selskapet foretok en time etter hendelsen om at helikoptertypen med øyeblikkelig virkning skulle tas ut av tjeneste for selskapet. Dette ble alle de store oljeselskapene orientert om.

Tor Andreas Horne fra CHC Helikopter Service fulgte opp med å gi den informasjonen CHC har om hendelsesforløpet. Forumet fikk også en orientering om selskapets flåte i Norge, og hvilke undersøkelsesgrupper selskapet samarbeider med. De har også nedsatt en intern undersøkelsesgruppe.

Den tekniske tilstanden til helikopteret i forkant av ulykken har fått stor oppmerksomhet i media. Horne redegjorde for hva dette dreide seg om, og oppfølgingen på teknisk side.

Tilbakemeldinger fra flygerne har vært at dette var en maskin med få tekniske problemer, og at de var generelt positiv til å operere den.

Redningsmannskapet fant fort flyge- og taleregistratoren, og data derfra er lastet ned. Hovedverneombud for flygere var til stede ved avspilling av data.

Hans Herdahl fra SHT informerte SF om jobben som har blitt gjort i SHT så langt, og det som skal gjøres fremover. SHT ble varslet om ulykken ca kl 1230, og kl 1545 var tre personer på vei til Bergen for å starte undersøkelsen på havaristedet. To av disse dro ut til ulykkesstedet, der det allerede var igangsatt dykkerarbeid, og oppheising av vrakdelar fra sjøen. Om kvelden den 29.april fant man flyge- og

taleregistratoren og den ble sendt til AAIB i Farnborough. Den største vrakdelen (flykroppen) ble tatt opp på lørdag, og fraktet med båt til Håkonsvern, der man samlet alt funn i en stor garasje. Delene er fraktet videre til Kjeller, og 35 personer jobber nå med å finne årsaken. Både AAIB, BEA og Airbus bistår i dette arbeidet. Det er et møte i dag (10.mai) hvor man skal etablere det teamet som skal jobbe videre med å undersøke årsaksforholdene. To representanter fra SHT er fremdeles på havaristedet, hvor det i tillegg er to båter, undervannsrobot og 30 dykkere som jobber med å finne flere vrakdeler. Det er etablert et søksområde, men det er fremdeles bare et lite område som er blitt gjennomført, og det gjenstår mye arbeid. Blant annet er det deler fra gearboks man er på jakt etter. Man har sikret lagringskortet fra maskinen, og håper å få ut HUMS data.

De som bistår i arbeidet på Kjeller, blir oppdatert daglig i en såkalt søkerapport om hva man har funnet. Det er ikke avklart ennå hvor gearboksen skal sendes for undersøkning. Uansett vil det være streng protokoll for hvordan dette håndteres. Delene vil bli sendt i forseglet boks, med representanter fra SHT til stede når denne åpnes.

Tom Gøran Jodal, teknisk direktør i LT, informerte om de tiltak som LT hadde gjort.

Umiddelbart etter ulykka ble det gjort vurderinger basert på vitneobservasjoner om at dette var en særdeles alvorlig teknisk hendelse med totalseparasjon av hovedrotor fra skrog. På anmodning dro to inspektører fra LT samme dag til ulykkesstedet for å bistå SHT i arbeidet. En ekspertgruppe ble satt sammen i LT, og man så nødvendigheten av å implementere et sikkerhetsdirektiv om å sette EC225 på bakken. Det ble gjort unntak om at SAR operasjoner skulle foretas med maskintypen, slik at denne tjenesten ikke skulle svekkes. Også Ptil er positivt til at SAR tjenesten blir opprettholdt. Det er også viktig at besetningen får trene, så trening og posisjoneringsflyvning blir gjennomført. LT har hatt god dialog med SHT, UK CAA og EASA. Den tette dialogen med disse instansene vil fortsette. Sikkerhetsdirektivet vil bli opprettholdt frem til det kommer informasjon som tilsier noe annet.

Også UK CAA har utstedt et direktiv som setter EC225 på bakken, til tross for at dette får større konsekvenser da det er flere maskiner av denne typen på britisk side.

Airbus har uttalt at det ikke er en sammenheng mellom denne ulykken og de to på britisk side i 2012, og ser derfor ingen grunn til å sette maskinen på bakken.

Diskusjon

Fagforeningene er kritisk til at SF ikke kom sammen på et tidligere tidspunkt etter ulykken. Man er opptatt av å bygge tillit til helikoptertypen, og her må Airbus på banen. Man ønsker en tett dialog med fabrikanten, og SF bør snarest invitere Airbus til et møte.

RNNP undersøkelsen fra sist høst viste at få opplevde det som risikofyllt å fly helikopter ut til installasjonene. Dette har endret seg etter ulykken, og noen sliter voldsomt. Spesielt er tilliten til EC225 svekket. Involverte instanser må så tidlig som mulig komme ut med faktainformasjon så maskinen ikke blir stående for lenge på bakken. LT har pushet veldig på EASA for å få noe mer konkret som operatørene kan forholde seg til.

De harde fakta som går på å finne årsaken til ulykken, er enkel å forholde seg til.

Den myke delen som går på å gjenoppbygge tillit til helikoptertypen, og helikoptertransport generelt, er vanskeligere å håndtere. SF må utforme en tekst rundt det som går på tillitsutfordringer. Vi må skrive om forumet, og hva vi står for. Spesielt er det viktig å trekke frem trepartssamarbeidet. SF må være en høringsinstans når det skal tas avgjørelse om hva som skjer videre med EC225.

Luftfartstilsynet har hatt møte med CAA UK på Sola 9. og 10.mai. Møtet med ble holdt for å forsikre seg om at landene står på samme sted, og prioriterer det samme. Man er blitt enige om et samarbeid om hva som må være på plass for det er aktuelt at EC225 skal begynne å fly igjen. Delegasjonen fra UK CAA var på tre personer, og disse kom inn i møtet i SF for å informere om det arbeidet som gjøres på britisk side etter denne ulykken, og tidligere ulykker de har hatt.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

UK CAA har i likhet med Norge utstedt et sikkerhetsdirektiv som forbyr EC225 å fly i tilbringertjeneste til installasjonene på britisk sokkel. UK har en stor flåte av EC225, og man opplever der et større press fra oljeselskapene om å få de i lufta igjen. Men UK CAA forsikrer om at de ikke er villig til å gi etter for press fra noen i forhold til å opprettholde forbudet, til det kommer fakta på bordet som tilsier noe annet. Men de har gjort unntak for SAR-flyvning slik Norge har gjort.

På spørsmål om hvordan UK ser på det arbeidet Airbus har gjort i forhold til tidligere ulykker på britisk side, så var tilbakemeldinga at samarbeidet er godt, og at de stolte på at de hadde fått all tilgjengelig informasjon.

Vi er enig om at ulykken har gjort stort inntrykk på alle, og det er godt at alle instanser står samlet. Hver enkelt må nå tenke gjennom hvordan man skal bidra i fellesskap for å gjenopprette tilliten i bransjen.

Andre saker som ble tatt opp:

Norges Rederiforbund har vært medlem av SF, men ikke stilt på møtene de siste årene. Ledelsen har nå fått en henvendelse fra forbundet, med forespørsel om de kan gjenoppta sitt medlemskap. Det var enighet i møtet om at Rederiforbundet kan tilskrives og inviteres inn i SF igjen.

Resten av møtet ble viet diskusjoner rundt tidligere studier og forskning på helikoptersikkerhet. Etter Norne-ulykken fikk vi to NOU'er. Må man se på en ny studie? Må den tekniske delen i form av sertifiseringsprosesser og krav vies større oppmerksomhet?

Det var enighet om at SF har mulighet til selv å fremme saker til hvem man måtte ønske. Det står i vårt mandat.

Den 20.mai skal det være en workshop i Stavanger vedrørende studien DNV GL gjør for EASA. Vi prøver å få til et nytt ekstraordinært møte i SF i den forbindelsen, der vi inviterer Airbus til å komme.

Marianne Kirkesæther
Sekretær SF

Til stede:

Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Håkon Bjerkeli (Industri Energi), Dag Johan Sætre (Blueway), Roy Erling Furre (SAFE), Hans Herdahl (SHT), Tom Schjelderup (Avinor), Bendik Heggelund (Norsk Flygelederforening), A Larsen (Ptil), Arne Roland (CHC), Jim Urianstad (Bristow), Jon Skogen (NHS), Andreas Sætre (NF), Ole-André Lindanger (NHF), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Bryn Kalberg (Ptil), Stein E Nodeland (LT), Ørnulf Lien (LT), Sven Ove Retland (LT), Anders Røsok (LT), Jan Petter Steinland (LT), Atle Edvardsen (LT), Tom Gøran Jodal (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet