



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
Kirkeseæther

Møteleder:
Ørnulf Lien

Møtedato
10.09.2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Ny leder i SF, Ørnulf Lien, ønsket velkommen. Det ble foretatt en kort presentasjon av deltakerne.

Gjennomgang av dagens agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 11.juni

Kommentarer:

Punkt 5, siste setning:

På møtet ble det tatt opp at SF må skrive brev til Avinor om et verktøy som sikrer best mulig alarmtjeneste i Barentshavet.

Dette brevet er ikke skrevet. Det ble bestemt at Erik Hamremoen og Stein Clason tar ansvar for å formulere et utkast til brev. Det framkom også behov for å se på radiodekning utenfor vanlig VHF-dekning. Dette bør tas opp i samme brev.

Punkt 10, tredje siste setning:

HOFO trår i kraft i 2017 med 2 års Opt-out.

Rettet til: HOFO trår i kraft i 2018.

Ingen flere kommentarer til referatet. Referat godkjent.

3. Regelverk/orienteringssaker

1) SF sendte brev til Samferdselsdepartementet (SD) 29.juni, om konsekvensutredning ved innføring av HOFO. Vi har ikke mottatt svar på dette brevet, men fått bekreftelse fra SD om at de arbeider med saken og vil svare når det foreligger en konklusjon.

2) Vi må gjøre en GAP analyse mot CAP 1145 i forhold til anbefalinger som bl.a. nødpustestyr med trykkluft, bølgehøyde og vindusstørrelse. Vi har tidligere blitt enige om at vi skal fortsette å prioritere de norske sikkerhetstilrådninger som vi anser for å være proaktive og et godt underlagsmateriale i det arbeidet som gjøres for å heve sikkerheten på norsk sokkel. CAP 1145 mangler kostnads- og konsekvensvurderinger, og man må finne ut hva en eventuell innføring av anbefalinger vil bety på norsk side. Det er sendt brev fra SF til Norsk Olje og Gass 15.august med forespørsel om å oppdatere HSS3 for å kunne sammenligne og se på dette med nye øyne.

3) Forskrift BSL D 2-10 om krav til M-ADS, er omarbeidet til å kreve ADS-B på tilsvarende måte. Forskrifta er klar til å sendes på ekstern høring, men det er kommet opp et spørsmål om luftromskrav i AIP ENR 1.6 som må avklares. BSL-D retter seg kun mot de som opererer til offshoreinstallasjoner, og ønske om at kravet til ADS-B skal gjelde annen trafikk i samme luftrom, trolig må løses med luftromskrav.

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 risikoreduserende tilrådninger blir gjennomført. Forumet er oppnevnt av luftfartsdirektøren og ledes av Ørnulf Lien, Operativ Helikopter, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Forskrifta vil i tillegg stille krav til operatørens kontinuerlige sporing av helikoptrene, noe som også vil bli et krav med HOFO. Forskrifta kommer på eksternhøring i løpet av september.

4) Revisjon av BSL D 5-1 er snart ferdig. Ørnulf presenterte noen av hovedpunktene i revisjonen, samt tidsplan for høring og fastsettelse av forskrifta.

5) Det har kommet forespørsel fra en operatør om det er nødvendig å medbringe flytevester under setet på helikopteret, når alle passasjerene har overlevingsdrakter med flyteelement på under hele flyvningen offshore.

Part CAT sier følgende:

CAT.IDE.H.290 Life-jackets

(a) Helicopters shall be equipped with a life-jacket for each person on board ..., stowed in a position that is readily accessible from the seat or berth of the person for whose use it is provided, when operated in:

...

CAT.IDE.H.310 Additional requirements for helicopters conducting offshore operations in a hostile sea area

...

g) Life-jackets shall be worn at all times, unless the passenger or crew member is wearing an integrated survival suit that meets the combined requirement of the survival suit and life-jacket.

Slik LT ser det, så er en rimelig fortolkning at den flytevesten som det kreves helikopteret skal være utstyrt med, kan være den som passasjerene har på. Det er dermed ikke behov for en ekstra vest under setet. Men det må være noen reservevester om bord i tilfelle feilfunksjon av passasjervest eller enkeltpassasjerer ikke har drakt med flyteelementer (f.eks. pasienttransport). Denne praksisen kan alle selskapene beskrive i sine OM, og ta i bruk. Leder vil harmonisere dette med UK CAA.

6) Norge har meldt inn til ESA og EASA hvilke nasjonale krav og praksis som vil bli benyttet fram til SPA.HOFO trår i kraft (EASA OPS Artikkel 6.4). Generelt er det nasjonale regelverket likt eller strengere enn HOFO, men muligheten til å transportere pasient uten overlevingsdrakt dersom nødvendig, er i strid med dagens EASA OPS. Dette vil først bli tillatt etter EASA OPS i 2018 når SPA.HOFO trår i kraft. LT påpeker at dette er akseptert norsk praksis, og vil sørge for å få dette formalisert for mellomperioden.

4. Statusrapport fra Avinor

Avinor gav SF en statusrapport på implementering av ADS-B og kontrollert luftrom.

Stein Clason innledet dagens presentasjon med å erklære at M-ADS fra dette øyeblikk (10.09.2015 kl 1000) er historie! M-ADS som system har vært mye behandlet i SF. Når M-ADS nå er historie, så har man fått en god erstatning i ADS-B.

I uke 36 ble det gitt klarsignal i Avinor til å sette i gang et norsk prosjekt om lynvarsling, etter tilbakemeldinger fra bransjen om at man ønsker en norsk modell. Dette er blant annet begrunnet i at man vil bygge et norsk fagmiljø, at man vil få bedre kvalitet på varslinga ved å bruke MET's egne værradarer, at man har mulighet til å utvikle et verktøy bedre tilpasset norske behov, og at det vil bli bedre dekning i nordområdene. Kostnadene blir tatt over underveisavgifter. Dette blir et prøveprosjekt denne vinteren, og vil kjøres parallelt med UK systemet. Hvis det viser seg at det fungerer tilfredsstillende, vil det bli permanent operativt neste vinter. I denne forbindelse ønsker MET Norge en oversikt fra operatørene over lynnedslag det siste året, samt oversikt over trafikkbevegelser.

Det er besluttet at man skal lage en AIP Norge Offshore Manual. Arbeidet er igangsatt, og prosedyrene for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel er publisert i AIP SUP 15/15. Neste runde med publisering, bl.a. de nye QNH-områdene, publiseres i AIP i mars 2016.

Norsk Olje og Gass må hjelpe til med å sørge for at Avinor får prioritert tilgang til installasjonene når det skal utføres arbeid på utstyr som er viktig for trafikkavviklingen. Dette bør betraktes som et bidrag for å forhindre forsinkelser og kanselleringer i helikoptertrafikken, med lengere flygetid og større kostnader som konsekvens. Tilsvarende må rutinene på installasjonene tilpasses slik at utstyret ikke blir forstyrret av eget vedlikeholdsarbeid.

Søknad om opprettelse av Ekofisk CTA som vil gi kontrollert luftrom klasse D er oversendt fra Avinor. LT har gitt tilbakemelding om at saksbehandlingen vil ta lengre tid enn tidligere signalisert. Etableringsdato for Ekofisk CTA er nå planlagt til 19.november. Dokumentasjonen og søknad for etablering av Balder CTA blir sluttført og oversendt så fort arbeidet med Ekofisk CTA er ferdig. Etableringsdato for Balder CTA er planlagt til 10.desember, men dette er avhengig av framdriften på installasjon av COM-utstyr, og at ferdigstillelse av dokumentasjon går etter planen. Implementeringsdato for etablering av ADS-B til erstatning for bruk av radar i Statfjord CTA, er planlagt i 2. kvartal i 2016.

5. Formalisering/fastsetting av Norsk Olje og Gass retningslinje 066

NHF hadde før møtet meldt inn følgende sak:

«I forrige møte i SF ble det diskutert muligheten for å beholde nasjonale særkrav for helikopter-operasjoner offshore. Norsk olje og gass og deres retningslinje 066 har vært en god bidragsyter gjennom mange år til å holde en svært god standard, for operasjonene på norsk kontinentalsokkel. Ved eventuell implementering av HOFO, samt den økonomiske endringen olje- og gassbransjen er inne i nå, kan det bli vanskeligere å videreføre disse retningslinjene. NHF ber derfor SF se på muligheten for å kunne beskytte disse retningslinjene, ved å gjøre disse til nasjonal standard slik som NORSOK standarden. Videre ønsker vi at SF ser på om det er mulig å etablere en forskrift under Ptil som henviser til denne standarden.»

Norsk olje og gass er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for oljeselskaper og leverandørbedrifter knyttet til utforskning og produksjon av olje og gass på norsk kontinentalsokkel. For å være medlem, så er det et krav at man forholder seg til de retningslinjer som er satt av organisasjonen. Følgende står om disse retningslinjene på organisasjonens hjemmeside:

*«En retningslinje fra Norsk olje og gass inneholder råd og anbefalinger til hvordan selskapene i olje- og gassindustrien kan håndtere ulike problemstillinger på beste mulige måte.....
...I utgangspunktet har Norsk olje og gass-retningslinjer ingen rettslig status. De er å betrakte som anbefalinger og råd som ikke er direkte bindende for brukerne. Langt på vei vil de allikevel være styrende for de valg som skal tas....»*

Se link: <http://www.norskoljeoggass.no/no/Publikasjoner/Retningslinjer/>

Norsk olje og gass retningslinje 066 omhandler flyging på petroleumsinnretninger, og er i dag et krav i de tilfeller det tas med i kontraktene for helikoptertransport på norsk sokkel. NHF er bekymret for at implementering av HOFO, og fortsatt negativ økonomisk utvikling i oljebransjen, vil påvirke hvor strenge disse retningslinjene vil være, og om de vil bli tatt med i alle kontrakter i fremtiden.

Ptils regelverk er funksjonelt og har en mulighet for henvisning til industristandarder og andre regelverk. Det kunne derfor tenkes at dersom retningslinje 066 ble gjort om til en NORSOK standard, så kunne Ptil fra f.eks. aktivitets- eller innretningsforskriften vise til denne. Det ble også drøftet om Ptil muligens kunne vise direkte til retningslinjene, f.eks. som beste praksis, uten at disse ble omgjort til en standard.

Det ble enighet om at SF sender et brev til Ptil med spørsmål om en formalisering av Norsk olje og gass retningslinje 066, med referanse til det kommende HOFO-regelverket, og konsekvensen av det.

Dersom dette ikke fører fram, kunne det vurderes om Norsk olje og gass retningslinje 066 kan ivaretas på andre måter. Dette kan f.eks. være som tilleggskrav i luftfartsregelverket, knyttet til klima og området man flyr i. Dette er i så fall LTs ansvar. Eventuelt kan retningslinje 066 gjøres til en bransjestandard i SF.

Formålet med en formalisering er å videreføre enigheten i SF om at det er nødvendig med krav utover minstekravene i regelverket for å ivareta sikkerhetsnivået ved offshoreoperasjoner. Disse tilleggskravene finnes for tiden kun i retningslinje 066, og en formalisering vil bidra til at disse kravene ikke blir utilbørlig utfordret av kommersielle hensyn.

6. SF's bidrag til Solakonferansen.

Ørnulf Lien vil representere LT og SF på Solakonferansen, og viste en skisse over innlegget han vil holde. Status for SFs arbeid er et av temaene i innlegget.

7. Utflygingsprosedyrer etter motorbortfall.

Thor Magnar Olsen fra LT orienterte om utfordringer ved contingency-prosedyrer (prosedyrer ved motorbortfall), og kriterier for beregning av disse. Saken kommer opp fordi Avinor vil tilby å produsere slike for operatørene. Contingency-prosedyrer er det enkelte selskaps ansvar, men man ser fordeler av at det blir lagd og publisert felles prosedyrer. Dette har betydning både for sikkerhet og konkurranseforhold.

Problemstillingen er aktuell for operasjoner i Barentshavet, og Avinor har startet et prosjekt for å lage contingency-prosedyrer i Hammerfest. Thor Magnar gjennomgikk kriteriene for beregning av slike prosedyrer, og han påpekte viktigheten av at dette kobles til helikoptrenes ytelser og meteorologiske forhold. Det synes å være forskjell mellom helikoptertypene når det gjelder bl.a. krav til bruk av avisingsutstyr, og andre begrensninger i flygehåndboka. Det er enighet om at man så langt som mulig må standardisere prosedyrene mellom operatører og helikoptertyper.

8. Oppfølging av tilrådninger. Arbeidsmåten i SF.

Med ny leder i SF, kom spørsmål om arbeidsmetodikk opp på agendaen. Leder ønsker en oversikt over de saker som forumet har jobbet med opp gjennom årene, samt en oversikt over saker/tilrådninger som ikke er lukket og som vi må få satt i en tidsplan. Sekretær lager et arbeidsdokument som distribueres til medlemmene.

SF har ikke hatt eierskap til tilrådningene i Ptils RNNP, men flere av tilrådningene kan tas inn i det arbeidet vi gjør i forumet. Vi må bli enige om hvordan vi skal forholde oss til det.

9. HADCAG/EHEST/NSAT info

Luftfartstilsynet sitter i diverse helikopterforum nasjonalt og internasjonalt, og Ørnulf orienterte kort om det arbeidet som gjøres. Noe av det man jobber med er basert på analyse av hendelser, annet på andre vurderinger og anbefalinger. Dette er en mulighet til å bringe fram saker SF arbeider med og mener bør inn i regelverk eller i annet overordnet arbeid. Det ble uttrykt skepsis til om dette er hensiktsmessig, siden erfaring viser at slike prosesser ofte tar lang tid.

10. Eventuelt

1) CHC informerte om at de skal gå til helelektronisk dokumentasjon EFB/ IPAD, og målet er at alt av papirdokumenter skal bort i cockpit.

Når det gjelder helidekk informasjon, så er ikke Jeppesen sin manual tilgjengelig elektronisk. CHC har derfor i samarbeid med Bristow, laget sin egen applikasjon, med informasjon fra Jeppesen manualene. Portalen er en WEB-basert løsning, der informasjonen kommer direkte over på hver enkelt flygers Ipad. Det går også an å legge inn andre typer data. CHC håper å ta i bruk applikasjonen i september. Den har vært testet, og tilbakemeldingene fra flygerne er positive. Ledelsen i helikopterselskapene er ikke interessert i over tid å holde systemet ved like, da det ikke er en del av kjernevirksomheten. Spørsmålet er da om man kan bruke dette som utgangspunkt for en database som kan forvaltes av Avinor istedenfor operatørene? Foreløpig vil ingen andre operatører få tilgang, da det er CHC og Bristow som har finansiert løsningen.

2) Norsk olje og gass jobber med en løsning der man kan sende data online til maskinene under flyvning via Iridiumsatellittkommunikasjon. Her kan det være snakk om data som bevegesdata (Pitch, roll), metar, lynvarsling.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Neste møte blir på Sola Strand 19. november.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Jim Urianstad (Bristow), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Thomas Kolbeinsen (Norsk Flygelederforening), Stein Clason (Avinor), Hans Herdahl (SHT), Roy Erling Furre (SAFE) Sigmund Lockert (CHC), Dag Vidar Jensen (NHS), Andreas Sætre (Norsk Flygerforbund), Øyvind Strøm (NHF), Ørnulf Lien (LT), Terje Laukeland (LT), Alf Tørrisplass (LT), Thor Magnar Olsen (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet