



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:
Geir Hamre

Møtedato
11.06.2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 11.juni 2015

Møtet ble holdt på Sola Strand hotel.

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer til dagens agenda – godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 19.mars.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

Som fast agendapunkt på møtene fremover, vil Erik Hamremoen gi forumet en orientering om utviklingen i Barentshavet.

3. Helserisiko fra turbinoljer med organofosfater. Informasjon fra SAFE.

Halvor Erikstein gav forumet en informasjon om skadelige organofosfater fra turbinolje som piloter og passasjerer utsettes for. Dette er noen SAFE mener ikke blir tatt alvorlig nok i bransjen. Både Forsvaret og de sivile operatørene har fokus på problemet med avgasser, men det er i hovedsak av en annen karakter enn det som ble fremlagt på møtet. Vedlagt følger presentasjon med linker til aktuelt stoff som SAFE anmoder om å lese.

4. EC225 – MGB «oil leak». CHC orienterer om status.

Totalt har CHC hatt 6-7 hendelser de siste årene hvor gearboks har lekket olje på bakken. Airbus Helicopter har foretatt flere tester, og mener at årsaken er trigget elektronisk. Ved visse situasjoner ved oppstart gir EM-lube PCB signaler til ventil om å åpne. Dette fører til overtrykk i gearboks, som igjen gjør at olje kastes på bakken. I følge Airbus kan ikke dette skje i luften, da det i tillegg må være andre parameter på plass før ventilen åpnes.

De andre norske operatørene har ikke fått noen informasjon fra Airbus om problemet. Det ble diskutert hvorvidt SF skal involvere seg i dette, men konklusjon ble at operatørene selv må ta kontakt med Airbus, eventuelt Østnes for å få informasjon.

Vedlagt følger presentasjon fra Sigmund Lockert.

5. Status ADS-B. Avinor orienterer.

Stein Clason orienterte om status på ADS-B prosjektet. Avinor fører statistikk på stabilitet, og bortsett fra noen små problemer som har blitt utbedret, har stabiliteten på Ekofisk og Balder CTA vært god. Det har vært fem uanmeldte strømutfall på Grane i mai som bekymrer Avinor, da man ikke har fått tilbakemelding fra Statoil på årsak til disse.

Operatørene har installert ADS – transpondere på de fleste av sine helikoptre. Det vil ikke bli gitt dispensasjon på flyvning uten ADS-B etter august. Kun på enkeltturer, og da med ruterestriksjoner.

Hvis alt går etter planen, vil etablering av kontrollert luftrom (CAS) klasse D skje for Ekofisk CTA i august, og Balder CTA i oktober.

Vedlagt følger Clasons presentasjon.

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

6. Forsvaret orienterer.

Remi Olsen gav forumet en orientering om aktuelle saker:

Rapporten fra hendelsen ved Støtt i 2015 der wiren på redningsheisen på en Sea-King røk under trening og kom opp i hovedrotor, er utgitt. Olsen sjekker om rapport kan gis til medlemmene i SF.

Forumet fikk en kort orientering om erfaringer fra øvelsene som har vært gjennomført denne våren, samt en orientering om kommende øvelser.

Remi Olsen går tilbake til 330-skvadronen. Det er usikkert hvem som overtar som Forsvarets representant i SF.

7. Status oppdatering av Norog Retningslinje 066

Hamremoen orienterte først om RNNP rapporten for 2014 som nå er klar. Statistikken viser 649 rapporterte hendelser knyttet til helikoptertransporten på norsk sokkel. Hendelsene skjer først og fremst på de flytende riggene. Ellers er statistikken veldig god, og man har en positiv utvikling. Se for øvrig link til rapporten her:

http://www.ptil.no/getfile.php/PDF/RNNP%202014/RNNP2014_hovedrapport.pdf#nameddest=kapittel04

Norsk Olje og Gass Retningslinje 066 er revidert. De viktigste endringene er kravet til simulatortrening for pilotene: Full flight level D (inkludert «chimbusvisuals») skal gjennomføres minimum hver 6. måned og bestå av minimum 8 timer besetningstid. En del av denne treningen skal være spesielt tilpasset forholdene man flyr under på sokkelen.

For SAR-piloter skal man i tillegg ha 2 timer besetningstid med SAR-trening hver 6. måned.

Treningen for B1 og B2 teknikere skal også inneholde årlig bruk av simulator. Hensikten er å sikre bedre systemforståelse knyttet til alt utstyr som helikoptrene på norsk sokkel er utstyrt med.

I tillegg er det kommet krav til utstyr og sertifisering av helikoptrene for automatisk innflyging, og krav om halemontert kamera.

8. Treningssenter på Sola/treningsseminar

Erik Hamremoen informerte om S-92 treningssenteret på Sola, som betegnes som «State of the art».

S-92 FFS Level D simulator er på plass og i drift, og brukes av Bristow og NHS i dag. Det er et ønske om at det globale markedet skal komme til Norge for å trene. I begynnelsen av juli vil også S-92 Maintenance Trainer være på plass.

Hamremoen informerte også om et SAR seminar som ble holdt i regi av Statoil i slutten av mai, hvor man en hel dag diskuterte prosedyrer, samt hvordan man kan forbedre treningen.

9. «Triggered Lightning». Sigmund Lockert CHC

Sigmund Lockert orienterte om hva som har skjedd rundt temaet «Triggered Lightning» siden møtet i SF i mars da vi diskuterte hva vi skulle anbefale som videre tiltak.

OH WEB er utviklet av Met Office UK, og skal varsle lynaktivitet i Nordsjøen. Problemet er at systemet gir dårlig kvalitet på varslingen i norsk sektor, og bruk av systemet har vært smertefullt for operatørene i to år. Prediksjonene endrer seg hele tiden, og utfordringene er at operatørene må starte og stoppe operasjonene i forhold til dette.

30.april arrangerte Met-office UK et møte på Gatwick, hvor intensjonen var å få erfaring fra de involverte. Se presentasjon.

Avinor inviterte til et møte 7.mai, der en norsk modell ble presentert. Meteorologisk institutt i Norge er i ferd med å gjennomføre en forstudie for å utvikle et verktøy som kan gi mer nøyaktig prediksjon enn det Met Office UK er i stand til. Fagmiljøet i Norge ønsker en norsk modell. Det er planlagt et nytt møte 25.juni hvor MI vil presentere hva de kan tilby. Da tar bransjen en avgjørelse på om man går for denne modellen. Det er også viktig at man ser på Nordområdene i denne forbindelse.

Konklusjon i SF er at vi ønsker å gå for et norsk system.

Vedlagt følger Lockerts presentasjon.

10. Gjennomgang av EASA opinion HOFO

Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) er bekymret over HOFO-regelverket, spesielt med tanke på Cross Boarder Operations, myndighetens mulighet til inspeksjoner av og sanksjoner mot utenlandske operatører, samt krav om norsk AOC.

Forståelsen av regelverket er at man bare trenger en tillatelse fra det landet man har sin AOC i, og kun trenger å informere det landet man skal fly i hva man ønsker å gjøre. På de faste innretningen finnes det barrierer i form av fagforeninger som vil ha et ord med i laget om hvem de ønsker å fly med. Utfordringen gjelder spesielt de flyttbare riggene.

Vi må igjen få departementet til å se på om vi trenger å ta hensyn til HOFO på norsk sokkel, siden det ikke er en del av EØS området. Vi må bruke denne paragrafen hvis nødvendig. Hensikten med HOFO er å opprette level playing field. Men hvem skal avgjøre om et selskap er kompetent til å foreta flyvninger i norsk sektor? Alle EASA medlemsstater er pr definisjon kompetent til å gi sine lands operatører slik tillatelse.

Ptil kan gi oss en barriere gjennom petroleumsregelverket, men pr i dag har de bare henvist til LT's bestemmelser.

Engelskmennene har krevd at tilrådninger i CAP 1145 skal tas inn i HOFO. Tilrådninger i våre NOU'er og HSS-3 er ikke vurdert av EASA.

HOFO trår i kraft i 2018.

Det er ikke mulig å stole på at NOG sine retningslinjer (066) skal respekteres av alle i norsk sektor hvis EASA kravene blir redusert.

SF vil skrive et brev til Samferdselsdepartementet der vi ber om at det gjennomføres en konsekvensutredning av HOFO-regelverket, utført av en uavhengig tredjepart. (Ref agendapunkt 11.)

11. Gjennomgang av utkast til brev SD

Det er enighet om at utkastet til brev til SD om konsekvensutredning av nytt HOFO regelverk, omarbeides noe før det sendes til medlemmene i SF for ytterligere kommentarer.

12. BSL D 2-10.

BSL D 2-10 er skrevet om fra å gjelde krav til M-ADS til å gjelde krav om ADS-B. Det må avklares om dette regelverket bare gjelder frem til HOFO trer i kraft.

13. Eventuelt

a) Det er ennå ikke avklart hva SF skal bidra med på Solakonferansen.

b) NOG har vurdert CAP 1145 vedrørende Emergency Breathing System (EBS – trykkluft), men har foreløpig kommet frem til at de ikke ønsker EBS.

c) Det er enighet i SF om at vi fremdeles har prioriterte oppgaver relatert til HSS-3. Disse vil bli gjennomført før vi kan vurdere CAP 1145 tiltak. Det ble fremmet forslag om å igangsette en oppfølgingsstudie av HSS-3 (kalt HSS-3 (2) eller (b)) for å kartlegge om det som kommer frem i CAP 1145 er noe å jobbe videre med, eller om vi skal fortsette å prioritere norsk arbeid. CAP 1145 sier ikke noe om risiko og kostnader. En Seastate 6 på norsk sokkel vil få store konsekvenser for flyvninger. Disse utfordringene har de ikke i UK. SF mener at det vil gi økt risiko å skulle ta inn etterslepet f.eks. ved økning av flyvninger på natt. Forslag til en norsk oppfølgingsstudie må ikke oppfattes som et motsvar eller et angrep på CAP 1145. Fordelen med å kjøre i gang denne studien nå, er at EASA skal gå i gang med sin egen studie, og en norsk studie kan gi innspill til denne. SF skriver et brev til NOG der vi foreslår en slik oppfølgingsstudie.

d) Geir Hamre går av som leder av SF etter 8 år i forbindelse med at han nå går over i pensjonistenes rekke. Vi takker Geir for den fremdragende jobben han har gjort.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Jim Urianstad (Bristow), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Thomas Kolbeinsen (Norsk Flygelederforening), Stein Clason (Avinor), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Sverre Austrheim (Norsk Olje og Gass), Sigmund Lockert (CHC), Jon Skogen (NHS), Remi Olsen (Forsvaret), Andreas Sætre (Norsk Flygerforbund), Dag Sætre (Blueway), Tommy Olsen (NHF), Halvor Erikstein (SAFE), Geir Hamre (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet