



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
13.09.2012

Møtereferat 13. 09.2012

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst og presentasjon. Gjennomgang av dagens agenda.

Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 29.05.2012.

Referat godkjent.

Til punkt 8 i referatet ble det opplyst om at NORSOK standarder er til revisjon, og at byggeforskriften for nye boliginstallasjoner vil ha med krav som går på utslipp av blant annet turbineksos og plassering av piper. Dette bør også tas med i ny revisjon av BSL D 5-1.

3. Ledelsens oppgaver fra siste møte.

Luftfartstilsynet har skrevet brev til SD om fortsatt utbygging av ADS-B langs norskekysten.

4. Ulykker og hendelser siden 29. mai 2013.

Luftfartstilsynet har mottatt få rapporter på NF-2007 i løpet av sommeren.

Både operatørene og Avinor gav tilbakemelding om at sommeren har gått veldig greit trafikkmessig.

5. Utspill fra Per Gram – redningshelikoptre.

Per Gram har sendt en mail til SF, der han ber forumet ta stilling til hvorvidt man finner kravspesifikasjonen til de nye redningshelikoptrene tilfredsstillende, samt hvilke konsekvenser den stadige utsettelsen av anbudspapirene har for sikkerheten i Nordsjøen.

På spørsmål fra leder om dette er noe forumet skal involvere seg i, var tilbakemeldingen fra medlemmene at temaet absolutt er interessant da redningstjenesten er svært viktig for aktiviteten i Nordsjøen.

Utviklingen i Nordområdene aktualiserer også nye redningshelikoptre på grunn av økte krav til rekkevidde og løftekapasitet. Det var flere konstruktive innspill i saken, og man ble enig om å sette sammen en gruppe, bestående av Sigurd Jacobsen (Ptil), Tor Andreas Horne (CHC Helikopterservice), Roy Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), og en person fra OLF (ikke avklart), som skal jobbe videre med saken. Innspill til gruppa kan sendes leder eller sekretær SF.

SF gir tilbakemelding til Per Gram om at forumet har dette på agendaen.

6. Status M-ADS

Prognosene som ble lagd tidligere om hvor lenge man anså å ha et hensiktsmessig antall M-ADS sett operative, har ikke slått til. Man har heldigvis nok sett tilgjengelig ennå til at trafikken i Ekofisk-området opprettholdes med få restriksjoner. Årsaken til at feilraten er lavere enn fryktet, kan være at man ikke lengre flytter rundt på settene, etter at det ble bestemt at alle sett skulle samles på Sola. Men både Bristow og CHC sliter med for få M-ADS sett. Ekofisk er det området der man har størst problemer. Her er helikoptrene pålagt å ha M-ADS, og Bristow som er den største operatøren på feltet, har ingen reserver.

Avinor gav tilbakemelding om at dagens situasjon foreløpig er høvelig grei. Det lave trafikkvolumet i Heimdal - Sleipner ADS bidrar til dette.

Avinor har ikke ressurser til å splitte sektoren, men klarer å få det til å gå opp med omdisponering av personell. Det vil bli mer aktivitet ut fra Sola i forbindelse med nye funn i Nordsjøen, men god radardekning i området det gjelder, gjør at denne trafikken kan følges fra Sola.

SF skriver bekymringsmelding til Avinor med kopi til SD om at mangelen på M-ADS sett vil få konsekvenser for avviklingen av trafikken i Ekofisk området.

ADS-B prosjektet er i rute fra Avinor sin side. Utfordringen er som tidligere installasjon av påkrevd utstyr i helikoptrene. Dato for operativ drift av ADS-B er avhengig av innfasing av utstyret i helikoptrene og gjennomføring av nødvendig testing. November 2013 eller april 2014 er aktuelle datoer for implementering.

Ula-senderen, som er den eneste senderen i søndre del av Nordsjøen, har igjen vært ute av drift i lengere periode. Dette er fra Avinor sin side helt uakseptabelt, og man viser til tilrådning i NOU 2002:17 som man mener ikke er oppfylt.

I NOU 2002:17 punkt 6.9.6 står følgende om radiosamband:

VHF og UHF sambandsdekning for Luftfartsverkets kontrollsentraler er ikke tilfredsstillende i deler av områdene med ruteføringer for helikoptre på norsk kontinentalsokkel. Luftfartsverket i samarbeid med Forsvaret er beslutningstakere og ansvarlig for iverksetting av tiltak i denne forbindelse.

Tilrådning

Utvalget tilrår at Luftfartsverket foretar en kartlegging av VHF sambandsdekning på norsk kontinentalsokkel, og sammen med industrien søker å finne løsning for plassering av radioutstyr på innretninger og fjernstyring av sambandet fra land for de områder som ikke har tilfredsstillende sambandsdekning for kontrollsentralene i dag. Utvalget tilrår videre at Luftfartsverket og Forsvaret i fellesskap kartlegger og avklarer behovet for UHF sambandsdekning på sokkelen, og sammen med industrien søker å finne løsning for plassering av radioutstyr på innretninger og fjernstyring av sambandet fra land.

SF skriver brev til Avinor og LT om den sårbare sambandssituasjonen.

7. Heli One's etablering av vedlikeholdsbase i Polen.

I forbindelse med Heli-One's etablering av vedlikeholdsbase i Polen, har Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) sendt en bekymringsmelding til SF.

Basen skal operere under Heli-One Norges godkjennelse. Det var i første omgang meningen at denne basen skulle foreta vedlikehold av små og mellomstore helikoptre, men det er nå bestemt at også større helikoptre skal vedlikeholdes der, blant annet CHC sine maskiner.

Det er pr i dag 40 personer ansatt hos Heli-One i Polen, og bemanningen skal økes til 100 personer.

Selv om arbeidet utføres etter samme retningslinjer, prosedyremanualer og vedlikeholdsprogram som i Norge, er NHF bekymret for manglende erfaring og språkkunnskap blant de polske ansatte.

NHF ber SF ta denne saken på agendaen, for å vurdere og utrede om dette har konsekvenser, eller kan få konsekvenser for sikkerheten.

Heli Ones bemanning i Norge er redusert med ca. 100 personer de siste årene. NHF er bekymret for utviklingen. Kvalitet og kompetanse må være et krav i kontraktene fra Oljeindustrien.

SF har ikke mandat til å legge seg opp i interne forretningsvurderinger, men vi ser faren for at dagens endringer kan ha en sikkerhetsmessig konsekvens. SF ønsker at sjefen for Heli-One Norge kommer på neste møte og gir en orientering om planer for fremtiden.

8. Electronic Flight Bag (EFB).

Tor-Andreas Horne gav på møtet i SF 29.05.2012 en presentasjon av prøveprosjektet CHC Helikopter Service har fått godkjent hos LT vedrørende bruk av EFB. SF fikk nå en oppdatering på status og erfaringer så langt.

CHC er fornøyd med Ipad 2 som hardware løsning. Fra høsten av vil bruk av EFB være en del av selskapets OPC. Dette er fremdeles kun testing, og pilotene må i tillegg bruke kart på innflyging. Systemet har dokumentreader for OM'ene og elektronisk løsning for Jeppesen. Neste prosjekt er mot HCA i forhold til helideck infoplates. App'en er snart ferdig og klar for testing. Selskapet har og en prosess gående for å utvikle et Flight Planning Program på Ipad, og har kjøpt inn et nytt system for det flyoperative. Nye S-92 skal komme med holder for Ipad.

9. Sky Sails/drageseil

Skipstrafikken har nå i lengre tid benyttet drageseil som en del av sin framdrift. Det har vært vanlig med seil opp til 1000 fot, og nå testes det ut seil opp til 3000 fot. Dette har blant annet vært tilfelle utenfor Svalbard. Dette skjer uten noen form for varsel. Luftfartstilsynet har hatt interne møter vedrørende varslings, og deltatt i møter mellom luftfartsmyndighetene for Nordsjølandene om det samme og om merking av drageseil.

SF må kontakte sjøfartsdirektoratet og få disse fartøyene inkludert i regelverket som omfatter bevegelige luftfartshindre til havs.

10. Simulatorprosjektet

Flight Safety har tatt en beslutning om å flytte en S-92 simulator fra Farnborough til Stavanger som skal være oppe å gå første kvartal 2013.

Tor-Andreas Horne har hatt møte med CAE i juni vedrørende muligheten for å bygge opp et helikopter faglig senter på Sola. Stavanger Eiendomsutvikling har tegningene klare, og byggesøknaden er sendt.

11. HUMS data for S92

I forrige møte i SF ble det sagt at HSRMC mente at HUMS data for S92 er upålitelige. Ledelsen har ikke greid å få en forklaring på denne påstanden, men den vil bli fulgt opp før neste møte.

12. Prosjekt mellommenneskelige relasjoner

Dette er videreføring av det som ble drøftet på møtet i mai under diskusjonen om ulykken Bond hadde utenfor Aberdeen 10.mai i år. Er det et ønske om å sette i gang et prosjekt som tar for seg mellommenneskelige relasjoner? Ledelsen skriver brev til operatørene om dette. Sekretær sender kopi av brevet til alle medlemmene.

13. Fremtidige møter

Ledelsen får for få saker innmeldt fra medlemmene, og spørsmålet fra ledelsen var om det er behov for å ha fire møter i året. Det har tidligere vært enighet om at NOU'ene og HSS-3 anbefalinger skulle prioriteres. Dette ble trukket frem som en grunn til at medlemmer ikke melder inn saker. Det var likevel et enstemmig ønske om å opprettholde møtefrekvensen.

Etter at vi revitaliserte forumet, og begrenset antall deltakere på møtene, er det vanskelig for varamedlemmer å engasjere seg. I tillegg er det enkelte medlemmer som har vært fraværende på flere møter. Et generelt stort arbeidspress blant medlemmene gjør at flere ikke kan påta seg ekstra oppgaver. Det må være et argument overfor LT og SD i budsjettssammenheng slik at vi får midler til å leie inn eksterne konsulenter som kan utrede saker/prosjekter for oss.

Vi må strukturere oss på en slik måte at NOU'ene og HSS-3 fremdeles skal være grunnstammen, men at nye sikkerhetsfremmende saker må tas inn, og det må gjennomarbeides svar.

Sekretær sender en oppdatert oversikt over åpne NOU'er til medlemmene, med en henstilling om å komme med forslag til lukking av disse. Ledelsen vil og ta for seg HSS-3 for å se om det er noen tilrådninger som fremdeles må arbeides med.

14. Orientering om opprettelse av Forsvarets Havarikommisjon.

Vidar Berentsen (FOH) orienterte om følgende:

Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) er i henhold til Kgl. res av 1995, undersøkelsesmyndighet for Forsvaret. Basert på gjennomførte undersøkelser ble det satt søkelys på standard og nivå på det arbeidet som legges til grunn for undersøkelser etter ulykker og hendelser i regi av Forsvaret.

FOH ble av Forsvarsstaben i 2011 gitt i oppdrag å nedsette en arbeidsgruppe med mandat å utrede nytt kommisjonsinstitutt for Forsvaret. Arbeidsgruppen leverte sin anbefaling i juni 2011.

Forsvarsdepartementet har med bakgrunn i arbeidsgruppens anbefaling besluttet å opprette en militær stående havarikommisjon, organisatorisk lagt direkte under Forsvarssjefen. Dimensjonering av instituttet, samt tiltredelsesdato er foreløpig ikke endelig besluttet. Formålet med å opprette en stående havarikommisjon i Forsvaret, er å bedre systematisering av arbeidet, sørge for en standardisering internt mellom våpengrenene og bedre kvaliteten på de undersøkelser som vil bli gjennomført. Det er videre et ønske at Forsvarets undersøkelser og dets resultater skal bli lettere tilgjengelig, så vel internt som ut mot sivil sektor. Opprettelse av en stående havarikommisjon for Forsvaret forventes å gi en samfunnsgevinst i form av styrket forebyggende sikkerhet, med økt bredde og nytteverdi.

Neste møte er satt til 21. november på Sola Strand Hotel.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Sverre Austrheim (OLF), Vidar Berentsen (Forsvaret), Roy E Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Tor-Andreas Horne (CHC Helikopter Service), Sigurd Jacobsen (Ptil), Sindre Johnsen (Avinor), Ørnulf Lien (SHT), Alf Terje Skjæveland (NHF), Andreas Sætre (Norsk Flygerforbund), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet