



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
15.01.2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 15.01.2015

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Innledning

Bakgrunnen for møtet var at Norsk olje og gass har gjort et omfattende arbeid for å kartlegge utfordringer knyttet til oljevirkksomhet i Barentshavet. På møtet i SF 2. desember 2014, ble det bestemt at forumet skulle komme sammen til et ekstraordinært møte tidlig i 2015 for å diskutere SF's rolle i utviklingen. Hva kan forumet i sin rolle som pådriver gjøre for å sikre en forsvarlig tilbringertjeneste og redningstjeneste i området?

2. Arktiske operasjoner (Norsk Olje og Gass – Erik Hamremoen)

Hamremoen innledet med å redegjøre for utfordringene snø, is og kulde skaper for operasjoner så langt nord. BSL D 5-1 stiller krav til oppvarmet helikopterdekk på steder som har slike utfordringer. Statoil har satt interne krav om heatracing på helikopterdekk på faste innretninger nord av 67°. I dette ligger det at man skal kunne kvitte seg med is i løpet av 10 min. Utfordringen er tilgang på strøm på innretningene.

Barentshavet er delt opp i tre geografiske områder. Barentshavet syd er det man konsentrerer oljeletingen om. Grensen mellom nord og syd går ved Bjørnøya, altså ved 74,5° nord.

I Barentshavet nord ligger isen, som krever ny teknologi for å kunne operere i. I dette området er det pr i dag ingen planer om bore-operasjoner.

23. konsesjonsrunde skulle vært lyst ut i 2014, men er utsatt til februar-mars 2015. I forslaget er det totalt foreslått å lyse ut 61 blokker. 34 av dem er i Barentshavet sørøst og 20 i Barentshavet sør. Enkelte av de foreslåtte blokkene grenser helt opp mot 75. breddegrad. Avstanden fra Berlevåg til ytterste punkt er 265 NM. Noe lengre ut enn det er det ikke aktuelt å gå.

Rekkevidden med dagens helikoptermateriell er 200 NM. Med ekstra drivstofftanker kan man strekke dette til 300 NM. I de mest ekstreme tilfellene kan man få en rekkevidde over 300 NM, men det er ingen blokker på norsk sokkel som vil ligge så langt ute. Statoil har en operasjon utenfor St. Johns i dag som ligger 257 NM ut fra land. Man får kun 4 passasjerer ut pr flyvning, men det er gjennomførbart.

De neste 10 årene vil vi ikke ha tilgang på nytt helikoptermateriell med lengre rekkevidde. Skal man lengre ut enn det med helikopter, vil et alternativ være å ha et kombifartøy liggende mellom fastlandet og riggen på fast posisjon hvor man kan mellomlande for å fylle drivstoff. Ellers er båt den eneste måten å få passasjerer ut til de plattformene som ligger lengst ute.

Bjørnøyas betydning som nødlandingsplass har vært mye diskutert. Den er ikke spesielt egnet ut fra værmessige forhold, da man har tåke 30% av tiden. Den er også uegnet i forhold til miljøhensyn. Hopen anses for å være enda mer krevende.

Man ser på muligheten for å få på plass ny teknologi vedrørende pasientdata i helikoptrene, slik at pasienter kan behandles online under flygning via satellitt. Dette vil være et viktig hjelpemiddel når pasienttransporten vil foregå over så lange avstander. Dette er et prosjekt som SF bør se nærmere på, og ha en formening om.

Det er ønske om å få godkjenning for å fly med NVG under passasjertransport. Med lysforholdene i nordområdene er dette viktig for SAR-tjenesten, og man ønsker NVG som en backup på tilbringertjenesten. Dette må sertifiseres av EASA og det regelverket gir rom for dette. Både Bristow og CHC Helikopterservice har foretatt risikoanalyser, men trenger hjelp fra LT, Ptil og SF for å få gjennomslag for dette kravet.

AIS er innført i overlevingsdraktene, noe som gjør at man kan identifiseres hvert enkelt individ om bord i helikoptrene.

Det er et stort politisk trykk fra alle kommunene i Finnmark for å få ta del i utviklingen som foregår i nord. Ikke minst når det gjelder hvilken flyplass som skal benyttes for passasjertransport. SF må sammen med andre faglige instanser være en motvekt til det politiske presset, og støtte de avgjørelser som tas ut ifra et operativt sikkerhetsperspektiv.

Vedlagt følger presentasjon.

3. Meteorologi i Nord-områdene. Ira Schaug-Pettersen

Ira Schaug-Pettersen fra Luftfartstilsynet var invitert til møtet for å snakke om flyværværsling i nord. Hun innledet med å gi en kort innføring i hvilke meteorologiske utfordringer man har i området.

I Barentshavet har man mindre vind og lavere bølger enn det som er tilfelle i Nordsjøen. Det er også mindre nedbør, men nedbøren kommer oftere i form av snø, noe som gir dårligere sikt. Opp mot 100 dager i året er det tåke i området. Varigheten av adveksjonståke er vanskelig å forutsi, den kan ligge i dagevis.

Tråg er et vanlig fenomen i Barentshavet og oppstår oftere enn polare lavtrykk. Tråg i nordområdene har et høyere innhold av fuktighet i forhold til tråg lengre syd. Dette kan medføre at frekvensen av varsel med kraftig ising er høyere enn lengre sør. Kraftig ising kan være farlig for helikopter.

BSL G 7-1, Forskrift om flyværtjeneste, omhandler krav til flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel. Da forskrifta ble lagd i 2008, så man ikke for seg aktivitet nord for Norne. LT har nå startet arbeidet med å revidere denne. Forskrifta skal ivareta krav til flyværtjeneste også i nordområdene. I områdene sør for Norne er kravene i forskrifta sammenholdt med HTZ, for områdene i nord må det etableres en annen struktur som ivaretar de samme kravene til TAF, METAR og rutevarsel. Ingen faste installasjoner i Barentshavet vil sannsynligvis ligge nærmere hverandre enn 10NM, ifølge forskrifta vil det derfor være krav om at alle permanente innretninger skal ha (auto)METAR. Forslag til ny forskrift vil bli sendt ut på høring til alle berørte.

Luftfartstilsynet er i slutfasen med revidering av BSL D 5-1. Her vil Luftfartstilsynet stille krav til at HLO har opplæring i værobservasjon.

Ising og andre værforhold kan være en utfordring når det gjelder instrumentering på innretningene. Man har ennå lite kompetanse på hvordan eksisterende utstyr virker under arktiske forhold. Dette gjelder både meteorologisk utstyr og innflyingsutstyr. Man trenger mer erfaring fra dette området om hvordan ny automatisk teknologi fungerer. Derfor vil LT være restriktiv i nordområdene når det gjelder å godkjenne automatiske løsninger før man har opparbeidet seg disse erfaringene.

Vedlagt følger presentasjon.

4. Forsvaret orienterer – Remi Olsen

Remi Olsen fra FOH orienterte om dagens basestruktur for 330 skvadronen, innfasing av de nye helikoptrene i forsvaret, og hvilke muligheter og utfordringer man har i Barentshavet med nytt materiell.

NH90 skal være embarkert på kystvakta fra juni 2015. Denne maskinen har medisinsk kapasitet, men mangler ennå en del utstyr for kystvaktoppdrag.

Innfasingen av de nye redningshelikoptrene AW101 starter i april 2017. Det er ugunstig for oljeaktivitet i nordområdene at AW101 etter forvarets implementeringsplan ikke skal være operativ på Banak før i 2019. Hvis SF skal argumentere for en forsering av implementering av AW101 på Banak, må vi forsikre oss om at dette ikke kan ha motsatt effekt. Det vil si at hvis det ikke lar seg gjennomføre, så vil det kunne brukes som et argument for å utsette aktiviteten i Barentshavet. Samtidig er det riggeier som er ansvarlig for en forsvarlig redningstjeneste på installasjonene.

Størrelse og vekt på AW101 er en utfordring for de fleste helikopterdekk i Nordsjøen. Se vedlagte presentasjon vedrørende teknisk spesifisering av AW101, samt sammenligning av rekkevidde og kapasitet mellom Sea King og AW101.

Forumet fikk også en orientering om økt russisk aktivitet i nord, og hvilke ressurser som er satt inn for å øke tilstedeværelse og beredskap i området.

Vedlagt følger presentasjon.

5. Ptil orienterer – Bryn Kalberg

Bryn Kalberg kom med noen generelle betraktninger rundt operasjoner i nord, og hva som gjøres i Ptil.

Ptil er opptatt av at lover og forskrifter, ikke minst HMS-forskriftene, er de samme for hele sokkelen. Virksomheten skal være forsvarlig, og sikkerhetsnivået på norsk sokkel skal være det samme uansett om det er i Nordsjøen eller i Barentshavet man opererer.

Ptil ser på avstandene til blokkene som lyses ut i 23. runde, som en stor utfordring. Ikke minst i forhold til den medisinske beredskapen, og ytelseskravet om at pasient skal være på sykehus innen 3 timer.

Helikopter angis ofte som primært evakueringsmiddel. Men hvis det må foretas en evakuering av en plattform i Barentshavet, så er det store spørsmålet hvor mannskapet skal evakueres til med helikopter når det ikke finnes plattformer i nærheten? Og hva slags konsekvenser kan det få hvis livbåter skal benyttes som primærevakuering? Dette sett ut i fra værforhold og geografiske avstander.

En av Ptil's hovedprioriteringer for 2015 er petroleumsvirksomhet i Nord. Innenfor dette feltet er det seks prosjekt som skal startes opp. Spesielt interessant for SF er samtidige operasjoner, og alternativ transport og evakueringsløsninger.

Vedlagt følger presentasjon.

6. SF sin rolle? Veien videre...

Nasjonale myndigheter må stille krav i forskriftene. Vi har et felleseuropeisk regelverk som begrenser nasjonale særregler. Dersom vi ønsker en egen forskrift for Barentshavet nord for 65. eller 67. breddegrad, må vi kunne dokumentere forbedret sikkerhet. Dette har britiske myndigheter bl.a. gjort gjennom CAP1145 som stiller krav på UK sektor som utestenger norske operatører som ikke har utstyr som rebreathing (EBS) system, eller forholder seg til seastate 6.

Medlemmene i SF må komme med innspill til hvilke forutsetninger de anser for viktige for å operere i Barentshavet. Ut ifra dette må vi bli enige om 5-10 punkter som bør prioriteres. Dette må være helikopterrelevante innspill, som gjelder Barentshavet sør og sørøst.

Styrken til SF er ekspertisen som sitter i gruppa. Vi må lage en plan for oppfølging som viser at dette er gjennomførbart, og skrive en anbefaling til myndighetene om at de forutsetningene SF ser for seg for å kunne ha en forsvarlig passasjertransport og SAR-tjeneste, kommer på plass.

Utfordringer...

- Redningstjenesten i Barentshavet utfordrer mannskap og maskiner.
- Ting må settes i perspektiv. Vi må fokusere på forholdene som er i Barentshavet, og ikke sammenligne med Nordsjøen.
- Vi greier ikke å møte den samme sikkerhetsstandarden som i Nordsjøen på grunn av avstandene. Samtidig er det mange virkemidler som kan tas i bruk for å sikre forsvarlig drift.
- Området nord for Bjørnøya er ukjent for de fleste.
- Kan man etablere base på Bjørnøya nord?
- Hva skal til for å bedre værvarslinga i dette området?
- Flight following.
- Satellitt dekning.
- Mangel på innflygingshjelpemidler på lufthavnene i Finnmark.

7. Eventuelt

1) Både SF og operatørene har gitt mye midler til UK MET office for å utvikle et varslingsystem for «triggered lightning» som er for unøyaktig på norsk sektor. Statoil og Conoco Phillips ønsker å bygge opp fagkunnskap i Norge på området, og har nedsatt en egen prosjektgruppe som skal jobbe med dette. Man vil gå i gang med et norsk prosjekt knyttet opp mot MET eller Storm, men det trengs midler til dette. Derfor er det ønskelig at SF tar tak i dette. Anbefalingen ligger i HSS-3.

2) Det er opprettet et internasjonalt forum som heter Helioffshore, som vil kunne påvirke standarder og regelverk som også vil få betydning for Norge. Derfor er det viktig at SF inngår et samarbeid med dem, slik at vi kan påvirke det arbeidet de gjør. Vi bør derfor invitere en representant fra dette forumet til oss for å presentere det arbeidet de gjør.

3) Andreas Sætre i Norsk Flygerforbund informerte om at UiT – Norges Arktiske Universitet, skal etablere en master i luftfartsfag. Etter planen skal man ta opp det første kullet av mastergradsstudenter høsten 2015, dersom man får finansiering på plass. Hensikten er å øke kompetansen i luftfartsbransjen innen en arktisk retning. Man skal utvikle et studium tilpasset nordområdene. Dette vil gi et kompetanseløft i nord, for mastergraden vil føre til mer forskning og utviklingsarbeid innen området. Hvis SF eller bransjen for øvrig har en studie man ønsker hjelp til, så kan masterkandidatene bidra.

4) Et firma som heter Helisecure har vært i kontakt med Luftfartstilsynet og presentert et system de har utviklet for stabilisering av helikopter i sjøen ved ditching. Konseptet ble fremlagt forumet med spørsmål om det var interesse for å få ytterligere informasjon, og eventuelt bidra økonomisk og med eksperthjelp til prosjektet. Det ble bestemt at dette må tas opp gjennom andre instanser enn SF.

5) Møtet 12. mars flyttes til den 19. mars, og møtet 4. juni flyttes til 11.juni.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Jim Urianstad (Bristow), Erik Hamremoen (Norsk Olje og Gass), Thomas Kolbeinsen (Norsk Flygelederforening), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi) Ira Schau Pettersen (LT), Tor-Andreas Horne (CHC), Torgny Almhjell (NHS), Bryn Kalberg (Ptil), Remi Olsen (Forsvaret), Andreas Sætre (Norsk Flygerforbund), Dag Sætre (Blueway), Roy Furre (SAFE), Trond Ola Berg (Bristow), Geir Hamre (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet