



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
17.11.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 17.11.2016

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Leder ønsket velkommen. Det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet.
Agenda godkjent uten kommentarer.

2. Gjennomgang av referat fra møtet i SF 8. september.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. NOG 066 – Status i forhold til forskrift. (Anders Røsok).

Anders Røsok orienterte forumet om status vedrørende NOG 066, og SF's forslag om at Ptil tar retningslinjene inn i sin forskrift. Dette forslaget henger sammen med diskusjonen rundt HOFO, og hva som påvirker sikkerheten på norsk sokkel. Man er av den oppfatningen at NOG 066 er et viktig element som har betydning for sikkerheten, og ønsker derfor at retningslinjene skal bli mer forpliktende for de som ønsker å operere på norsk sokkel. Ptil støttet vårt forslag om å legge inn i forskriftsform at oljeselskapene skulle etterleve bestemmelsene i NOG 066. Dette ble lagt frem for SD, som var av en annen oppfatning. Hvis Ptil tok NOG 066 inn i sin forskrift, ville dette bli en dobbeltregulering.

Leder SF har vært i kontakt med Ptil, som er klar på at saken ligger hos SD, og at videre behandling er avhengig av nye signaler fra den kanten. Leder har også hatt flere møter med Juridisk direktør i LT, som er enig at en dobbeltregulering vil være i konflikt med intensjonen om regelverket.

Utfallet av hva SD gjør i forhold til HOFO konsekvensutredning, vil være avgjørende for videre behandling. Hvis vi ender opp med en løsning der sokkelen skal reguleres nasjonalt, vil det komme en endring av BSL D 2-2. Da vil vi ha mulighet for å legge forskriftskrav fra NOG 066 inn i dette regelverket.

Draftet til HSS 3-b var lagt ut for kommentering i styringsgruppen på møtetidspunktet og det ble antydnet at formalisering av NOG 066 kunne bli en av anbefalingene.

Utenlandske myndigheter og operatører ser på NOG 066 som veldig proteksjonistisk. Ved en eventuell formalisering må man være klar over konsekvensene det kan gi.

4. Orientering fra SHT (Hans Herdahl).

Hans Herdahl orienterte om de funn av deler som er gjort etter helikopterulykken på Turøy, og ikke minst de viktige delene som man til nå ikke har klart å finne. Den organiserte letingen etter vrakdelene er avsluttet, men man har gått ut med informasjon til publikum som beveger seg i det aktuelle området, om at man er interessert i deler de måtte komme over. Man har klart å hente ut mye nyttig informasjon fra datasystemene om bord vedrørende hendelsesforløpet. De metallurgiske undersøkelsene som er gjort, gir også indikasjoner på hva som kan ha sviktet.

5. Orientering fra Teknisk avd. i LT (Sven Ove Retland).

Sven Ove Retland orienterte om hva som er status i Luftfartstilsynet etter Turøy-ulykka. Han redegjorde for saksgangen i forbindelse med flyforbudet, kommunikasjon med EASA, britiske myndigheter og andre involverte, møteaktivitet som har pågått i de ulike instanser, samt hvilken dokumentasjon som er fremlagt. Forumet ble også orientert om den videre prosessen fra myndighetenes side.

6. Deltakelse i EASA Rotorcraft Sectorial Committee.

Medlemmene i SF har blitt bedt om å komme med forslag til en industrirepresentant til EASA Rotorcraft Sectorial Committee. Det var kommet inn forslag om at Anders Røsok kunne representere SF, men det er ikke ønskelig at noen fra myndigheten skal stille. Tor-Andreas Horne fra CHC ble på møtet foreslått som SF's representant, og Jim Urianstad (Bristow) vil bli kontaktet for vararollen. Ole Andre Lindanger fra NHF er allerede representant i komiteen på vegne av Aircraft Engineers International (AEI).

SF representant skal dele saksdokumentasjon med forumet, og forumets medlemmer skal kunne komme med innspill om hva som skal være forumets posisjon.

Første møte i komiteen skal være i januar, og det er planlagt tre møter i 2017. Ledelsen vil søke støtte til at SF kan dekke reise og opphold for en deltaker på disse møtene.

7. Sikkerhets- og beredskapsopplæring sett i forhold til opplevd sikkerhet (Henrik Solvorn Fjeldsbø).

Henrik Solvorn Fjeldsbø fra Industri Energi hadde et innlegg på Solakonferansen 2016, hvor opplevd sikkerhet var tema. Det har vært en del kritikk rundt måten man introduserer nye folk i bransjen for helikoptertransporten. Når man kommer inn på sikkerhetssenteret før flyvning, blir man alltid introdusert for et «worse case» scenario. Man får et skremmebilde av hva som **kan** skje, men blir ikke informert om hvor liten sannsynligheten er for at noe **vil** skje. Det er et ensidig negativt fokus.

Etter Turøy-ulykken, har det vært en økning av henvendelser fra Nordsjø-arbeidere som opplever transporten som ubehagelig. Det er flere instanser som har tatt initiativ til at det må lages nytt kursinnhold med en annen vinkling enn dagens.

Det er NOG som bestemmer innholdet i kursene, og Samarbeidsforum bør kontakte NOG og be om at bl.a. Falck Nutec i sin fagplan og sine kurs i større grad fokuserer på hvor høy sikkerheten innenfor offshore transport er. Henrik Solvorn Fjeldsbø lager utkast til et brev til NOG.

Før avgang er det i Aberdeen fast rutine at en av pilotene går inn i briefing rommet etter at introduksjonen er gjort, og informerer passasjerene om hva som forventes under flyturen. Dette ser operatørene på som vanskelig å få til i Norge på grunn av kort tid mellom turene. Dette er noe man må se på.

8. Ny arbeidsgruppe i forbindelse med konsekvensutredning HOFO.

Offentliggjøring av HOFO konsekvensutredning er utsatt. Noen ny dato er ikke fastsatt, men SF må kommentere på utredningen når den kommer. Man ble enig om å blåse liv i den «gamle» HOFO-arbeidsgruppa, for å ta seg av dette. I arbeidsgruppa satt Ørnulf Lien, Per Arne Utne, Ole André Lindanger, Henrik Solvorn Fjeldsbø og Tor Andreas Horne. Lindanger var sekretær i den tidligere arbeidsgruppa, og tar initiativ til ny aktivitet. Hvis det er noen av de tidligere medlemmene som ikke har anledning til å delta denne gangen, så må Lindanger snarest få tilbakemelding om det.

HOFO er vedtatt som regelverk i EU, og gjort gjeldende fra 2018 for medlemsstatene. Norge har ennå ikke besluttet om man vil implementere HOFO regelverket, og dette ligger til behandling i SD.

Anders Røsok kontakter Monica Holstrøm i SD, og orienterer om at SF vil kommentere på utredninga når denne foreligger.

9. Kontraktuelle «penalties» i offshoreflyging.

Allerede i år 2000 tok LT opp med Ptil bruk av «penalties» i offshoreflyging, sett fra et flysikkerhetsperspektiv. Dette fordi det kom fram fra helikopteroperatørene at oljeselskapene tok med i sine kontrakter at de skulle ha økonomisk kompensasjon ved forsinkelser som operatørene kan lastes for.

Med årene er konkurransen blitt tøffere, og krav til effektivitet blitt større. Det har vært en markant endring siden 2015, og LT har gjennom tilsyn fått inntrykk av at penalties nå brukes mer målrettet.

Bruk av penalties preger gjerne hele organisasjonen. I stadig større grad går dette utover tekniker og pilot. Man har en policy om at flygere og bakkepersonell ikke skal belastes, men det er vanskelig å unngå at dette påvirker nedover i organisasjonen likevel. Man kan komme i den situasjonen at piloter og teknikere føler seg presset til å avvike flyturer selv om man av ulike årsaker burde latt være. Det er ingen heldig situasjon. Det er fare for at selskapene utvikler kreativitet i forhold til hvordan man kan omgås regelverket. Man kan ende i en situasjon der man gjør feilvurderinger for å unngå et slikt «straffegebyr».

Også Avinor merker indirekte hvordan den overhengende faren for penalties gjør at pilotene oftere ber om prioritet.

Fagforeningene er sterkt imot denne praksisen. Oljeselskapenes policy er ikke i samsvar med praksis, og man ser i andre sammenheng at det slår feil ut. Selv om man er aldri så sikkerhetsbevisst så er man villig til å ta sjanser når det står mye penger på spill.

SF kan ikke blande seg opp i penalties som går på forretningsdrift, kun hvis det går ut over sikkerheten. Alle er enige om at penalties ikke er galt hvis det brukes på rett måte, men slik det praktiseres i dag, er det en sikkerhetsrisiko.

I HSS 3-b vil trolig en av anbefalingene være at oljeselskapene og operatørene må komme til enighet om hva som er fornuftig når det gjelder kontrakter og bruk av straff ved forsinkelser.

SF bør tilskrive Ptil vedrørende de observasjoner som er gjort. Vi får vente til HSS 3-b blir offentliggjort, slik at vi har vi en forankring også der. Leder vil bringe saken tilbake til LT for å se hva man som luftfartsmyndighet kan gjøre.

10. Avinor orientering (Stein Clason).

Avinor har hatt en gjennomgang av flight plan systemet med operatørene. Flight planene må være reflektert mot rutesystemene. Fra januar 2017 innføres FRA (Free Route Airspace). Da er det på direkte ruter ikke lenger krav om flightplan. Men dette fungerer ikke i Nordsjøen, da man ikke har et backup system. Løsningen er å finne nye rapporteringspunkter.

ADS B Statfjord fases inn 08.12.2016, samtidig som radar Gullfaks fases ut. Avinor sender ut brief til operatørene så snart det er klart.

Det er ikke krav til ADS-B på Balder, fordi man ikke endrer luftrommet. Man endrer AIP'en ENR 1-5 fra 02.02.2017, og sender ut en notam til operatørene 08.12.2016.

Man jobber med å utvide Statfjord CTA nordover, slik at man får Petrojarl innenfor kontrollert luftrom. Det samme ønsker man å gjøre innenfor Norne CTA.

29.november skal NOFO ha en samarbeidsøvelse med UK for dispergeringsoperasjon for oljesøl. Søknad er sendt til LT.

11. Opprettelse av brukergruppe FDM.

Det har på et tidligere møte i SF vært stilt spørsmål om selskapene er interessert i å sette ned en arbeidsgruppe som ser på data fra FDM. Hvis selskapene kan sammenligne data, får man et større bilde som kan avdekke ting av betydning i forhold til sikkerhet. Dette for å se trender og tilstandsbilde etc. Det ble på møtet ikke konkludert med noe, og det overlates til selskapene selv å ta dette videre.

12. Møtedatoer 2017.

Møtene i 2017 vil bli holdt på **Scandic Airport Hotel**. Datoene som er satt er følgende:

9. mars
8.juni
14.september
23. november

13. Eventuelt/Avslutning.

Det var ingen saker forhåndsinnmeldt til eventuelt, men det ble på møtet tatt opp at man bør gjennomgå mandatet til SF for å vurdere om det forvaltes rett i henhold til NOU'ene. Da spesielt i forhold til prosjekter og deltakelse/samarbeid i sikkerhetsfora nasjonalt og internasjonalt. SF har de siste årene fått tildelt svært lite midler til slike formål. Når HSS 3-b offentliggjøres, ønsker SF en aktiv rolle i behandling av tilrådingene i studien. Leder tilskriver Aviation Group i Norsk Olje og Gass om at SF ønsker å bli involvert i oppfølgingen av studien.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Stein Clason (Avinor), Per Erdahl Andersen (NHS), Ole André Lindanger (NHF), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Tor-Andreas Horne (CHC), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Roy Erling Furre (SAFE), Hans Herdahl (SHT), Jon Skogen (NHS), Øyvind Volley (Norsk Flygelederforening), Andreas Sætre (Norsk Flyverforbund), Einar Osland (Bristow), Sven Ove Retland (LT), Anders Røsok (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet