



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
19.11.2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel 19.november 2015.

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda. Godkjenning av referat fra møtet 10. september. Møtedatoer 2016

Leder Ørnulf Lien ønsket velkommen til årets siste møte. Da det var noen nye deltakere til stede, ble det foretatt en kort presentasjon rundt bordet.

Det har vært mye oppmerksomhet rundt offshore helikopter i flere fora i høst. Hovedårsaken til dette er det nye felleseuropeiske regelverket som innføres i Norge fra 2018, og som innebærer en del utfordringer i forhold til blant annet muligheten til å ha særnorske regler på sokkelen.

Også Samferdselsdepartementet følger med på utviklingen, og Luftfartsdirektøren deltok på møtet for å få en bedre oversikt over utfordringene, samt delta i diskusjonen rundt problemstillingene.

Sven-Ove Retland vil fra nå av bli fast representant i SF på vegne av teknisk avdeling i Luftfartstilsynet.

Gjennomgang av referat fra møtet 10. september. Ingen kommentarer – referat godkjent.

Møtedatoer 2016:

10. mars.

2. juni.

8. september. (Denne datoen kan bli endret, da det kom innspill om å legge dette møtet til Solakonferansen. Dvs. at møtet holdes 22. september på Scandic Airport Hotel).

17. november.

2. «Innføring av HOFO»

Det var innmeldt flere saker til dette møtet som omhandler ulike aspekter ved innføring av nytt regelverk. Sett fra myndighetens side er det tre hovedproblemstillinger man må ta stilling til:

a) HOFO IR/AMC/GM.

b) Tilsyn med «Cross Border Operations». Regulert, men det må utredes om det er godt nok.

c) EØS avtalens anvendelse på norsk kontinentalsokkel.

a) HOFO/IR/AMC/GM

Tom-Egil Herredsvela fra Luftfartstilsynet orienterte om utviklingen i EASA komiteen vedrørende HOFO, samt utfallet av et møte han deltok på i komiteen 4.-5.november. Det er ikke mulig å komme med ytterligere innspill til IR, den delen er for alle praktiske formål ferdig behandlet og i ferd med å bli vedtatt. AMC/GM til HOFO skal være klar første halvår 2016, og LT er i posisjon for å komme med innspill her. EASA har uttrykt forståelse for behovet for å kunne sette tilleggskrav på bakgrunn av lokale forhold som

klima, infrastruktur etc. Dette gjelder generelt for luftfart, ikke bare offshore helikoptre, og Norge har fått gjennomslag for å sette i gang et regelverksarbeid basert på lignede behov for flytrafikken.

Vedlagt følger Herredsvelas presentasjon.

b) «Cross Border Operations»

Regelverket sier at Norge skal føre tilsyn med operatører innenfor vårt ansvarsområde. Men det står lite om hvordan dette skal gjøres. Man har erfaring fra noen år siden med et tilfelle der en utenlandsk operatør opererte på norsk sokkel uten norsk AOC. Luftfartstilsynet gjorde inspeksjon på den norske basen på lik linje med en vanlig sekundærbaseinspeksjon. Dette vil også være tilfelle etter dagens regelverk. Myndighetsrevisjon på en base er bare en del av det som anses nødvendig for å føre tilsyn med et selskap, og hvordan det vil stille seg med øvrige tilsynsaktiviteter er mer usikkert. EASA arbeider med å beskrive hvordan slik samarbeid mellom myndigheter kan være, i form av et konsept for «Cooperative oversight». Revisjon av hovedbase og ledelse/ledelsessystemer er en vesentlig del av tilsynsarbeidet og dette lar seg vanskelig gjøre uten å besøke hovedkontoret. En rekke andre usikkerhetsmomenter og praktiske problemer som gebyr/kostnader, språk, øvrig rammeverk, ressurser og kompetanse hos myndigheten etc. er også uavklart.

Tilsyn av andre lands baser kan neppe gebyrlegges av Luftfartstilsynet. Dette vil muligens medføre begrenset oppfølging, da stadig mindre ressurser krever prioriteringer.

c) EØS avtalens anvendelse på norsk kontinentalsokkel

I diskusjonen som pågår rundt konsekvensene av innføring av nytt regelverk, har også spørsmålet om EØS avtalens anvendelse på norsk kontinentalsokkel kommet opp. Her er Stortinget og regjeringen premissgivere. Dette er en problemstilling i flere saker og gjør at Norge har et visst spillerom når det gjelder å velge om forordninger skal gjøres gjeldende på kontinentalsokkelen. Utfallet av dette er uvisst, og et unntak for regelverket kan muligens få uønskede konsekvenser på andre områder. Det ble uttrykt et ønske om at man finner løsninger som gjør at kravet om norsk AOC kan opprettholdes, og at det stilles nødvendige tilleggskrav for operasjon i norsk område.

Andre momenter

De store oljeselskapene i Nordsjøen har til nå opprettholdt kundekrav. Men det kommer nye oljeoperatører inn, og de som ikke er medlemmer av Norsk olje og gass er heller ikke forpliktet til å følge kravene i Norsk olje og gass retningslinje 066 (NOG 066). Selv om helikopterselskapene prøver å være en pådriver for å få disse til å opprettholde kravene, ser man allerede nå en tendens til at økte kostnader gjør at man ikke følger disse. Dette kan legge press på de større etablerte operatørene over tid til å fire på kravene av kostnadmessige hensyn.

SF har skrevet brev til Ptil der man anmoder Ptil om å vurdere en formalisering av NOG 066, for eksempel ved å vise til denne som en bransjestandard for forsvarlig helikoptertransport fra en av sine forskrifter. Internt i Ptil jobbes det med hvorvidt en forankring av NOG 066 kan implementeres. Ptil har ikke innflytelse på innholdet i NOG 066, det er det bransjen som fastsetter.

Generelt er det slik i dag at dersom en operatør ønsker å gjøre avvik fra en norm eller en standard som Ptil viser til, så er det opp til selskapet å gjøre det. Men operatøren må da selv vise hvordan sikkerheten ivaretas. Tilsvarende kunne en be en oljeoperatør som ikke vil forholde seg til NOG 066, om å vise til hvordan de da vil opprettholde likt eller bedre risikonivå.

Men NOG 066 er i dag bare en anbefaling. Det kan ikke stå igjen som den siste barrieren. Partsmedvirkning er viktig i denne diskusjonen. Arbeiderne kan nekte å fly med selskap de ikke anser for å ivareta sikkerheten på en akseptabel måte. I Norge har vi en kultur for åpenhet. Vi har medbestemmelse og plikt til å melde ifra dersom forhold er uakseptable, uten frykt for sanksjoner.

Basert på det som ble diskutert på møtet, vil Luftfartsdirektøren først ta saken opp internt i LT, for så å bringe det videre til SD. Hva er det som skaper sikkerhet? Og hvordan kompenserer vi hvis det viser seg

at sikkerheten ikke blir godt nok ivaretatt? Vi er enige om at sikkerhet ikke bare dreier seg om regelverket. Man må ta med alle faktorene, og de objektive vurderingene er viktig.

Veien videre:

SF etablerer en «arbeidsgruppe HOFO» bestående av medlemmer fra NHF, Industri Energi, Norsk Flygerforbund, Norsk olje og gass, CHC Helikopterservice, Blueway og Luftfartstilsynet. Arbeidsgruppa bør snarest konstituere seg, og avklare mandat. Blant annet er det ønskelig at arbeidsgruppa skal lage et utkast til brev fra SF til SD, der man kommenterer på de spørsmålene SD stiller i brev til LT. I brevet er det viktig å få frem utviklinga som har vært fra Norneulykka og frem til i dag, basert på fakta fra helikopterstudiene. Vi må trekke frem den proaktive tilnærminga vi har til hva som er sikkerhetsfremmende. Arbeidsgruppa skal også gjennomgå AMC og GM til HOFO, og utarbeide forslag til kommentarer fra SF.

Det ble bestemt å holde et ekstraordinært møte i SF 14. januar hos CHC der vi oppsummerer status og hvordan vi skal jobbe videre.

3. Lynvarsling (Morten A. Ø. Køltzow DNMI)

Bakgrunn: OH WEB er utviklet av Met Office UK, og skal varsle lynaktivitet i Nordsjøen. Systemet brukes av de norske operatørene, men erfaringen er at systemet gir dårlig kvalitet på varslingen i norsk sektor. Man har derfor sett på muligheten til å etablere et norsk system. Fordelen er at man får lokal fagekspertise og også muligheten for å få varsling i Barentshavet.

Meteorologisk institutt i Norge jobber med å utvikle et verktøy som kan gi mer nøyaktig prediksjon enn det Met Office UK er i stand til. Morten Køltzow er prosjektleder for dette prosjektet, og var invitert til SF for å gi en status på de erfaringene man har trukket så langt. MET har jobbet aktivt med en metodikk for varsling av lyn de siste årene, og man har derfor oppnådd lovende resultater i prosjektet til tross for kort arbeidstid.

Vedlagt følger Køltzows presentasjon.

4. Statusrapport fra Avinor (Stein Clason)

Stein Clason dro igjennom historikken for arbeidet med etablering av kontrollert luftrom i Ekofisk området som startet allerede i 1996. I dag 19.november 2015 er Ekofisk CTA endelig etablert!

Balder CTA står for tur, men der har man fremdeles utfordringer knyttet til ustabilitet. Dersom saksbehandlingstiden for godkjenning av dokumentasjon blir behandlet innenfor fristen som er angitt i Luftfartstilsynet, vil Balder CTA bli etablert som klasse D luftrom i begynnelsen av mars 2016.

Prosedyrene for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel er publisert i AIP SUP 15/15, men ved neste runde med publisering vil det bli overført til en egen AIP Offshore manual. Avinor ser også på muligheten for å overta CHC sin RIG INFO APP, som vil lette tilgangen til informasjon for alle som opererer i Nordsjøen.

5. Oppdatering av HSS3

24. august sendte SF et brev til Norsk olje og gass med en anmodning om å oppdatere HSS-3. Begrunnelsen var å forstå og kunne prioritere UK-CAA sine tiltak, anbefalinger og pålegg i CAP 1145 opp mot våre omforente, norske prioriteringer, også sett ut fra et kost-nytte perspektiv. Man er av den oppfatningen at en oppdatering av HSS3 vil kunne gi oss svaret på dette.

Erik Hamremoen informerte om hva som er status i saken: Norsk olje og gass har vært i kontakt med SINTEF som har gitt et tilbud på en oppfølgingsstudie av HSS-3 begrenset til CAP 1145, konsekvensene av de tekniske kravene i et nytt EASA regelverk, samt analyse av ulykkesdata etter 2009. Dersom Norsk olje og gass får gjennomslag for å igangsette en oppfølgingsstudie i nærmeste fremtid, vil rapport foreligge i september 2016. Det er sterkt ønskelig at andre, også organisasjonene som er medlemmer i SF, bidrar til finansieringen av studien.

6. Oppdatering Barentshavet

Erik Hamremo orienterte forumet om aktivitet i Barentshavet. Norsk olje og gass har tidligere kjørt en serie workshops med temaet "HMS utfordringene i nordområdene", der utfordringer knyttet til helikoptertransport var et av temaene. Dette er oppsummert i en sluttrapport med anbefalinger, som følges opp videre.

Industrien forbereder 23. lisens runde, og i den forbindelse vil man trolig ha et behov for midlertidig helikopterbase i Finnmark for tilbringer og SAR. Det er ikke tatt noen avgjørelse på hvor en eventuell helikopterbase blir etablert.

7. Funn av felles interesse fra siste inspeksjon – Bristow

Under en inspeksjon Luftfartstilsynet foretok hos Bristow i uke 45, ble det gitt to avvik for manglende prosedyrer. I og med at dette er like aktuelt for alle operatører, ønsket Bristow å ta det opp på møtet i SF til diskusjon. Avvikene gjaldt følgende:

1) Selskapets prosedyrer for flyging tar ikke hensyn til sjøgang.

Det foreligger et luftdyktighetspåbud fra EASA om å ta tilbørlig hensyn til helikoptertypens sertifiseringskriterier for nødlanding på sjø når en planlegger operasjoner. CAP 1145 anbefaler også å sette begrensningen på flyging over seastate 6, og gjennom et sikkerhetsdirektiv er det innført en begrensning for flyging i over 6 m signifikant bølgehøyde på britisk sektor. I Norge har vi stilt spørsmål ved konsekvensvurderingen av denne begrensningen. Konsekvensene ved å innføre seastate 6 i Norge kan være opptil 3 uker uten flyging, mer nattflyging for å ta igjen etterslep, og arbeidere som kan bli sittende værfast på rigg i opptil 5 uker. Man er dessuten av den oppfatningen at SAR beredskapen er bedre i Norge enn i UK, noe som kan forsvare flyvning over seastate 6.

2) Selskapets prosedyrer for ombordstigning av passasjerer tar ikke hensyn til passasjerens evne til å evakuere. (Ref AMC CAT.OP.MPA.165)

Det stilles krav om at man ved plassering av passasjerer skal ta hensyn slik at de ikke vanskeliggjør evakuering. Dette kravet er det samme som gjelder for passasjerfly. CAP 1145 og nevnte sikkerhetsdirektiv har etablert en aktiv ordning på britisk sektor der passasjerer plasseres i forhold til nødutganger, basert på visse kriterier. Man har i Norge ikke innført «merking» eller krav om spesiell plassering av passasjerer som er av en slik størrelse at de vil ha problemer med å evakuere et helikopter, eller hindre medpassasjerer i å gjøre det. Det er enighet i SF om at man heller må sørge for bedre «side-floating» utstyr på helikoptrene, som gjør at helikoptrene ikke går rundt ved en nødlanding på sjøen. Dette vil kunne skape en luftlomme inne i kabinen og også gi en bedre mulighet for evakuering.

Ledelsen for SF hadde foreslått å opprette arbeidsgruppe på hvert tema, som skulle komme med en vurdering og med forslag til samordnede tiltak på disse områdene. SF besluttet at de i stedet vil be om at disse konkrete forholdene tas med som tema i oppdatering av HSS-3 før man gjør noe videre i disse sakene.

8. Continuing Airworthiness Teleconference (Sven Ove Retland)

Sven-Ove Retland vil fra nå av bli fast representant i SF på vegne av teknisk avdeling i Luftfartstilsynet. Han redegjorde for Luftfartstilsynets deltakelse i Rulemaking Advisory Group (RAG) & Thematic Advisory Groups (TAGs) i EASA.

SF fikk også en orientering fra «Continuing Airworthiness Teleconference» som EASA hadde med Nordsjølandene 23. september. Her var temaet CAP 1145 med anbefalingene til EASA, og hvilke tiltak som var gjort.

Presentasjonen er vedlagt.

9. Oppfølging av tilrådninger

Ledelsen jobber med å reetablere en oversikt over status på tilrådingene fra NOU 2001:21, 2002:17 og HSS-3, samt andre saker vi har hatt for oppfølging i SF. Når dette arbeidet er ferdig, vil dokumentet bli sendt ut til medlemmene for ytterligere kommentarer. Resultatet blir lagt ut på hjemmesiden til forumet.

10. Aktiviteter/budsjett 2016

Vi vil som tidligere år planlegge på fire faste møter i 2016, samt å avvikle ekstraordinære møter ved behov. I år var det dessverre ikke økonomi til å gjennomføre et enkelt julearrangement, men den tradisjonen håper vi å kunne ta opp igjen til neste år. I budsjettet vil det også bli lagt inn utgifter til arbeidsgrupper, bidrag til oppfølgingsstudie HSS-3, samt bidrag til aktuell F&U (Side floating helicopter)

11. Regelverk/orienteringssaker

Ørnulf Lien gav SF en orientering om hva som hadde skjedd siden forrige møte:

- BSL D 2-10 er oppdatert med krav om ADS-B og kontinuerlig sporing, og er på eksternhøring med frist 15/12-15.
- Det er skrevet brev til Ptil om formalisering av NOG retningslinje 066.
- Det er skrevet brev til Avinor om effektiv og helhetlig alarmtjeneste i Barentshavet.
- Rapport om Forsvarets hendelse med Sea King på Støtt er tilsendt medlemmene
- Det er sendt brev til SD om behov for konsekvensutredning ved innføring av HOFO.
- SFs medlemsorganisasjoner er innmeldt som mulige informanter til EASAs offshore sikkerhetsstudie, utført av DNV, GL.
- Orienterte om SFs bidrag på Solakonferansen.

12. Eventuelt

- Leder i SF har fått noen spørsmål fra NHF Nytt som er besvart.
- Statoil har for å redusere kostnader, foreslått å redusere turnaround-tiden mellom turene ut fra Bergen fra en time til en halv time. Alt som i dag gjøres på en time skal altså gjennomføres på en halv time. Dette fordrer at helikopterselskapene må gjennomgå egne rutiner.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Jim Urianstad (Bristow), Erik Hamremoen (Norsk olje og gass), Stein Clason (Avinor), Hans Herdahl (SHT), Roy Erling Furre (SAFE), Jon Skogen (NHS), Andreas Sætre (Norsk Flygerforbund), Ole-André Lindanger (NHF), Dag Sætre (Blueway), John Arild Gundersen (Norsk olje og gass), Arne Roland (CHC), Sigurd Jacobsen (Ptil), Henrik Solvorn Fjeldsbø (Industri Energi), Ørnulf Lien (LT), Sven Ove Retland (LT), Stein Erik Nodeland (LT), (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet