



Medlemmer av Samarbeidsforum for  
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:  
Marianne  
Kirkeseæther

Møteleder:  
Geir Hamre

Møtedato  
21.11.2012

## Møtereferat 21.11.2012

---

### Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

#### **1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.**

Leder ønsket velkommen, og spesielt Norsk Helikopterservice som møtte for første gang i forumet.

Gjennomgang av agenda, ingen kommentarer – agenda godkjent.

#### **2. Gjennomgang av referat fra møtet 13. september 2012.**

Leder gjennomgikk referat fra forrige møte. Ingen kommentarer – referat godkjent.

#### **3. Ledelsens oppgaver siden siste møte.**

- Leder holdt foredrag under Sjøsikkerhetskonferansen 26.-27.september, der han orienterte om helikoptersikkerhetsarbeidet i Norge.
- Møte med Luftfartstilsynet angående Sky Sails (se eget agendapunkt)
- Kontakt med HSRMC angående kommentar om HUMS i S-92 (se eget agendapunkt).
- Gjennomgang av status vedrørende lukking av tilrådninger.

#### **4. Ulykker og hendelser siden september 2012. EC225 ditching, Norsk reaksjon og status.**

Operatørene og Forsvaret informerte om hendelser siden oktober.

##### **EC225 ditching:**

10. mai og 22. oktober 2012 fikk helikoptre av type EC225 i britisk sektor, indikasjoner på feil i MGB oljesystem og deretter Emergency Lubrication (EMLUB). I begge tilfellene fulgte flygerne sjekkliste og nødlandet i sjøen. Henholdsvis 14 og 19 reddet.

Etter den første hendelsen utga EASA Emergency Airworthiness Directive (EAD), hvor EC225 og AS332 ble erklært fortsatt luftdyktige. Samme dag som hendelsen i oktober skjedde, besluttet operatørene å sette EC225 og AS332 på bakken. Dagen etter erklærer EASA og Eurocopter at årsaksforholdet var kjent, og at helikoptrene fortsatt var luftdyktige. Det var et tett samarbeid mellom UK-CAA og Luftfartstilsynet i dagene som fulgte. UK-CAA utga et Safety Directive som nektet engelskregistrerte EC225 å fly. Luftfartstilsynet fulgte opp med et norsk Safety Directive for norskregistrerte EC225, med unntak av SAR (nødvendig trening og skarpe oppdrag).

Alle oljeoperatørene rundt Nordsjøen ble på et møte i Aberdeen i november enige om at det ikke var akseptabelt at EC225 skulle fly før man hadde garantier for at problemet var løst.

Tor-Andreas Horne fra CHC gav en orientering om de tekniske detaljene rundt hendelsen i oktober, og hvordan besetningen hadde håndtert situasjonen. Han orienterte og om Eurocopter sin analyse av hendelsen. (Se vedlagte presentasjoner)

Eurocopter har gitt tre måneders horisont for når problemet er løst. Det vil si i midten av februar 2013.

Luftfartstilsynet har i en artikkel på sin hjemmeside berømmet operatørene for resolutt handling i forbindelse med havariet i oktober (ref. vedlegg). Oljeselskapene har og støttet operatørene i deres avgjørelse om å stoppe flyvning med typen.

#### **5. Øvelse Gambit, orientering om resultater.**

15. november 2012 var det en øvelse der scenarioet var et S-92 havari på rigg med mange drepte og sårede. Øvelsen avdekket godt samarbeid mellom CHC, Ptil, SHT og LT, og gav nyttige erfaringer. Også pressen var aktiv og godt forberedt.

#### **6. SF-arbeidsgruppe vedrørende nye redningshelikoptre.**

Dette er en oppfølging av agendapunktet om redningshelikoptre som var oppe på møtet i SF 13. september.

Forumet har nå gått bort ifra forslaget om å nedsette en arbeidsgruppe. Det er ikke tvil om at anskaffelse av nye redningshelikoptre har stor interesse for SF, ikke minst på grunn av utfordringer med avstander i Barentshavet. Derfor vil vi invitere den nye prosjektlederen for redningshelikopter til neste møte i SF, slik at han kan gi forumet en orientering om status, samtidig som Erik Hamremoen (OLF) gir prosjektet en brief om utvikling og planer for oljeutvikling i nordområdene.

#### **7. ADS-B status (Stein L. Clason)**

Stein L. Clason gav en orientering om status for ADS-B prosjektet. Se presentasjon.

Planen er å ta i bruk ADS-B til flygeinformasjonstjeneste i mai 2013, forutsatt godkjenning fra LT.

Etablering av Ekofisk CTA er forskjøvet til første kvartal 2014. Balder CTA blir etablert parallelt. ADS-B på Yme er tatt ut på grunn av riggens usikre fremtid, og Avinor vurderer å bruke ADS-B utstyret som skulle vært utplassert på Yme videre nordover, i første omgang i Statfjord CTA. Ekofisk L er under bygging og skal erstatte Ekofisk H på Ekofisk-feltet.

Goliat bygges som første faste installasjon i Barentshavet, og Avinor har fått forespørsel fra prosjektet om hvilket utstyr de ønsker installert på plattformen. At de blir involvert tidlig i byggeprosessen, ser Avinor på som svært positivt. Ledelsen i Avinor Flysikring har derfor bestemt at det skal utplasseres ADS-B og VHF-utstyr på Goliat hvis det godtas av riggeier. I forbindelse med utplassering av ADS-B og VHF-stasjoner i Barentshavet, ønsker Avinor tilbakemelding fra operatørene om planer for videre utbygging i dette området. Erik Hamremoen gir en orientering på møtet i mars.

Det er viktig i denne fasen å holde liv i M-ADS så lenge som mulig. Det er utgitt en AIC (AIC I 07/12) med informasjon om bruk av M-ADS og ADS-B i interimsperioden. BSL-D 2-10 vil bli endret når M-ADS ikke lenger er i bruk.

#### **8. Radiooperatørkurs: Krav om radiokompetanse for kommunikasjonsansvarlige på oljeinstallasjoner (Stein L. Clason).**

Stein L. Clason orienterte om innholdet av kurset radiooperatørene gjennomgår. Der det er dårlig overvåkningsdekning, er det viktig å ha god radiokommunikasjon. Der lufttrafikkjentesten har dårlig radiodekning, har god radiokompetanse på riggene en stor betydning for helikoptersikkerheten, noe som også flere hendelses-rapporter viser. Avinor ønsker at Petroleurstilsynet definerer kravet om radiooperatørkurs i regelverket, da noen av de nye aktørene på norsk sokkel ikke vet hvordan de skal forholde seg til kompetansekravet, og velger å ikke sende sine radioansvarlige på kurs fordi det ikke framstår som et klart krav. Det er kun krav til at kommunikasjonsansvarlige på installasjonene skal inneha nødvendig kompetanse, uten at dette er definert helt klart. Avinor har levert slike kurs i 25 år, og er i dag de eneste som tilbyr radiooperatørkurs, og ønsker å opprettholde kurstilbudet da man opplever at det gir en flysikkerhetsgevinst. Dette selv om slik ekstern kursvirksomhet ikke er innenfor selskapets kjernevirksomhet. Avinor ønsker kun å fortsette kurstilbudet hvis oljeindustrien definerer denne kursvirksomheten som ønskelig, men innser at med lange ventelister på kurset, bør tilgjengeligheten til kursplasser bli bedre. Problemet er derfor både kapasitet og regelverk.

### **9. Sky Sails. Status**

Under Sjøsikkerhetskonferansen i september, tok leder i SF opp bruk av Sky Sails med Sjøfartsdirektoratet (Sdir). For dem var dette et ukjent problem. Juridiske avdeling i Luftfartstilsynet (LT) har tatt dette formelt opp med Sdir med tanke på å regulere Sky-Sails i sjøfartsregelverket. Saken vil muligens måtte løftes opp til Nærings- og handelsdepartementet. Dersom Sdir iverksetter et regelverksprosjekt vil LT/(SF) bli høringspart.

Dersom prosjektet strander vil LT måtte vurdere regulering i medhold av luftfartsloven.

LT's innspill til Sdir har følgende hovedpunkter:

- Sky Sails er en risiko for luftfarten, særlig for helikoptertrafikken til/fra Nordsjøen.
- LT ønsker primært forbud innenfor norsk territorialfarvann, og så langt som mulig i de traseene som flys til/fra Nordsjøen
- LT ønsker merking og/eller høydebegrensninger (samt info om bruk til NOTAM eller annet).

Krav om transponder er det beste i forhold til merking. Det er ønskelig at Ptil og LT skriver felles bekymringsmelding til SD om farene ved bruk av Sky Sails.

### **10. Info om turbintemperaturprosjektet (Erik Hamremoen)**

Statoil har utviklet en metode sammen med helikopterselskapene for å beregne risiko knyttet til turbineksos over helideck. Dette prosjektet har forumet fått oppdateringer på underveis, samt det endelige resultatet nå under møtet. Prosjektet har som følge av dette innført begrensninger på Statoils innretninger der det er påvist en risiko. Se vedlegg.

Man har lagd en risikomatrise for hver enkelt av Statoils egne innretninger. Disse vil komme inn på Jeppesen kartene senest første halvdel av januar. Statoil vil nå informere Norsk Olje og Gass ved LFE gruppen slik at andre selskaper kan velge å implementere metodikken. Innspill til oppdatering av Norsok (byggeforskriften) er fremsendt. Man kan ikke påtvinge andre oljeselskaper å innføre metodikken nasjonalt eller internasjonalt, men informasjon antas å bidra til forståelse. Prosjektet planlegger å presentere metodikken og resultatet i forbindelse med CHC Safety Summit i Canada våren 2013, samt på neste møte i HSRMC og UK Oil & Gas.

Turbineksos er en risikofaktor som operatørene daglig må leve med. Arbeidet Statoil har gjort er banebrytende, og noe SF må støtte og være pådriver på for å få inn i regelverket.

### **11. Krav til veiing av passasjerer (Erik Hamremoen)**

På norsk sokkel i dag veier man ikke passasjerene, men bruker standard gjennomsnittsvekt. Unntak er Exxon/Talisman BP som setter krav til veiing både av passasjerer og bagasje til og fra deres installasjoner. Bruk av gjennomsnittsvekt avviker fra global praksis, og Norsk Olje og Gass foreslår standardisering og ønsker at helikopterselskapene og SF tar stilling til om veiing av passasjerer (minimum på vei ut) er ønskelig og nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker.

SF støtter behovet for en avklaring basert på sikkerhet og standardisering, men det er helikopterselskapene som må ta stilling til om de vil ha krav til veiing av alle passasjerer.

SF vil oppfordre Luftfartstilsynet til å stramme inn regelverket dersom helikopterselskapene argumenterer for en redusert risiko.

Helikopterselskapene støtter i utgangspunktet innføring av veiing av alle passasjerer, av sikkerhetsmessige grunner. I dag flyr de nesten alltid på maksvekt, og det er grunn til å tro at standardvekt på passasjerer i dag er for lav. Kontroll på reell vekt er følgelig å foretrekke. Saken vil bli behandlet av helikopterselskapene i fellesskap.

Helikopterselskapene avklarer og gir en skriftlig tilbakemelding til forumet innen 1/1 2013.

### **12. Forsvaret redegjør for transponderbruk på skip ifm TCAS advarsler. (Vidar Berentsen)**

Det har blitt rapportert om flere TCAS-varslar fra flygere (enten i form av skriftlige rapporter eller på frekvens til flygeleder) hvor trafikken har vært militære skip. Alle slike varslar skaper økt stressnivå, og det er viktig at uønskede/«falske» alarmer holdes til et minimum.

Vidar Berentsen gav en orientering om prosedyre for bruk av transpondere på norske og utenlandske militære marinefartøy. Vedlagt følger hans presentasjon.

**13. HUMS data S-92. Oppfølging fra forrige møte.**

På møtet i HSRMC i mai ble det hevdet at HUMS data for S-92 kunne være upålitelige. Dette var operatørene uenige i, og ba om å få en forklaring.

HSRMC forklarer dette med at Sikorsky har nektet innsyn i hvordan "Advanced Anomaly Detection" (AAD) fungerer. Det er derfor umulig å vurdere data fra HUMS analyser i den nye versjonen. Det er vanskelig å verifisere hvor godt systemet fungerer i praksis.

**14. Heli-One's etablering av vedlikeholdsbase i Polen.**

Heli-One skal ha egen Part 145 godkjenning i Polen. Det vil si at basen ikke skal være under Heli-One Norges godkjenning, slik man først hadde fått signaler om. Vi har tidligere gjort det klart at SF ikke kan blande seg inn i forretningsmessige forhold, men som et minimum må SF kreve at det er gjort en grundig risikoanalyse rundt denne etableringen.

Forumet vil be om en redegjørelse av leder for Heli-One Norge på møtet i mars 2013.

**15. Triggered Lighting Forecast**

Forskning på "Static Discharge" og lynnedslag startet etter en hendelse CHC hadde i 1998, der en maskin på innflyging til Bergen ble truffet av lyn. Maskinen stod i tre måneder, og kostnadene ble høye. Det ble besluttet å gjøre en studie rundt fenomenet, og man har nå utarbeidet et program som er i bruk på engelsk sektor.

SF har gjennom sitt medlemskap i HSRMC delfinansiert tilsvarende studie om "Helicopter Triggered Lightning Strikes" på engelsk sektor. Norge får tilgang til forskningsresultatene, og norsk sektor blir dekket av varsler fra UK Met Office.

**16. Eventuelt:**

1) Tor-Andreas Horne informerte om status på prosjektet om lpad som EFB. SF er positiv til ny teknologi, og støtter prosjektet.

2) Organisasjonen "Lederne" har igjen kontaktet SF og bedt om medlemskap. SF-medlemmenes mening var at hvis vi åpner for dem, så må vi åpne for mange andre organisasjoner med samme argumentasjon. Konklusjonen er at vi opprettholder den medlemsmassen som ble bestemt av SD ved opprettelsen av SF.

3) Mellommenneskelige relasjoner.

Som en oppfølging av tidligere diskusjoner, tar Erik Hamremoen saken videre til ressurser i Statoil som har kompetanse på mellommenneskelige relasjoner. Han vil sjekke muligheten for å få en psykolog fra Statoil til å komme og holde foredrag på et møte i 2013.

Møtedatoer 2013: 12.mars, 4.juni, 10.september, 19.november.

Marianne Kirkesæther  
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (OLF), Vidar Berentsen (Forsvaret), Knut Bjørsvik (NHS), Stein Clason (Avinor), Roy E Furre (SAFE), Erik Hamremoen (OLF), Geir Hamre (LT), Tor-Andreas Horne (CHC Helikopter Service), Bryn Kalberg (Ptil), Ketil Karlsen (Industri Energi), Ørnulf Lien (SHT), Alf Terje Skjæveland (NHF), Jim Urianstad (Bristow Norway), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:  
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet, Direktør Operativ Avdeling