



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato
17.11. 2023

Møtereferat

Møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato/tidsrom: 14. september 2023 kl. 0904-1530

Sted: Quality Airport Hotel Stavanger, Sømmev. 1, Sola

Til stede: Svein Johan Pedersen (LT), Tom-Inge Fygle Hansen (LT), Bjørn Stein (Ptil), Frode Moi (NF), Ole-André Lindanger (NHF), Øyvind Jonassen (Rederiforbundet), Ørnulf Lien (LT), André van Niekerk (CHC), Tom Idar Finnesand (Bristow), Øivind Solberg (ON), Runar Mathiesen (SHK), Turid Hellman-Skjær (NFF), Øyvind Volley (Avinor FS), Henrik Fjeldsbø (IE), John Arild Gundersen (ON), Sigmund Lockert (CHC), Tormod Tønnesen (ON, observatør), Per Arne Utne (LT)

Aksjoner tildelt under møtet er markert med gul highlight i referatet.
Presentasjoner finnes på SFs Teamssite.

AGENDA

Nr.	Sak	
	Velkommen.	Leder
	Registrering av frammøtte. Registrering av eventuelle endringer i medlemmenes representasjon.	Sekretær
17/23	Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte	0910-0914
	Medlemmene fikk tilsendt agenda 07.09.2023., oppdatert versjon sendt ut 13.09.2023.	Leder
	Pga. timeplanen til enkelte foredragsholdere, måtte det stokkes	

Nr.	Sak	
	om på rekkefølgen av saker. Saksnummer fra innkallingen beholdes, derfor kommer ikke sakene med stigende påfølgende saksnr. i referatet. Innmelding av punkt til eventuelt. Intet. Vedtak: Agenda med endret saksrekkefølge godkjennes	
18/23	Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte	0914-0917
	Medlemmene fikk 10.04.2023 tilsendt utkast til referat fra møtet 16.03. for gjennomlesning og ev. korrigerings, med frist 02.05. I det utsendte utkastet var Bjørn Stein (Ptil) ved en inkurie utelatt som medlem av AG Tilrådinger. Det ble rettet opp før publisering på SFs nettside. I sak 12/23 Trollvind ble følgende passus lagt til på slutten, etter innspill fra en av representantene og bekreftet av Svein J Pedersen: <i>Svein Johan Pedersen (LT) kommenterte: Når det gjelder myndighetsansvar for helikopterdekk som etableres i forbindelse med vindmøller til havs er ikke dette avklart. Luftfartstilsynet har tatt opp med Samferdselsdepartementet at det er viktig med en snarlig avklaring på dette.</i> Endringene i forhold til utsendt utkast ble vurdert som så beskjedne at ny høringsrunde ikke ble ansett som nødvendig. Vil bli tatt opp med SD på etatsstyringsmøte om ca. en mnd. Vedtak: Referatet godkjennes slik det er publisert på forumets websider: http://www.helikoptersikkerhet.no	Leder
19/23	Ledergruppe SF	0917-0921
	Orientering om aktivitet siden siste møte. Angående vedtak i sak 26/22 fra møtet 17.11.2022: Vedtak: SF gir ledergruppa i oppdrag å utarbeide et utkast til	Leder

Nr.	Sak	
	<i>brev når HSS-4 er publisert. Utkastet sendes på høring til SFs medlemmer på vanlig måte. Brevet skal kommentere relevante forhold og som gjelder helikoptersikkerhet, slik at det sikres at SD har dette med i sitt beslutningsgrunnlag. Andre momenter relatert til helikoptersikkerhet som SF mener mangler, men som er viktig at kommer med i beslutningsgrunnlaget kan også tas med.</i> Utkast til brev «Oppdatert innspill fra Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel knyttet til EASA Opinion 4/2021 – endring av Vedlikeholdsforskriften» ble sendt på høring til medlemmene 11.04.2023. Etter høring ble brevet sendt til SD 28.04.2023. Ingen tilbakemelding ennå fra SD til SF. Se også sak 24/23 nedenfor med orientering fra Direktoratsavdelingen i LT. SFs leder ga uttrykk for at han vil bidra til at ledergruppen blir mer aktiv mellom plenumsmøtene. Vedtak: Orienteringen tas til etterretning.	
20/23	EASA R.COM (fast agendapunkt)	0921-0938
	Referat fra siste møte i EASA R.COM viser at det blir behandlet mange saker av relevans for offshore helikopter og SF. I en oversikt over R.COM. medlemmer på EASAs hjemmeside figurerer 6 norske representanter, deriblant SFs (pr. i dag forhenværende) representant. Medlemslisten skal angivelig være oppdatert pr. juli 2023, men ifølge flere av dem som står på listen er de ikke lenger representanter i komitéen. Hele strukturen for EASAs rådgivende organer er for tiden i endring, og det er uvisst om SF fortsatt vil være representert i den framtidige strukturen. I møte i R.COM 22.02.2023 la en arbeidsgruppe fram status for arbeidet med restrukturering av R.COM (se presentasjon på Teams). Slik det ser ut nå, vil det etableres et Rotorcraft Community (R.COMM) med representanter fra EASA medlemsstater og industrien, i tillegg til noen faste eller temporære Activity Groups som utreder spesifikke oppgaver.	Ørnulf Lien, LT

Nr.	Sak	
	Inntrykket er at dette vil kunne bidra til en mer demokratisk organisering av arbeidet i EASA, med større mulighet for innflytelse for andre interessenter enn fabrikanter og myndigheter. SF må følge prosessen, og prøve å få avklart om SF fortsatt regnes som aktuelt medlem i den nye strukturen, og eventuelt søke innpass der det kan være formålstjenlig. Ifølge planen presentert i R.COM-møtet i februar, skal ny struktur iverksettes etter årsskiftet 2023-24. Det ble uttrykt ønske om at både Luftfartstilsynet og en helikopteroperatør burde få medlemskap i det nye R.COMM. Fra en deltaker i SF-møtet ble det opplyst at det allerede hadde gått ut en «call for subject matter experts». Vedtak: SFs ledelse må ta rede på nominasjonsprosessen til R.COMM, og sørge for at norske interesser i dette internasjonale samarbeidet sikres.	

21/23	Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)	0938-1015
	SHK informerte om igangsatte og avsluttede saker siden sist, samt andre forhold av interesse for SF. SHK har fått få saker på bordet fra offshore siden siste møte. SHK har besluttet å åpne full undersøkelse av en hendelse hvor en S-92A fikk stans på én motor etter avgang fra Linus ved Ekofiskfeltet 05.06.2023. Hendelsen er ikke klassifisert som alvorlig luftfartshendelse, og SHK engasjerer seg normalt ikke for slike hendelser. Likevel har SHK valgt å gjøre det i denne saken, bl.a. på grunn av sårbarheten når personelltransporten offshore er så avhengig av én helikoptertype. Hendelsesforløpet var som følger: kort tid etter avgang hørte besetningen et kraftig smell samtidig som de fikk varsel i cockpit om at den venstre motoren stoppet. Besetningen håndterte situasjonen og sendte blant annet	Runar Mathiesen SHK.

	nødmelding til lufttrafikktenesten. Det ble besluttet å fly på en motor til Stavanger lufthavn der de landet uten videre komplikasjoner. Ingen ble skadd som følge av hendelsen. SHK besøkte helikopteroperatøren påfølgende dag og startet forundersøkelse. I siste del av juli ble helikoptrets motor undersøkt mer grundig. Undersøkelsen ble gjort hos et uavhengig motorverksted i England. Gjennomgangen ble ledet av SHK med representanter fra berørte parter til stede, herunder også motorens produsent General Electric. Undersøkelsen avdekket at akselen mellom kompressoren og gassgenerator turbinen hadde separert. Alle tolv boltene som koblet akselen mellom turbinen og kompressoren hadde gått til brudd. Boltene som var brukket, blir aldri rørt av helikopteroperatøren i forbindelse med vedlikehold. Pr. dato er tidsplan for videre framdrift av undersøkelsene ikke fastlagt, og det er derfor for tidlig å si noe om mulig årsak til hendelsen. Etter SHKs innlegg fulgte helikopteroperatørene opp med en presentasjon av hendelser i deres drift. Falske varslinger av brann i motor har vært et gjentakende problem. Det gir grunn til bekymring, fordi et slikt varsel til flygerne ifølge nødprosedyren instruerer flygerne til å lande umiddelbart dersom ikke helikopterets innebygde brannslukkingssystem lykkes å slukke brannen. Et varsel som ikke har opphav i en reell brann, vil ikke påvirkes av aktivering av brannslukkingssystemet. På norsk sokkel er det et krav om videokamera montert på helikopterets hale, slik at flygerne fra cockpit har visuell kontakt med motorområdet og kan observere eventuelle synlig tegn på brann. Uansett er det imidlertid særs uheldig at falske varsler om en såpass alvorlig tilstand opptrer hyppig. Det kan føre til unødvendige nødlandinger, så vel som at flygerne mister tillit til varslingssystemet og behandler en eventuell reell motorbrann som en feilvarsling. I tillegg til problemene med brannvarslingssystemet, ble	Tom Idar Finnesand, Bristow Norway/ André van Niekerk, CHC Helikopter Service
--	---	--

	det også nevnt enkelte andre komponenter som ikke er så pålitelige som ønskelig, bl.a. collective trim switch. Som tiltak fra SF ble det enighet om at forumet bør skrive brev til Sikorsky og uttrykke bekymring over det høye antallet falske varslinger om brann i motor. Etter helikopteroperatørenes innlegg, la Luftfartstilsynet fram statistikk over ulykker og hendelser, med spesiell vekt på offshore helikopter. Segmentet har god sikkerhetsytelse de seinere år. Man hadde 2 hendelser klassifisert som alvorlige i 2020, i tillegg til én ulykke med personskade på SAR. Det ble fra salen hevdet at hendelser som har årsak i den tekniske delen av helikopteroperatørenes organisasjoner blir underrapportert, fordi selve hendelsen som oppstår under flyging som følge av svikt i den tekniske organisasjonen blir ført som en Air Safety Report, og dermed tilskrives operativ avdeling. Selskapene må skjerpe inn at rapporteringen skjer i rett avdeling, slik at man unngår feilkilder i rapporteringssystemet. Det ble også hevdet at deling av sikkerhetsrelatert informasjon mellom helikopteroperatørene fungerer for dårlig på lavere nivå i organisasjonene. Dette burde forbedres, mente man. Vedtak: SFs ledergruppe må i samarbeid med helikopteroperatørene utforme et brev til Sikorsky angående påliteligheten av varslingssystemet for brann i motor på S-92, og sende det på vegne av SF. SF oppfordrer til bedre rapportering på tvers av fagområdene teknisk/operativt i selskapene.	Svein Johan Pedersen LT
	Pause	1028-1037
28/23	Regelverk m.v. (fast agendapunkt)	1037-1100
	Det ble opplyst at BSL D 5-1, forskriften om bruk av offshore helikopterdekk, var gjenstand for endring mht. bestemmelsene for brann- og havariberedskap på	Ørnulf Lien, LT

	helikopterdekk på skip, slik at kravet ville referere til Sjøfartsdirektoratets forskrifter som gjelder brannsikring på skip, og ikke spesifikt deres forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger. Inntil forskriftsendringen trer i kraft, er det bestemt å innvilge helikopterselskapene en rammedispensasjon med tilsvarende innhold, dersom de søker om det. Det ble også orientert om vanskene med å oppdrive utstyr for installering av statuslys/repeaterlys for å møte gjeldende frist, og at det også for dette utstyret ville bli gitt midlertidig rammedispensasjon. Videre ble det gitt en orientering om skillet mellom hva som krever dispensasjon og hva som regnes som varige unntak i regelverket, slik at man ikke belastes med unødvendige dispensasjonssøknader. Det ble også nevnt at BSL D 5-1 sannsynligvis vil bli utvidet til å omfatte heiseområder for helikopteroperasjoner til vindturbiner og skip ved en seinere endring. EASAs European Plan for Aviation Safety (EPAS) har etablert en gruppe (Task Force) for utarbeidelse av flyge- og tjenestetidsbestemmelser for kommersielle helikopteroperasjoner. Arbeidet skal etter planen være sluttført i løpet av Q2 2024. Ifølge et medlem er Anders Dahle fra Norsk Luftambulansse nominert til denne gruppen. På posten «Nytt fra EASA» ble det orientert om EASA MSM Assessment Tool, som tar utgangspunkt i ICAO Annex 19, med referanser til EASA-regelverket. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering Anmerkning: I ettertid er det opplyst at kaptein Jan Møller Andersen (Bristow Norway AS) deltar i Task Force for utarbeidelse av flyge- og tjenestetidsbestemmelser for kommersielle helikopteroperasjoner på vegne av NHF.	
--	--	--

24/23	Endring av vedlikeholdsforskriften	1100-1115
	Avdelingsdirektør Nina Vindvik i Luftfartstilsynets Direktoratsavdeling orienterte om Norges tilpasning til EUs endring av forordning (EU) nr. 1321/2014 (Vedlikeholdsforskriften) ved Commission Implementing Regulation (EU) 2022/410. Hennes orientering refereres i sin helhet: «Bakgrunn - Endringer som er gjort på bakgrunn av den såkalte One-CAMO-forordningen. - One CAMO-forordningen (2022/410) åpner for at såkalte konsernselskap med flere AOC-er kan ha én felles CAMO. Kort repetisjon av mer overordnede prinsipper når det gjelder felleseuropeisk luftfartsregelverk: - Norges forpliktelser i hht.EØS-avtalen: Gjennomføre felleseuropeisk luftfartsregelverk i norsk rett. Sjelden av det er kontroversielt – sakene går sin gang gjennom EØS-prosessen: Regelverket tas inn i EØS-avtalen og gjøres til del av norsk rett gjennom at man tar det inn i en forskrift (BSL). - One CAMO <u>er kontroversiell og vanskelig</u> for offshore-segmentet. Vurderingen av dette regelverket opp mot EØS-avtalen ligger hos departementet til politisk behandling. Sammenheng med HOFO-regelverket Til tross for kontroversene rundt One CAMO - Hva er bakgrunnen for at det likevel er gjort endringer i vedlikeholdsforskriften som innebærer at One-CAMO-regelverket <u>delvis</u> får virkning i Norge? - Norske flyselskap/fixed wing signaliserer at de har behov for å kunne gjøre seg nytte av mulighetene med One CAMO – slik europeiske konkurrenter har	Nina Vindvik, Direktoratsavd LT

	gjort. Betydningen av like konkurransevilkår. - Uaktuelt å ta inn One CAMO i EØS-avtalen før politiske avklaringer er gjort. - Hva kan man gjøre for å bidra til en level playing field for norske flyselskap? - Prosessen med å få EU-regelverk inn i EØS-avtalen tar ofte lang tid. Praksis i Norge/LT å ta EU-regelverk inn i norsk rett «som nasjonal rett» - uten å vente på EØS-prosessen. Dette på områder der det er viktig at norske aktører kan vise at de følger samme regelverk som andre europeiske aktører. - Ikke et alternativ å ta inn One CAMO <u>som sådan</u> «som nasjonal rett» nettopp fordi det er kontroversielt og ikke avklart politisk. - For fixed-wing-segmentet er endringen som kom med One CAMO imidlertid ikke kontroversiell. - God dialog med Samferdselsdepartementet om saken. - o Ønske om å komme norske fixed wing-operatører i møte uten å måtte forsere EØS-prosessen og uten å berøre offshore-segmentet. - o Løsningen ble å <u>nasjonalt gjennomføre</u> regelverket – men BARE FOR FIXED WING-SEGMENTET. - o (Etter en nærmere vurdering av mulige negative konsekvenser) - o Gjennomført ved at det er tatt inn en bestemmelse i vedlikeholdsforskriften som sier at forordningen om One CAMO «gjelder som norsk rett så langt det gjelder AOC-holdere som opererer fixed wing fartøy». - o Med denne løsningen har fixed wing-selskapene en løsning de kan leve med, uten at det har konsekvenser for EØS-prosessen for dette regelverket, og uten at det berører helikopteroperatørene offshore. Denne løsningen vil gjelde inntil det kommer en politisk avklaring om hvordan Norge skal forholde seg til	
--	--	--

	spørsmålet om å ta regelverket inn i EØS-avtalen. Når det gjelder status for One CAMO-forordningen i EØS-prosessen: Henger sammen med prosessen rundt ny basisforordning, der stortingsbehandlingen nå ligger an til å skje på vårparten 2024.» På spørsmål fra salen om tidsaspektet for å avklare status mht. One CAMO-forordningen i norsk rett, svarte Vindvik at innføring av ny basisforordning opprinnelig var planlagt innført ved årsskiftet 2023-24, men at spørsmål knyttet til ACER som kan ha betydning for innføringen av ny basisforordning må avklares gjennom behandling i Høyesterett. Dermed utsettes innføringen av ny basisforordning inntil videre. Norsk Helikopteransattes Forbund ytret ønske om at HOFO og CAMO sakene settes som fast sak på SFs agenda framover, samt at medlemmene informeres via e-post dersom det kommer mer informasjon i sakene mellom SFs møter. Vedtak: Ledergruppen vurderer å etterkomme NHFs anmodning.	
	Lunsj	1115-1203
23/23	Orientering fra Avinor (fast agendapunkt)	1203-1233
	Volley orienterte om status på infrastruktur på sokkelen, der VHF sender/mottaker er installert på Norne og Aasta Hansteen. På sistnevnte er de tekniske sikkerhetskravene møtt, mens systemet fungerer ikke som ønsket på Norne. Der må man sette inn et filter for å komme i mål. Når det gjelder etablering av kontrollert luftrom i Norne ADS-område (Norne CTA 1500 ft – FL 85), er tidsperspektivet fortsatt usikkert. ADS-mottaker er ikke installert på Aasta Hansteen, dermed har man ikke redundancy. Satellittbasert ADS-B gir imidlertid lufttrafikkjenesten bilde av trafikken i området, så i praksis følger man all ADS-B utstyrt trafikk i området ned til havnivå.	Øyvind Volley, Avinor

	Pga. ønske fra LT om at nye offshore stedsindikatorer (firebokstavskoder for innretninger offshore) helst skal ha en «U» som 3. bokstav, er stedsindikatorer for Njord A (ENUD), Njord B (ENUE), Johan Castberg (ENUJ) og Yme (ENWY) godkjent av LT etter søknad. For Hod B er ikke søknad ferdigstilt. John Arild Gundersen (AkerBP) finner kontaktdetaljer for direkte kontakt mellom Avinor og AkerBP om Hod B. For innretninger som er tatt ut av drift, er de respektive stedsindikatorer fjernet. Gjelder Gyda (ENXG), Veslefrikk B (ENVF) og Petrojarl Knarr (ENQP). Avinor har et godt samarbeid med LT i disse sakene nå. Utplassering av Johan Castberg i Barentshavet planlagt til Q1 2024. Avinor er i dialog med Equinor for å få komme om bord og installere 2 VHF-radiostasjoner før Castberg taes ut. En VHF for offshoretrafikken, en for langdistansetrafikken i høyere luftlag. I samband med aktiviteten offshore i Barentshavet ble det stilt spørsmål fra helikopteroperatør om varslet reduksjon i meteorologiske tjenester på Bjørnøya, som fører til opphør av METAR/TAF-produksjon der. Luftfartstilsynet og Avinor vil undersøke fakta i saken, og komme tilbake med svar. Det har vært utfordringer med å opprettholde kontinuerlig radiokontakt mellom lufttrafikkjenesten og helikoptre ved operasjoner til helikopterdekk på Ula og Tambar. Avinor ber operatørene rapportere ved tap av radioforbindelse. Ifm. endring av Helicopter Traffic Zones (HTZ) til minst 7 nautiske mil rundt helikopterdekk offshore, er det gjennomført møter med Ekofisk og Tampen HFIS. Planen var å endre utstrekning på Ula HTZ i nov. 2023. Utsatt til januar 2024, pga. sein beskjed om behovet. Januar 2024 utvides også Njord og Yme HTZ, for resten av HTZ er måldato Q2 2024. Petrojarl Knarr HTZ er planlagt fjernet nov. 2023.	
--	---	--

	Det ble også orientert om Avinors involvering i prosjektene som angår fjerning av Heimdal-plattformen og utplassering av Johan Castberg. Samarbeidet med AkerBP har vært godt ifm. nedlegging av Heimdal, og Avinor har installert nytt utstyr på Alvheim for å erstatte funksjoner som faller bort ved fjerning av Heimdal. På spørsmål om hvilken innretning som tar over produksjon av METAR i området når Heimdal fjernes, repliserte Avinor at det kan bringes opp i diskusjonen med leverandør av meteorologiske tjenester sammen med tidligere nevnt problemstilling rundt meteorologiske tjenester på Bjørnøya. I samband med utplassering av Johan Castberg er det forberedt rutestruktur og installasjon av 2 VHF sett. Det er en utfordring for offshore helikoptertrafikk knyttet til petroleumsvirksomheten at nye brukere av luftrommet materialiserer seg i større grad. Det gjelder både ubemannet luftfart, og aktivitet i forbindelse med havvindparker. I sommer iverksatte en utenlandsk leverandør på oppdrag fra Equinor et prosjekt for transport av materiell med drone fra Mongstad til Gullfaksfeltet via Troll. Det viste seg at ikke alle relevante helikopteroperatører var gjort oppmerksom på disse forestående flygingene. Samme utfordring med manglende koordinering av aktivitet har også vist seg ved uttauing av vindturbiner fra land til offshore lokasjon. Når det gjelder droneaktivitet, er det pr. i dag segregering mellom bemannet og ubemannet luftfart som gjelder, f.eks. gjennom opprettelse av midlertidige fareområder der flyging med droner foregår. Kommunikasjon mellom lufttrafikk-tjenesten og dronepilot går via telefon. Det pågår arbeid med å finne egnede systemer for elektronisk synlighet for droner; slike systemer vil være avgjørende for flysikkerheten. Dronen som skal flys ut til Gullfaks er utstyrt med ADS-B, slik at den kommer opp på helikoptrenes ACAS-system. HRS har nylig arrangert et seminar om elektronisk synlighet	
--	--	--

	for relevante aktører. Leder SF bemerket at det er et felleseuropeisk regelverk for droner, men det har en annen standard enn konvensjonell luftfart. Det ble kommentert fra salen at det åpenbart er mye som ikke er standardisert mellom berørte parter når det gjelder ubemannet luftfart, og at det er viktig å rapportere dersom man opplever konflikt i luftrommet. Det er et stykke fram til at alt er på plass for full integrasjon. Når det gjelder annen aktivitet i luftrommet, er det ifølge Avinor planlagt satellittoppskytninger i sørlige Nordsjø og ved Shetland, detaljene er p.t. ikke kjent. Til avslutning minnet leder SF om høringen ifm. øvelsen Nordic Response i mars 2024, og oppfordret til innspill. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	
25/23	Forsyningskjeden til S-92 og flysikkerhet	1233-1315
	Helikopteroperatørene ga en beskrivelse av forsyningssituasjonen for deler til S-92A. Den er ikke god, noe som gjelder operatørene av typen både i Norge og i utlandet. Lavere etterspørsel etter helikoptertjenester og press på ratene i perioden før og under pandemien førte til stopp i produksjonen av helikoptre for det sivile offshoresegmentet, nedgang i deleproduksjon, og flere underleverandører la om sin produksjon eller gikk konkurs. Krigen i Ukraina og den påfølgende energikrisen snudde opp-ned på situasjonen, da etterspørselen etter energi fra vestlig produksjon økte vesentlig, og tilknyttede helikoptertjenester likeså. For å møte etterspørselen i markedet, måtte helikopterprodusentene starte nye eller øke kapasiteten vesentlig på eksisterende produksjonslinjer, og i mange tilfeller finne, og godkjenne, nye underleverandører. Konfrontert med et scenario med mer begrenset tilgang på råmateriale, kvalifisert personell,	Dag Johan Sætre, NP CAMO CHC HS Tom Idar Finnesand, NP Flight Ops Bristow Norway

	og prioritering av militære leveranser, har det blitt en vedvarende utfordring å supplere flåten av S-92 med tilstrekkelig med deler. Ifølge produsenten er det ingen lysning i sikte på kort og mellomlang sikt. Situasjonen fører til at helikopteroperatørene søker å utnytte ressursene de har så effektivt som mulig, uten å kompromittere sikkerheten i operasjonene. Enkelte komponenter er verre enn andre å få tak i, og nå flyttes deler fra helikoptre som skal inn til vedlikehold til andre for å holde dem i operativ drift. Denne måten å sanke inn deler på, såkalte «robberies», øker slitasjen både på delene og på teknisk personell som da må gjøre dobbelt arbeid. Med økt antall arbeidsoperasjoner øker også risikoen for å gjøre feil. Kombinert med svikt i rekruttering og bibehold av kvalifisert teknisk personell over lengre tid, legger dette et press på vedlikeholdsorganisasjonene. Etter hvert vil mangelen på deler sannsynligvis føre til at færre helikoptre kan holdes i drift. Når timeantallet som skal flys fordeles på færre helikoptre, forkortes tidsintervallene for når hvert individ må inn på vedlikehold, noe som igjen vil føre til mindre kapasitet å tilby kundene. Tiltakene helikopteroperatørene kan treffe har begrenset innflytelse på tilgjengeligheten av helikoptre. Over tid kan det skapes et press på deres organisasjon, og kundene bør gå i dialog med operatørene for å finne de beste løsningene i en, for begge parter, vanskelig situasjon. Straffegebyr for ikke å levere i henhold til kontrakter inngått i en normalsituasjon legger stein til byrden, og er neppe tiltak som bidrar til å heve flysikkerheten. Medlemmene i SF uttrykte bekymring over dagens situasjon og framtidsutsiktene, og mente SF bør stile et brev til Samferdselsdepartementet og Olje- og Energidepartementet der situasjonen beskrives og bekymringen uttrykkes. Samtidig bør SFs brev til Sikorsky nevnt i vedtak i sak 21/23 ovenfor inkludere uttrykk for bekymring over forsyningssituasjonen, og etterspørre hvilke planer Sikorsky	
--	---	--

	har for å løse utfordringene helikopteroperatørene sliter med på dette feltet. Vedtak: SFs ledergruppe utformer utkast til brev til Sikorsky i samarbeid med helikopteroperatørene, der man tar opp bekymringen rundt forsyningssituasjonen og falske brannvarslinger (ref. sak 21/23). Utkastet sendes på høring til medlemmene pr. e-post. SFs ledergruppe utformer utkast til brev til SD og OED som beskriver forsyningssituasjonen for S-92, framtidsperspektivene, og SFs bekymringer i den forbindelse.	
22/23	Status helikopterdekk – hvor er vi, hvor skal vi?	1315-1335
	Gundersen la frem en bekymring rettet mot måten forvaltningen rundt helikopterdekk foregår på. Ifølge Gundersen er bekymringen og problemstillingen sammensatt, men inkluderer blant annet: - Inkonsistent forvaltning av regelverket - Uhensiktsmessige, ineffektive, og tidkrevende parallelle saksganger ved unntakssøknader - Enorm belastning på helikopteroperatørenes Safety og Compliance avdelinger for å følge opp helikopterdekk unntakssøknader med marginal til ingen sikkerhetsgevinst - Usikkerhet hos helikopterdekkeierne på hvordan man skal forholde seg til all aktiviteten rundt helikopterdekkene - Store uklarheter rundt status/repeaterlys på bevegelige innretninger, samt brannslukkesystemer på fartøy (høring ute på oppdatert BSL D 5-1) - Opplevelse av (relativ) underbemanning hos myndighetene tatt i betraktning behov for helikopterdekkoppfølging - Produksjon av tidkrevende risikovurderinger hos helikopteroperatør og helikopterdekkeier for å få tikk i boksen - Kvalitet på data i Heliapp Bekymringen går på at partene mister blikket over det som er viktig, og at det i tur kan føre til en alvorlig hendelse.	John Arild Gundersen, Offshore Norge

	Den etterfølgende diskusjonen viste at det er enighet om at det er mulig å forbedre prosessene knyttet til forvaltning av helikopterdekkene på norsk kontinentalsokkel. Dagens regime innebærer stor arbeidsbyrde for de involverte aktørene, med usikkerhet om sikkerhetsgevinsten. Konkret ble det foreslått at rene operative avklaringer mht. helikopterytelse og kompenserende tiltak behandles i et samarbeid mellom helikopteroperatørene og Luftfartstilsynet, med sikte på å finne dokumenterte løsninger som kan forenkle saksbehandling hos begge parter. Hvorvidt man skal fortsette arbeidet med problemstillinger i samband med offshore helikopterdekk i en bredere sammensatt gruppe, ble også drøftet. Vedtak: Ledergruppen definerer problemstillingen tydeligere og punktet tas opp på nytt med større klarhet dersom fortsatt relevant.	
	Pause	1335-1350Par
26/23	Automatisering og menneskelige faktorer – Sikkerhetsbarrierer i offshore helikopteroperasjoner	1350-1445
	Solberg la fram statistikk fra IOGP Aviation Subcommittee som viste at majoriteten av helikopterulykker i 2022 skyldtes Loss Of Control/Controlled Flight Into Terrain. Andelen er stadig økende. Ofte er det Cockpit Resource Management (CRM) som svikter i LOC-relaterte ulykker. Over 50% av 25 fatale ulykker i Oil & Gas support skyldtes CFIT/LOC. I IOGP ASC sin «heat map» figurerer helikopter offshore operasjoner høyt på skalaen over risiko, med vekt på stabilized approach, Human Factors/CRM og prosedyrer/trening. Mathiesen orienterte om Sikorsky S-92 Departure Mode, som er en del av Sikorskys Rig Approach System, og la til en presentasjon om Spatial Disorientation og betraktninger om enkelte CRM-aspekter. I forlengelsen av Solbergs presentasjon som viste hyppigheten av LOC/CFIT som årsak til helikopterulykker,	Øivind Solberg, Offshore Norge Runar Mathiesen, SHK

	stilte Mathiesen spørsmål om det burde trenes mer på operasjoner i lavsiktstilstand (Degraded Visual Environment (DVE)). Sikorskys Rig Approach Mode er en egen tilleggsfunksjon i seinere versjoner av Flight Control Computer i S-92, og man regner en kostnad på ca. 4 MNOK og en nedetid på 11 timer pr. individ for å få denne funksjonen implementert. I diskusjonen etter presentasjonen var det forskjellige meninger om kost/nytte-verdien av denne funksjonen. Det ble blant annet hevdet at forskjellige former for syntetisk syn (synthetic vision) kanskje ville være mer formålstjenlig, og at teknologiutviklingen på helikopter henger for langt etter hva man finner i fly. Det ble stilt spørsmål om det ville være relevant å sette krav i BSL D 2-3 til utstyr som var tema i diskusjonen, eventuelt å legge det inn i Offshore Norges Retningslinje 066. Lien foredro om CRM/Threat and Error Management (TEM) og automasjon, og hva som står i regelverket. Han viste utdrag fra det felleseuropeiske regelverket, både Part-FCL og Part-OPS, og viste også til ICAO Doc 9683 Human Factors Training Manual mht. TEM. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering	Ørnulf Lien, LT
27/23	AG Tilrådinger (fast agendapunkt)	1445-1500
	Svare oppsummerte arbeidet i Arbeidsgruppe Tilrådinger hittil. AG'en har konsentrert seg om 19 prioriterte tilrådinger i HSS-4, og henvendt seg til mottakerne av tilrådingene. En god del tilbakemeldinger er kommet inn, og mottakerne viser vilje til å iverksette tiltak. Noen adressater har fått ansvar for et antall tilrådinger som gjør at tilbakemelding naturlig nok tar tid å utarbeide. NHF ytret ønske om å få innsyn i tilbakemeldingene som er kommet inn fra adressatene til tilrådingene. Fra sekretær i	Eirik Svare, LT

	AG tilrådinger ble det opplyst at tilbakemeldingene var «råmateriale» til bruk i AG Tilrådingers interne saksbehandling, og at det var usikkert om deling av dette materialet ville legge til rette for åpne og ærlige svar fra adressatene i det videre arbeidet. Oppfatningen var at tilbakemeldingene var gitt i fortrolighet, og NHFs ønske ble derfor ikke etterkommet i møtet. Vedtak: SF tar informasjonen til orientering Anmerkning: I ettertid har nøyere vurdering i AG Tilrådinger konkludert med at NHFs ønske om innsyn i tilbakemeldingene kan etterkommes uten at det har negativ effekt på resultatet av AG Tilrådingers arbeid, og innsyn er derfor gitt.	
29/23	Møtestruktur og arbeidsform i SF	1503-1520
	Ref. Vedtak i forrige møte 16.03.2023: <i>Prøveordningen med 2 ordinære møter i SF forlenges, og tas opp til diskusjon på møtet 14. september 2023.</i> Se også saksdokument med forslag fra NHF vedlagt innkallingen NHF kommenterte sitt forslag slik: Bra at vi fatter beslutninger i SFs plenumsmøter. Systemet med å etablere Arbeidsgrupper er bra. Det er imidlertid behov for at medlemmene oppdateres og at info kommer ut mellom møtene, i og med den lave møtefrekvensen. Vi trenger også bedre utveksling av erfaringer mht. hendelser etc. Da SF ble etablert opplevde man at forumet sto friere, at SF ikke skal gå på tvers av LTs oppfatninger. F.eks. i HOFO & CAMO-saken. Synet på at SF må være et besluttende organ, og ikke kun et forum for utveksling av informasjon, fikk tilslutning fra andre i salen. SFs leder sa seg meget fornøyd med engasjementet i møtet, og at man hadde vedtatt flere konkrete pålegg som	Leder

	ledergruppen skal ta videre. Når engasjementet og aktiviteten blant møtedeltakerne er høy, må det tas hensyn til ved utarbeidelse av agenda, slik at man ikke slipper opp for tid. Dog viser erfaringene at tidsbruken kan være vanskelig å estimere på forhånd. Når det gjelder dobbeltrollen som luftfartsmyndighet og leder i SF, er det en krevende situasjon til tider. Det må man bare akseptere og håndtere etter beste evne. Det viktigste er å holde fokus på flysikkerheten. Ledergruppen tar gjerne imot innspill på hvordan ledergruppen kan jobbe mer effektivt mellom møtene. Når det gjaldt diskusjonen om møtefrekvens, ble det luftet flere tanker. Bl.a. ble det foreslått å ha tre årlige møter, slik at neste møte kom før et halvårlig i mars. Videre mente noen at det kunne være formålstjenlig med hyppigere møter, men å trekke ut rene informasjonssaker fra agendaen i enkelte av møtene. Vedtak: Forslag til framtidig møtestruktur og ev. arbeidsform utformes av ledergruppen basert på innspill fra medlemmene, og sendes på høring til SF.	
31/23	Neste møter	1520-1527
	TBD Ledergruppen setter opp møteplan for neste år, basert på innspill fra medlemmene. (Medlemmene bes på forhånd sjekke kalenderen for datoer som bør unngås pga. konflikt med andre arrangementer).	
	Avslutning	1530

Per Arne Utne
Sekretær