



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato
19.09.2024

Møtereferat

Møte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Dato/tidsrom: 19.september 2024

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

Til stede: Svein Johan Pedersen (LT), Wenche Olsen (LT), Atle Edvardsen (LT), Alexander Wangberg (SHK), Arnt H. Steinbakk (Havtil), André Van Niekerk (CHC HS), Tom Idar Finnesand (Bristow), Hermod Haukenes (Luftforsvaret), Turid Hellman-Skjær (Avinor), Christian Berge (Avinor), Ørnulf Lien (LT), Henrik Solvron Fjeldsbø (Styrke), Frode Moi (NF), Tommy Olsen (Lufttransport RW, observatør), Johannes Nikolai Andresen (NHF), Hanne Marit Viken (LT)

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

Nr.	Sak	
	Velkommen. Registrering av frammøtte, Øyvind Jonassen, Øyvind Solberg, John Arild Gundersen hadde meldt forfall til møtet. Registrering av eventuelle endringer i medlemmenes representasjon. Medlemmene ble bedt om å sende oppdatert kontakt og medlems representasjon til sekretær; hmv@caa.no	Leder Sekretær
27/24	Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte	
	Medlemmene fikk tilsendt agenda 13.09.2024. Leder har fått innmeldte saker til eventuelt på agendaen. Innstilling: Agenda godkjennes	Leder

Nr.	Sak	
28/24	Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte	
	Medlemmene fikk 05.07.2024 tilsendt utkast til referat fra møtet 11.06.2024 for gjennomlesning og ev. korrigering, med frist 09.08.2024. Det kom ikke innspill/kommentarer til referatet som godkjennes Innstilling: Referatet godkjennes slik det er publisert på forumets websider: http://www.helikoptersikkerhet.no Kommentarer på aksjoner fra forrige møte. Sak 19/24 Helikopteroperatørene har fulgt opp at rapporteringspliktige hendelser rapporterer. Tidligere sak på Metar/Taf Bjørnøya Skriftlig innspill sendt til Justisdepartementet hvor forumet samlet sier at vi er bekymret over at Metar/Taf på Bjørnøya skal opphøre. LT har mottatt tilbakemelding, men den inneholdt kun en presisering fra Justisdepartementet om at MET er organisert under Klima- og miljødepartementet. Luftforsvaret har i ettertid mottatt en telefonhenvendelse om at denne tjenesten skal fortsette. Sak 23/24 Operation committe skal behandle alle høringsinnspillene i oktober. Sak 24/24 Leder mente at det ble for mye fokus i forhold til rapportering i Equinors presentasjon om droneoperasjoner i Nordsjøen. Viktig å presisere at kvaliteten på presentasjonen var veldig bra. Ubemannet og bemannet skal sameksistere også på dette feltet. Kan være at det er to ulike kulturer ennå innenfor disse to ulike operatørene.	Leder
29/24	Forsyningskjeden til S-92 og flysikkerhet	
	Status reservedeler S-92	CHC/Bristow

Nr.	Sak	
	Saken er oppfølgingssak fra tidligere møter. André Van Niekerk, CHC, orienterte om situasjonen fra deres side. Det er ikke flere helikopter som er parkert. Tom Idar Finnesand, Bristow, situasjonen er uendret fra forrige møte med unntak av at de har satt en maskin på bakken fordi den har mer enn 30 000 timer. Denne maskinen blir fortløpende ribbet for deler. Bristow melder at det kanskje er noe bedring i forhold til Main Gear box. Felles for S92, det er full stopp når det gjelder deler til heis. Flere av SAR maskinene i England står med fare for å bli uten heis. Også windshield er det lang leveringstid på. Det er altså flere kritiske komponenter som mangler i forsyningskjeden. Det er også lang leveringstid på flaske til flåtene. På en annen side er det dog et kvalitetstegn at ting tar litt tid. Oppsummert: Forsyningssituasjonen på S92 er fortsatt utfordrende på enkelte komponenter, og det er antatt at denne situasjonen vil vedvare ut 2024. SF tar informasjon til etterretning.	
30/24	Ledergruppe SF	
	Orientering om aktivitet siden siste møte. Innstilling: Orienteringen tas til etterretning. Vanskelig å få fullt oppmøte i disse møtene. Har satt opp faste møter sånn at det er litt forutsigbart. Ledergruppen er viktig å sparre med i forhold til agendapunktene. Det kom inn forslag til agendapunkter og de fleste sakene som er spilt inn er kommet med på agendaen. SF mener det er viktig at vi får opp deltagelse i ledergruppemøtene. Ledergruppen er viktig for å få aktivitet i forumet. SF bad om at det legges ut referat fra møter i ledergruppen på forumets websider: http://www.helikoptersikkerhet.no	Leder
31/24	Ulykker & hendelser (fast agendapunkt)	

Nr.	Sak	
	SHK informerer om igangsatte og avsluttede saker siden sist, samt ev. andre forhold av interesse for SF. SHK har nå 16 pågående undersøkelser – en av dem på militær luftfart. Det er 3 saker som berører offshore. Sak med LN-OMI, tilfelle med brannalarm. Her er rapporten egentlig ferdig fra SHK. Kom opp noen opplysninger som gjorde at den ble sendt til EASA. Venter på tilbakemelding fra EASA. Tilfelle med motorstans etter avgang fra Ekofisk – LN-OMI. Brudd i bolter - 12 stk. Finner ikke historikk på tilsvarende hendelser. Her er det ingen tilrådninger. Rapporten er tilnærmet ferdig. LN-OIJ er pågående og SHK har kommet med en midlertidig rapport, som bl.a inneholder en tilrådning til Sikorsky. Det er en kompleks og omfattende undersøkelse og det ble sagt at SHK ikke ville klare å levere rapport innenfor 1 år, som er målsetting. Oppdatering på hendelser fra helikopteroperatørene Bristow - ingen spesielle saker CHC – det er avdekket et problem vedrørende slukkesystem på 12 mnd. sjekk. Vurderer hyppigere test LT presenterte rapportering og statistikk. Her er oversikten over alle tilfeller der offshore helikopter er involvert (behøver ikke å bety at de har rapportert, men de er identifisert i hendelsen) Nedgangen i rapportering fra 2022- 2023 har LT ikke et klart svar på. Mulig aktørene har mer utdypende svar her. Hittil i år er det registrert en liten oppgang i rapporter, som vist i presentasjonen går trenden svakt oppover. Til sammenligning er rapporteringsgraden innen ruteflyging (sektoren med mest rapportering) rundt 170 rapporterte tilfeller per 10 000 landinger, der offshore ligger rundt 40 rapporterte tilfeller per 10 000 landinger.	Alexander Wangberg SHK. Tom Idar Finnesand, Bristow N/ André Van Niekerk, CHC HS Svein Johan Pedersen LT

Nr.	Sak	
	Rapportering om offshore helikopter er likevel bedre enn innlands helikopter som ligger rundt 10 rapporterte tilfeller per 10 000 landinger. Det ble også presentert en oversikt overordnet fra øverste nivået i taksonomien. Presentasjonen viste at det er Equipment som utgjør den klart største andelen, og dette er tilfeller der det er rapportert om tekniske feil/varsler. Innstilling: SF tar informasjonen til orientering	
32/24	Orientering fra Avinor (fast agendapunkt)	
	Orientering om pågående arbeid i Avinor av betydning for offshore helikopter • Tampen HTZ og Ekofisk HTZ publisert. • Alle HTZ'er nå endret • Små CTA justeringer planlagt. • Johan Castberg HTZ skal etableres ○ Jobbes med rutestruktur LT mener at Offshore er omfattet av EU forordning 1048/2018 slik at eksklusiv bruk av PBN senest 30.juni 2030 blir gyldig også her. Det pågår fremdeles utredning på grunn at problemer med bortfall av GNSS. Minimum oppsett av konvensjonelle hjelpemidler vurderes nå. Møte med operatørene utsatt til avklaring foreligger. Sannsynligvis oktober/november. Etterleving av teksten i Helikoptermanual-flyging til ubemannede rigger. Fraseologi fra pilot som avgjør om Avinor skal anse riggen som ubemannet eller ikke. 330 overtar på Florø med SAR Queen etter CHC og man er i dialog i forhold til om det eventuelt er endrede behov. Man må klargjøre hvilken tjeneste 330 ønsker på hjemnevaktjenesten i tårnet. Droneflyging Mongstad_Oseberg HTZ – Tampen HTZ. Så vidt man er kjent med har operasjonen gått «smertefritt» i	Christian Berge, Avinor Flysikring

Nr.	Sak	
	testperioden, sett med lufttrafikktenesten sine øyne (primært hva angår aktivering og deaktivering av områder). GOSA – German Offshore Spaceport Alliance • Oppskyting fra mobil plattform Testskyting i juli ble utsatt UFN. Rapportering jf. Artikkel 5, frivillig del (CHC som innmelder). Avinor bør også melde samme hendelse. Flyveleder bør da få beskjed på frekvensen, sånn at det blir lettere å undersøke. Innstilling: SF tar informasjonen til orientering	
33/24	AG Tilrådinger (fast agendapunkt)	
	HSS4 tilrådninger - status SF må avklare videre oppfølging Sommerferie, ikke kommet mange tilrådninger siden forrige møte. Litt organisatoriske endringer i sekretariatet. Vi burde purre om det går litt tid, sekretariatet må settes opp igjen. Ny leder Wenche Olsen foreslo at listen over tilrådninger tas opp igjen på neste møte. Når listen tas opp jevnlig opprettholder vi fokus. Dette ble siste gang gjort i mars i år. Tilsynet avklarer litt i forhold til sekretariatsfunksjonen, Henrik må være en pådriver. Få liv i arbeidsgruppen. Samarbeidsforumet «eier» arbeidet med tilråningene som ligger i HSS4. Det står i HSS4 at samarbeidsforumet skal være en pådriver. Frivillig, men i felles interesse. Det er også eksternt søkelys på HSS4 og tidligere rapporter. Vedtak: SF må være en pådriver til å få liv i arbeidsgruppen igjen.	Ørnulf Lien
34/24	Regelverk m.v. (fast agendapunkt)	1300-1345

Nr.	Sak	
	Orientering fra LT om nytt/kommende regelverk, og praktisering av eksisterende. - Part-66 - o Fra 9.august 2024 endring i Annex I CS 26, 26.420 Emergency equipment for flight over water. - o 9.august 2026 – 26.435 Automatic deployment of an emergency flotation system. - Ny utgave av SSP-dokumentet - Norge har implementert EUs basisforordning (EU) 2018/1139 i nasjonal rett fra 1. juli 2024, noe som innfører felles europeiske sikkerhetsregler for sivil luftfart. Samtidig er luftfartsloven justert for å inkludere droner som luftfartøy. Dette sikrer at Norge følger de samme reguleringene som EU. - Ulykker offshore helikopter – flysikkerhetsmål 2022-2026 null, vi ligger også an til 0 - GPS-spoofing – rapport utkommet ganske nylig. - Cat A EBS AltMoC - o LTs vedtak 29.4.2024 - o Godkjente AltMoC til 1.3.2027 ▪ Godkjenning av alternativ fremgangsmåte for å tilfredsstille kravene i SPA.HOFO.165(c) i forordning (EU) 965/2012. Denne godkjenningen forutsetter at selskapet: 1. Deltar i videre arbeid med vurdering av utstyr, trening etc. som redegjort for i tidligere søknader, og sammen med oppdragsgivere vurderer om og når det er grunnlag for å gå over til CAT A EBS. 2. Holder LT informert om utviklingen i arbeidet, minst årlig. ▪ Nasjonalt anliggende ▪ Følges videre opp i Samarbeidsforum ▪ Operatørene er bekymret for å bli sittende igjen (igjen) som gisler (CHC og Bristow) - Helikopterlandingsplass - o Usikkerhet vedrørende Hammerfest og Rikshospitalet. Dette tar LT med tilbake for vurdering.	Ørnulf Lien, LT

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådninger i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Avdelingsdirektør Svein Johan Pedersen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	○ PC1 og PC2e beskytter tredje person ○ LT er restriktive når det gjelder dispensasjoner. - Rammedispenasjon, helikopterdekk ○ Rammedispenasjon har kun betydning for om det skal søkes om spesifikk dispensasjon for hvert enkelt dekk. ○ Arbeidet for øvrig for HO (og HDO) forblir uendret. ○ Det er håp om, men neppe realistisk, at det er et nytt «regime» per 1.12.24. ○ Det er håp om at god fremdrift i: ▪ AG Standard kompenserende tiltak ▪ AG Helidekk RA vil kunne gi grunnlag for en brobyggingsløsning fram til nytt regime er etablert (klart) ○ Helidekkseminar – operativ del, utarbeide et fornuftig regime i fellesskap. Seminar må gjennomføres før 1.desember. - Krav om anti-icing utstyr ○ Diskusjon ønsket i forhold til dispensasjoner som gis for lengre perioder og over en hel vinter. LT har ikke utarbeidet en policy, men har kommunisert ut at det finnes muligheter for dispensasjon. ○ Henrik, en lignende sak i 2022, hvor en maskin fløy en kort periode uten installert utstyr. ○ § 11. Dispensasjon ▪ Luftfartstilsynet kan dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften dersom kravene til sikkerhet etter en konkret vurdering kan anses ivaretatt. ▪ Søknaden skal inneholde en risikovurdering sammen med en beskrivelse av eventuelle risikoreduserende tiltak og forventet effekt av disse. ▪ Det kan settes vilkår for en dispensasjon. - HOFO ○ Statssekretæren sa på Solakonferansen at det ikke er vilje til å fire på at tilleggskravene fremdeles skal være på plass.	

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet som følge av tilrådnings i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Forumet skal arbeide for en kontinuerlig reduksjon av risikonivået for helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Det er oppnevnt av Luftfartsdirektøren og ledes av Avdelingsdirektør Svein Johan Pedersen, Luftfartstilsynet. Forumets medlemmer er representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og andre relevante aktører på kontinentalsokkelen.

Nr.	Sak	
	Innstilling: SF tar informasjonen til orientering	
35/24	«Helidekk steering Committee Norway	1430-1515
	HSCN skal være en rådgiver til Samarbeidsforum (SF) og selskapenes flygesjefer. Dagens oppgaver: - Operativ komite som tar stilling til konkrete tekniske/operative saker om spesifikke dekk - Vurdere tolkninger av regelverk, og følge disse opp mot respektive tilsyn - Komme med innspill til forbedringer - Bidra med erfaringsoverføringer - Bidra med innspill til BSL D 5-1, Helidekkmanualen, Heliapp, NOG 003 og NOG 066 - Opprette kontakt med UK komite og tilstrebe et årlig koordineringsmøte med UK. - Høringsinstans ved behov forespørsel. Følgende forslag ble lagt frem: HSCN opererer på et mandat fra Luftfartstilsynet - Kan eventuelt lages som en veiledning til BSL D 5-1 Oppgaver: - Som beskrevet i dag - Veiledning til standardisert kompenserende tiltak for operatører likelydende som UK - MMHEL forvaltning Sjekk hvorfor ikke Havtil ikke har respondert å innbydelse til møte. LT har behov for å innhente litt mer informasjon. Hvor formelt skal dette være? Kan være at det er behov for å gjøre et klarere skille mellom operativt og flyplass. UK har god erfaring med dette. Innstilling: LT vurderer saken og følger opp på neste møte.	Andrè Van Niekerk CHC/ Svein Johan Pedersen LT

Nr.	Sak	
36/24	Eventuelt	
	Operatør av los tjenesten i samarbeidsforum Når det er avklar hvem den operatøren blir så inviterer vi den operatøren inn i dette forumet. Lufttransport fast medlem i samarbeidsforumet. Dette må formaliseres sånn at de er medlem til neste møte. Krav til alternativ flyplass (tatt opp av NF). Sverige har et strengere system enn Norge. Hendelse 25.april viste en sårbarhet, er redundansen i systemet tilstrekkelig? Forslag: Oversende et saksinnspill, forberede en sak, invitere Avinor og representanter fra flysikring hos LT. Hvilket manglende regelverk skal vi forholde oss til? Tilganger på lufthavner gjennom Avinor ID-kortet. Hva er det tjenestelige behovet? Helipad er ikke på sikkerhetsbegrenset område, noe som gjør at det ikke gjennomføres bakgrunnssjekk.	Leder
37/24	Neste møte	
	TBD Forslag: neste møte i februar 2025, ledergruppen setter seg sammen og foreslår møtedatoer for 2025.	