

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2016 UTGAVE | 27. ÅRGANG

Hva blir fremtiden?



INNHold 1/2016

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | 27. ÅRGANG

Hva er HOF0	4-5
EC225LP og AS332L2 satt på bakken	6-7
Konsekvensutredning av HOF0.....	7
Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet	8
Duxford.....	10-11
Nytt felleseuropeisk regelverk.....	12-15
Faksimiler	16-17
Statoils granskningsrapport - NOG-066	18-19
EASA Standardisation Annual report 2015	20
Søk- og redningstjenesten.....	21
Sitater fra oppropet	22

- L E D E R -

Kjære medlem

Det er en utfordrende tid i bransjen. Det som ikke skulle skje skjedde, 29. april. 13 personer omkom ved Turøy. En forferdelig og utrøstelig situasjon for alle etterlatte. Også vanskelig for alle som hadde jobbet på maskinen, mange spørsmål og rykter, urolighet og usikkerhet. Det var mange som fikk en påminnelse om hvor stort ansvar vi har, i vår daglige jobb.



Det er store endringer i bransjen.

Ulykken har satt hele bransjen i helspenn. Nye maskiner skal skaffes på rekordtid, personell omskoleres til nye typer, alt mens den daglige driften skal gå uforstyrret. Vi taper penger, alle selskapene er hardt presset på pris, og taper penger. Bedriftene må gjøre endringer for å prøve å redusere tapene. Store kontrakter bytter operatører, og dette gir utfordringer som oppsigelser og permitteringer. Noen selskaper reduserer, noen vokser. Som om ikke alt dette gir oss nok baller i luften, så kommer nå trusselen om et nytt regelverk over oss.

Ja, jeg kaller det en trussel. Det er kanskje mye bra i det nye regelverket, om en leser paragrafene opp mot det vi har i dag. Men det betyr lite. Det er det totale

resultatet av et nytt regelverk som er trusselen. Vi vet hva dette vil bety. Norske selskaper vi forsvinne, og kontraktene overtatt av operatører som er rimeligere på pris. Det vil gi en kraftig utvanning av kompetanse og erfaring med offshore helikopteroperasjoner. Fjerning av norsk kontroll og tilsyn med virksomheten. Sikkerheten? Ja, den skal passasjerene ta for gitt, men blir den lik eller endret med alle disse endringene?

Vi har selv etter ulykken verdens sikreste helikoptertransport offshore. Bør vi da endre for mye på premissene her? Det er helt frivillig for Norge om vi skal gjøre reglene gjeldende på sokkelen. La andre land prøve disse flotte nye «fri konkurranse for enhver pris» reglene. Om de da blir like gode som Norge på

helikoptersikkerhet, ja da kan vi kanskje vurdere det på nytt. Vi er best i dag, vi trenger ikke være prøveklut her. Når avgjørelsen snart skal tas her, får vi håpe våre folkevalgte kan forskjell på rett og galt. Det er sikkerheten til oljearbeiderne vi snakker om. Motstanden mot dette regelverket er så stor nå, at det er blitt politisk ukorrekt å ønske det velkommen. Det er bare en ting som er riktig å gjøre. La oss beholde det sikkerhetsnivået vi har i Norge, og jobbe videre med å bli enda bedre.

Øyvind Strøm
Leder NHF

STYRET I NHF 2016



LEDER
Øyvind Strøm
BNTF
leder@nhaf.no
Mob: 922 32 997



NESTLEDER
Sigbjørn Langerud
MF Heli-One
nestleder@nhaf.no
Mob: 926 09 396



SEKRETÆR
Rolf Bergstrøm
BNTF
sekretaer@nhaf.no
Mob: 976 78 707



STYREMEDLEM ØKONOMI
John Kåre Pedersen
H1-TAF
økonomi@nhaf.no
Mob: 916 07 261



STYREMEDLEM INFO
Øystein Gjengedal
MF CHC HS
info@nhaf.no
Mob: 957 64 287



STYREMEDLEM LOVER & BESTEMMELSER
Tommy Olsen
MF CHC HS
bestemmelser@nhaf.no
Mob: 971 11 226



STYREMEDLEM UTDANNING
Tore Loe
MF CHC HS
utdanning@nhaf.no



1. VAREMEDLEM (Lover og best)
Ole-Andre Lindanger
MF-HS
advisor@nhaf.no



2. VAREMEDLEM (Prim.info)
Robin Smørgård
LTF
vara2@nhaf.no



3. VAREMEDLEM (utdanning)
Bjørn Bråtveit
BNTF
vara3@nhaf.no



4. VAREMEDLEM (økonomi)
Per Johan Derås
BNTF
vara4@nhaf.no

REDAKTØREN

Kjære lesere

Da er det nytt blad igjen. Før sommeren skjedde den tragiske ulykken på Turøy. Ulykken preger naturligvis oss alle. Vi vil skrive mer om ulykken i neste blad. Innholdet i denne utgaven av bladet, omhandler i hovedsak HOFO, og de truslene vi her står ovenfor.

Alle som jobber med offshore helikopter er skeptisk til HOFO, og hva som vil skje med sikkerheten hvis det nye regelverket blir innført.

I dag blir vi hørt, og ingen klager i etterkant når vi setter en maskin på bakken fordi vi mener den ikke skal fly. Jeg stoler ikke på at det blir slik, under en eventuell utenlandsk AOC og påfølgende utenlandsk tilsyn.

Sikkerhet er ikke noe vi skal gamble med. Vi er blant de beste i verden på dette området, det må vi ta vare på, og fortsette arbeidet med å bli enda bedre.

Øystein Gjengedal
Redaktør



Redaktør
Øystein Gjengedal

Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

Layout og design
Aksent design

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
700

NHF's postadresse:
Postboks 204, 4097 Sola
Telefon: 51 94 19 24
E-post: post@nhaf.no

Hvordan reguleres operasjoner med offshore helikopter i dag

Rammene for måten offshore helikopter-operasjoner utføres på i Norge, settes i dag av europeisk og norsk regelverk, krav til norsk sertifisering (Air Operator Certificate - AOC), kundekrav og helikopteroperatørens egne krav.

Kilde: Statoils granskningsrapport, Turøy-ulykken

Dagens modell med krav til norsk AOC innebærer at Luftfartstilsynet kan føre et helhetlig tilsyn med helikopteroperatørene. Dette innebærer adgangskontrollen når selskapet blir sertifisert, og det etterfølgende virksomhetstilsynet av hele organisasjonen inkludert selskapets ledelse og styringssystem. Adgangskontroll er et samlebegrep for de ulike kontrollene Luftfartstilsynet gjennomfører før helikopteroperatører blir godkjent og et rettighetsdokument (AOC) blir utstedt. Ved siden av å sertifisere helikopteroperatørene er Luftfartstilsynets hovedoppgave å være en aktiv pådriver for en sikker og samfunnsnyttig luftfart. Hovedformålet med tilsynet er å bekrefte at ansvarlig leder har en god sikkerhetsrefleksjon og forstår viktigheten av å benytte sikkerhetsstyrings- og kvalitetssystem for å ivareta sikker drift i tråd med interne- og myndighetskrav. Tilsynet vil også vurdere kvaliteten av disse systemene.

I tillegg er det gjennom «Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinental-sokkel» etablert et fast sikkerhetsfremmende samarbeid. Forumet er sammensatt av representanter fra myndighetene, helikopteroperatørene, oljeindustrien, Avinor, fagforeningene og andre som er involvert i offshore flyging. Samarbeidsforumet ledes av Luftfarts-

tilsynet og skal være en pådriver overfor ansvarlige myndigheter og aktører, slik at anbefalte tilrådninger i de to utredningene NOU 2001:21, og NOU 2002:17, søkes gjennomført. Forumet tar også opp nye problemstillinger som har betydning for helikoptersikkerheten og følger opp med forslag til konkrete tiltak. Et aktuelt eksempel er vurdering av forslaget til nye felleseuropeiske regler, ref. kapittel 6 i rapporten.

En vesentlig del av kravene som regulerer sikkerheten ved offshore helikopteroperasjoner i Norge er fastsatt i retningslinjene NOROG 066 fra Norsk olje og gass. Denne fungerer i praksis som en bransjestandard på norsk sokkel, og benyttes i dag som kontraktmessige krav mellom kundene og helikopteroperatørene.

Helikopterselskapene har også frivillig innført enkelte interne sikkerhetskrav utover det som kreves i regelverket. Disse ikke-lovpålagte sikkerhetstiltakene er utviklet gjennom bransjens egen satsning på sikkerhet, og er blant annet gjort mulig ved at bransjen har stilt de nødvendige økonomiske ressursene til rådighet. Til sammen utgjør dette rammene for offshore helikoptersikkerhetsarbeidet i Norge.

FAKTA OM REGELVERK OG KRAV

Helikopteroperatørens virksomhet reguleres i dag av blant annet forskrift om luftfartsoperasjoner. Forskriften gjennomfører forordning nr. 965/2012 som inneholder de alminnelige driftsbestemmelsene for ervervsmessig lufttransport med helikopter. Andre viktige forskrifter er forskrift om kontinental-sokkelflyging – ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs, forskrift om krav til sporing av helikoptre på norsk kontinental-sokkel, forskrift om vibrasjonsovervåkingssystemer for helikopter, og forskrift om tanking av luftfartøy.

En stadig større del av de norske forskriftene implementerer EU-regelverk, mens enkelte av forskriftene gir særnorske bestemmelser. Både særnorske bestemmelser og det felleseuropeiske regelverket bygger i stor grad på anbefalinger gitt av International Civil Aviation Organization (ICAO). Det felleseuropeiske regelverket utarbeides av EUs byrå for flysikkerhet (EASA) og EU-Kommisjonen.

Med bistand fra det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA, har EU-Kommisjonen utarbeidet et utkast til en forordning med forslag til flere endringer i forordning nr. 965/2012. En innføring av de foreslåtte felleseuropeiske reglene vil medføre at dagens nasjonale regler blir erstattet av et mer oppdatert og helhetlig regelverk, hvor hovedpunktene i dagens norske system også er ivarettatt. De utfordringer som knytter seg til innføringen av dette regelverket drøftes i kapittel 6.

EASA godkjenner og sertifiserer helikoptertyper i Europa og kan påvirke helikopterfabrikantene gjennom komitearbeid. Luftfartstilsynet har kun påvirkningsmulighet mot helikopterfabrikantene gjennom komitearbeidet i EASA.

Nasjonale luftfartsmyndigheter, som Luftfartstilsynet i Norge, blir ført tilsyn med av internasjonale luftfartsorganisasjoner.

EASA gjennomfører tilsyn av Luftfartstilsynet på tilnærmet samme måte som Luftfartstilsynet gjennomfører tilsyn med aktørene i norsk luftfart.

HVA ER Helicopter Offshore Operations HOFO?

Kilde: Regjeringens foreløpige posisjonsnotat

Forordning nr. 965/2012 omfatter blant annet helikoptertransport av personell og gods til installasjoner til havs (offshore flyging). Forordningen inneholder imidlertid ikke krav til en særskilt godkjenning av operatører som vil drive offshore flyging, slik det i dag er krav om i Norge og en del andre europeiske land.

Luftfartstilsynet tok derfor i 2010 til orde for at krav om slik særskilt godkjenning (specific approval - SPA) måtte tas inn i forordningen for å unngå at flysikkerhetsnivået for slike luftfartsoperasjoner ble redusert. Med bistand fra EASA har EU-kommisjonen nå utarbeidet utkast til slike regler.

Reglene må sees i sammenheng med EU-kommisjonens og EASAs flysikkerhets arbeid, samt arbeid med å utvikle det felles indre marked for sivil luftfart i Europa. Det uttalte formålet med regelverket er å skape et harmonisert sett flysikkerhetsregler for helikopter offshore operasjoner (CAT, SPO og NCC) i Europa, og dernest gjennom slike felles sikkerhetsbestemmelser sikre aktørene i dette markedet like konkurransebetingelser (level playing field).

Utkastet introduserer et nytt vedlegg til forordning nr. 965/2012 kalt «subpart K, Helicopter Offshore Operations»

Definisjonen dekker helikopterflyging til og fra installasjoner til havs som enten benyttes til olje- og gassutvinning eller andre formål, samt helikoptertransport ut til skip. Reglene skal gjelde for operatører som driver ervervsmessig lufttransport (CAT) med helikopter, ervervs-messige og ikke-ervervsmessige operatører

som driver aerial work (SPO) med helikopter, samt ikke-ervervsmessig flyging med komplekse helikoptre (NCC-operatører). Reglene i det nye vedlegget om offshore operasjoner skal tas inn i vedlegg V (Part SPA) til forordning. Dette innebærer at offshore helikopteroperasjoner blir gjenstand for en særlig myndighetsgodkjenning (SPA godkjenning) etter særskilte sikkerhetskrav.

En slik SPA godkjenning foretas av luftfartsmyndighetene i hjemlandet, og innebærer en strengere kontroll med slike operasjoner. Offshore helikopter operasjoner blir bare tillatt å utføre etter at luftfartsoperatøren har dokumentert at de aktuelle tilleggskravene er oppfylt og operatøren er blitt tildelt en slik godkjenning.



Hva kan bli ulikt fra dagens situasjon, hvis regelverket implementeres på norsk kontinentalsokkel

- Regelverket vil sette hardt press på norske myndigheter for å åpne markedet på norsk kontinentalsokkel, fordi regelverket blir likt for alle offshoreoperasjoner i Europa
- Helikopterselskapene vil få mulighet med å drive uten norsk driftstillatelse, på norsk kontinentalsokkel.
- Helikopterselskapene med driftstillatelse fra annet land enn Norge, trenger bare å informere det norske luftfartstilsynet om sine operasjoner på norsk kontinentalsokkel.
- Det norske luftfartstilsynet vil ved slike operasjoner, bare ha anledning til å foreta mindre inspeksjoner og tilsyn.
- Eventuelle avvik må behandles gjennom myndigheten i landet der helikopterselskapets driftstillatelse er utstedt. Norsk luftfartsmyndigheter er derfor avhengig av et annet lands myndigheter for å sanksjonere avvik.
- Regelverket legger til rette for utflagging, eller nye operatører uten norsk driftstillatelse, og det stilles ingen konkrete krav til kompetanse og erfaring med offshoreoperasjoner både myndigheter og helikopterselskapene.



EC225LP og AS332L2 satt på bakken

Etter ulykken i april i år, ble EC225LP flåten satt på bakken av myndighetene.

EC225LP er Airbus sin nyeste versjon av store passasjerhelikoptre for det sivile markedet, og en videreutvikling av den tidligere Super Puma familien. Norske luftfartsmyndigheter ga ut flygeforbud med EC225LP først, og siden kom britiske luftfartsmyndigheter med samme forbud. I første omgang var forbudet gjeldende for ordinære passasjerflygninger. Både fra norsk og britisk side, ble flygeforbudene hjemlet i nasjonal lovgiving.

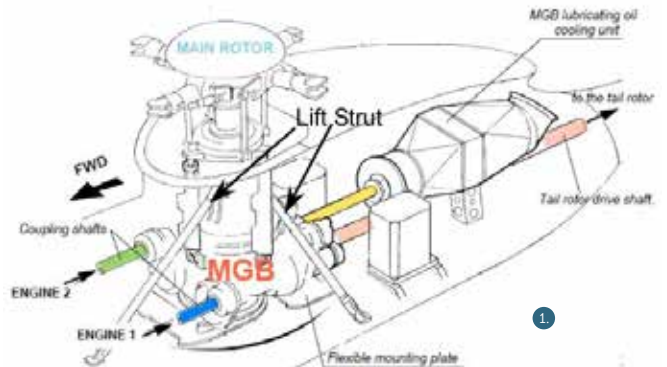
Etterhvert som Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), arbeidet seg fremover i granskningen, kom det nye elementer angående forholdene rundt ulykken. På grunnlag av dette, ble flygeforbudet utvidet til å gjelde også AS332L2, som er forrige generasjon Super Puma. Flygeforbundet omfattet til slutt alle sivile operasjoner med EC225LP og AS332L2. Begrunnelsen for at

også den eldre modellen ble satt på bakken, var designmessige likheter.

Fokus på utløsende årsak til ulykken lå i den første tiden på løftestagene, som holder hovedrotor fast i helikopterets skrog. Etterhvert som granskningsarbeidet fortsatte, ble oppmerksomheten dreiet over til hovedgirkassen, og spesielt en del av girkassen, kalt "epicyclic module". SHT skriver i sin foreløpige rapport fra 1. juni 2016, følgende:

"Among the recovered parts were two pieces which together form approximately half a second stage planet gear

(ref. Figure 2). Examinations of these parts have revealed features strongly consistent with fatigue. The fatigue appears to have its origin in the outer race of the bearing (inside of the gear), propagating towards the web of the gear teeth. There is sign of spalling in front of the fracture surface."





2.



3.

1. Løftstagene vises på bildet med piler, med betegnelsen "Lift Strut".
 2. Hovedgearkassens epicyclic modul
 3. Figur 2 fra SHT's foreløpige rapport

Ut fra dette utstedte Statens havari-kommisjon for Transport, følgende anbefaling:

Safety Recommendation

"Recent metallurgical findings have revealed features strongly consistent with fatigue in the outer race of a second stage planet gear in the epicyclic module of the MGB. It cannot be ruled out that this signifies a possible safety issue that can affect other MGBs of the same type. The nature of the catastrophic failure of the LN-QJF main rotor system indicates that the current means to detect a failure in advance are not effective. The AIBN therefore recommends that EASA take immediate action to ensure the safety of the Airbus Helicopters H225 Main Gear Box."

NHF ønsker å understreke at endelig årsak ikke er funnet, og at Statens Havari-kommisjon for Transport fortsatt driver granskningne.



Konsekvensutredning av HOF0

-Har utredningen nødvendig dybde?

Konsekvensanalysen skal ta utgangspunkt i dagens norske modell for reguleringen av offshore helikopteroperasjoner og i potensialet som ligger i modellen som følger av de nye felleseuropeiske reglene. Det skal herunder tas hensyn til relevante bestemmelser som er gitt med hjemmel i annen lovgivning enn luftfartslovgivningen, f.eks. lov om petroleumsvirksomhet og arbeidsmiljøloven

samt forskrifter gitt i medhold av disse, forutsatt at disse kan videreføres etter at de felleseuropeiske tilleggsbestemmelsene om offshore helikopteroperasjoner eventuelt er gjennomført i norsk rett.

Samferdselsdepartementet har tildelt oppgaven med å konsekvensutrede implementering av regelverket basert på dagens situasjon, til Safetec. Safetec skal ta seg av oppgaven med å analysere de regeltekniske forskjellene, samt konsekvenser for sikkerheten ved endringen. Safetec har også med seg Oslo Economics, som skal utrede nærings- og sysselsetningsmessige konsekvenser. I tildelingsbrevet fra departementet, står det at Safetec skal redegjøre for tre scenarioer, som strekker seg fra videreføring av dagens situasjon (ingen endring), til Worst Case, der man får inn utenlandske operatører, uten norsk driftstillatelse, som motsetter seg samarbeid med norske myndigheter, og heller ikke ønsker å følge kundekrav.

Utredningen skal være ferdig 19. oktober, og har en relativt stram budsjettamme. Safetec har liten intern kompetanse på området, og må derfor rådføre seg i stor grad med bransjen. NHF er derfor bekymret for om utredningen skal gå nok i dybden, for å dekke alle relevante elementer.

FAKTA OM SAFETEC

Safetec is a leading provider of risk management services. With an integrated approach to technical, human and organisational aspects, Safetec is a full range supplier of services within risk, reliability and emergency preparedness. Safetec has provided services to worldwide offshore, maritime and land based industries since 1984.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Forumet består av et bredt sammensatt utvalg av representanter fra myndighetene, oljeselskapene, arbeidstakerorganisasjonene og helikopteroperatørene. Forumet har i sin behandling av HOF0, bedt Samferdsels-departementet om å gjennomføre konsekvens-utredning av regelverket, med følgende anmodning:

Bakgrunn:

“Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF), har behandlet Helicopter Offshore Operations (HOF0) NPA og CRD 2013-10, samt gjort faglige vurderinger av regelverket i forhold til helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel.”

Hovedsak:

“Ut fra vurderingene nevnt over, vil SF tilrå Samferdselsdepartementet, å iverksette en konsekvensutredning av en eventuell implementering av HOF0 på norsk kontinental-sokkel. Slik SF vurderer saken, vil endringene kunne resultere i alvorlige konsekvenser for norske offshore operasjoner. Endringen fra et veletablert og velfungerende nasjonalt regelverk til nytt europeisk regelverk, kan etter SF sin vurdering, resultere i en reduksjon av sikkerheten i norsk sektor.

Dette fordi regelverket vil fjerne muligheten for nasjonale krav, som f.eks. norsk tilsyn med operasjonene, krav til utstyr og prosedyrer og trening av besetninger. SF mener også at konsekvensen av regelverksendringene for HOF0 er for dårlig utredet av EASA, og at det legges for stor vekt på den britiske studien CAP 1145. Som kjent er norsk sikkerhetsarbeid basert på tilrådninger i NOU 2001-21, NOU 2002-17 og SINTEF's Helikoptersikkerhetsstudie 3 (HSS-3). Disse norske studiene er tilsynelatende ikke vektlagt i EASA sin utredning.

SF ser spesielt negativt på tap av kontroll og sanksjonsmuligheter for norske myndigheter ved en eventuell implementering av regelverket på norsk kontinentalsokkel, og ber derfor at dette vektlegges spesielt i en

konsekvensutredning. Disse elementene har SF påpekt til EASA, i forumets kommentarer til CRD 2013-10.

Det er også viktig å påpeke dagens situasjon med nærhet til operasjonene, både fra myndighetene og operatørselskapenes side, samt se på konsekvenser for tre-partssamarbeidet og sikkerhetskulturen som er opparbeidet over mange år. Dette vurderer SF som en av grunnpilarene for sikkerhetsarbeidet for helikopteroperasjonene på norsk kontinentalsokkel, og som en viktig faktor for SFs videre eksistens. Hvis Luftfartstilsynet (LT) mister sitt tilsynsansvar i norsk sektor og helikopterop.

SF er kjent med at det allerede er gjort en konkret henvendelse til SHT, for å få gjennomført en slik utredning. I den forbindelse registrerer SF, at SHT ikke har nødvendig mandat til å gjennomføre en slik utredning, uten videre utvidelse av mandat gitt av SD.”

Konklusjon:

“Med henvisning til overstående interne vurdering i SF, ber forumet herved om at det gjennomføres en nasjonal konsekvens-utredning av innføringen av Helicopter Offshore Operations (HOF0) NPA og CRD 2013-10 i forhold til helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel. En slik konsekvens-utredning bør gjennomføres av en uavhengig tredjepart.”

Med vennlig hilsen
Geir Hamre
Leder Samarbeidsforum

Ut fra dette, ser vi at et samlet Samarbeidsforum er bekymret for konsekvensene av implementeringen av regelverket, og ber derfor Samferdselsdepartementet utrede omkringliggende konsekvenser nøye, for endelig beslutning tas.

SAMARBEIDSFORUMS MANDAT OG MÅLSETNINGER

“Samarbeidsforumet skal arbeide for en vesentlig forbedring av helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel. Den totale sannsynligheten for å omkomme ved helikopterflyging skal minst halveres i neste tiårsperiode, sammenlignet med perioden 1990-2000 (jf. NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel, kap. 1.2 Målsettinger for helikoptersikkerheten).

Samarbeidsforumet skal være en pådriver i forhold til ansvarlige myndigheter og aktører, slik at anbefalte tilrådninger i delutredningene 1 og 2 NOU 2001:21 og NOU 2002:17 “Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel” søkes gjennomført. Forumet vil også kunne ta opp problemstillinger som har betydning for helikoptersikkerheten og følge opp med forslag til konkrete tiltak.”

Delmålsettinger:

Delmålene legger vekt på jevnlig måling av risikoreduksjon, og skal vise om det utvikles trender som avviker fra hovedmålet. Statistikk relevant for delmålsettingene innhentes årlig fra Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet.

Delmålsettinger:

- Observert antall omkomne per million person-flytimer (passasjerer og besetning) skal ikke for noe år overstige 1,0 i neste 10-års periode, målt som 5-årlig glidende gjennomsnitt.
- Antall luftfartsulykker og alvorlige hendelser skal samlet reduseres kontinuerlig, og ikke for noe år eller noen helikopteroperatør på norsk kontinentalsokkel overstige 15 per million flytimer, målt ved glidende gjennomsnitt.
- Nødlanding på sjø skal ikke føre til omkomne på grunn av drukning eller varmetap.
- Opplevd risiko skal reduseres kontinuerlig, og ikke føre til personlige problemer av alvorlig art for passasjerene.





Duxford

Flymuseum en og en halv times kjøring nord for London. En stor samling av fly, veldig mye fra 2. verdenskrig og tiden etter.



Det som er spesielt med Duxford er at de har flyvedyktige fly i samlingen sin, og hvis man vil, er det bare å bla opp for en tur med en veteran. Hvis en tur i en Spitfire er en drøm, så er dette plassen og gjennomføre det. Billig er det jo ikke. 2995£ for 30 min, der ca 20 er airborne, men en drøm er en drøm.

Duxford er et levende museum, her pågår det restaurering og vedlikehold i noen av hangarene mens de er åpne for publikum.

NHF snakket litt med en av de som jobbet med gamle fly der, og lurte på hvordan det er å få tak på deler. Når vi ser hvor vanskelig det kan være å få deler til moderne fly, hvordan er det med de gamle. I følge han var ikke delene noe problem, det var masse tilgjengelig og det man ikke fikk tak på ble laget etter originaltegningene. Det er heller ikke noe problem å få tak på 'nye' motorer. Han sa at det produseres Spitfire i dag med originale motorer.

En av Concorde testflyene hadde de også i utstillingen sin, dette er den som har hastighetsrekorden på Mach 2.23, mens en av de Franske testmaskinene har høydereorden på 68.000 ft.

De har også en stor avdeling hvor de viser hvordan fly virker og aerodynamikken påvirker flyene, en flott avdeling for de som har nysgjerrige barn med.



Lancaster i forgrunn og Concorde bak.



Cierva C30A autogyro.



Spitfire, "det er to typer piloter, de som har flydd Spitfire og de som ønsker å fly Spitfire".



Westland Whirlwind HA7S, eldre helikopter med heis montert.



Fant en Lynx stuet bort i et hjørne i den ene hangaren.

HOF0

NYTT FELLESEUROPEISK REGELVERK

NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND SYN PÅ DE PÅGÅENDE ENDRINGER

Norske offshore helikopteroperasjoner står nå ved et regulatorisk og operativt veiskille. EASA har utarbeidet et totalharmoniserende regelverk for helikopteroperasjoner offshore, HOF0. Norske myndigheter har nå valget mellom å implementere dette på norsk kontinentalsokkel eller ikke.

Samarbeidet mellom kunder og leverandører for helikopteroperasjonene har fungert bra i mange år. Dette har resultert i sikre og effektive operasjoner over lang tid. Selskapene har opparbeidet erfaring, kunnskap og ikke minst spisskompetanse innenfor operasjonene.

Det har også vært gjennomført et omfattende sikkerhetsarbeid, for å sørge

FAKTA OM MARKEDET

Markedet er lite, og lignende operasjoner finnes i hovedsak rundt Nordsjøen. Operasjonene bærer preg av å foregå fra baser i kystnære strøk og ut på norsk kontinentalsokkel, i tillegg til noe shuttle- og SAR-operasjoner offshore. Det er derfor ikke naturlig å sammenligne disse operasjonene med fixed-wing, som i sin natur baserer seg på grensekryssende operasjoner. Dette gjelder også for tilsynsmyndighetenes kompetanse, og erfaring med slike operasjoner.

for at operasjonene er så sikre som mulig. Oppdatering av retningslinjene i Norsk Olje og Gass 066, et nasjonalt regelverk og en etablert sikkerhetskultur hos både kunder og operatører, har vært og vil fortsatt være en nødvendighet for sikre operasjoner.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) ble dannet som et resultat av anbefalinger fra norske utredninger og studier, drevet frem av forrige fatale ulykke i 1997, Norne-ulykken. SF består av representanter fra både leverandører, kunder, arbeidstakerorganisasjoner og myndigheter. Dette samarbeidet er unikt internasjonalt, og har bidratt til å redusere risiko, både reell og opplevd, vesentlig de siste 19 årene. I tillegg til dette, har mange andre tilrådninger og anbefalinger blitt iverksatt.

Helikopteroperasjoner offshore er svært skjøre, og dette har vi nylig har vært vitne til i den tragiske ulykken på Turoy.

De norske operasjonene er naturlig å sammenligne med britiske. Vi vet at deres operasjoner har hatt flere hendelser og fatale ulykker, enn vi har hatt i Norge. Tilfeldigheter og flaks vil noen si, men NHF mener noe helt annet. Selv om vi korrigerer ulykkesstatistikken for ulykker utenfor våre og britenes rekkevidde, eksempelvis designrelaterte årsaker, har vi i Norge likevel en bedre statistikk å vise til. Ulykkes-raten i Norge er et resultat av samarbeid om risikoreducerende tiltak av proaktiv art, og en felles innsats for å bevege seg mot en null-visjon for hendelser og ulykker. Vi vet også at britene har en stor avdeling i sitt luftfartstilsyn, der ca. 60 personer jobber med tiltak etter CAP1145-rapporten, som ble publisert som et resultat av deres siste fatale ulykke. Disse tiltakene er i hovedsak reaktivt fokusert. Det bør ikke være stor tvil om at britene, på tross av Brexit, vil fortsette

å legge hardt press på EASA, for å inkludere deres anbefalinger i nye revisjoner av HOF0-regelverket.

Norge er som kjent ikke medlem i EU og vil derfor ha svært liten, om kanskje ingen, reell påvirkning på regelverksutviklingen i EASA. Dette kan man enkelt se, ved å bla gjennom Luftfartstilsynets og Samferdselsdepartementets kommentarer i høringsprosessene til HOF0-regelverket.

Luftfartstilsynet (LT) og samferdselsdepartementet (SD) har avgitt mange gode, og treffende kommentarer, men når man leser det endelige utkastet til regelverk fra EASA, ser man at svært lite er blitt endret eller tatt hensyn til. Regelverket gir også svært lite rom for nasjonale tilpasninger, og det samme regelverket gjelder fra kysten av Bordeaux i sør og helt opp til nordlige Barentshavet.

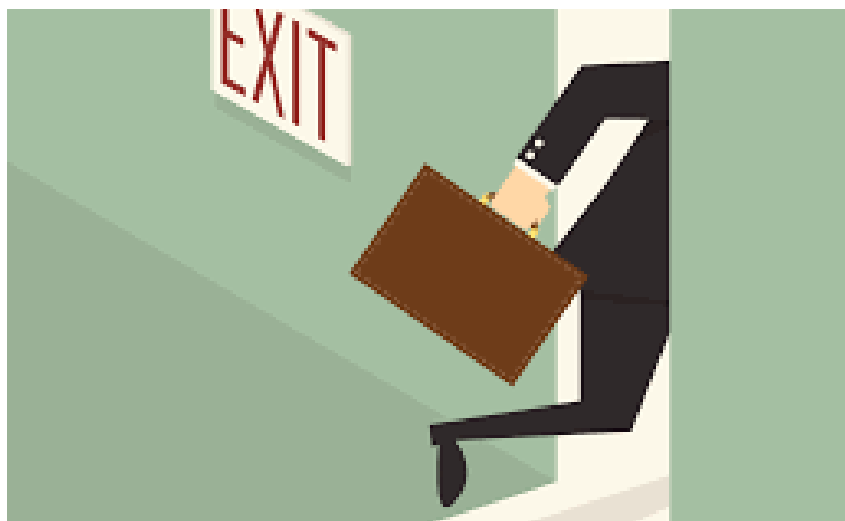


Kommentar fra Luftfartstilsynet:

(2. høring hos EASA)

"...when such operations are performed in another member state (cross border operations) the NCAA considers it necessary that the aviation authorities in both states are involved in the approval and oversight of such operations."

» Norske myndigheter har nå valget



EASA's (EU) svar på kommentaren: *"The comment is understandable in relation to maintaining a safety standard defined by a MS, but not in relation to the intentions behind a level-playing field, 'free movement' and acceptance of privileges by another NAA."*

EU prioriterer altså level-playing field og free movement of services, fremfor tilpasset nasjonal sikkerhetstenkning, slik Luftfartstilsynet bemerker i sin høringskommentar til EASA. Hvis operatørene får velge fritt, så kan det tenkes at valg av tilsynsmyndighet først og fremst baseres på kostnader, og ikke kunnskaper eller erfaring fra helikopteroperasjoner offshore.

Kommentaren fra Luftfartstilsynet (CAA-N) ble dessverre ikke tatt til følge.

Videre er olje- og gassproduksjonen på norsk kontinentalsokkel helt avhengig av helikoptertransporten for å fungere. De ansatte offshore som transporteres med helikopter til og fra jobb kan ikke velge hvilket helikopterselskap de skal reise med, da dette er overlatt til arbeidsgiver. Opplevd sikkerhet står dermed sentralt hos passasjerene. Det er derfor viktig at selskapene som opererer på norsk kontinentalsokkel utfører sikre operasjoner, slik at passasjerer og crew opplever transporten som trygg, og kommer fra og til jobb uten større belastninger.

Helikoptertransporten på norsk kontinentalsokkel er av vesentlig samfunnsnytte for Norge. Stabiliteten og tryggheten med god leveranse er derfor viktig. Som påpekt i studier tidligere, finnes det ikke i dag brukbare

alternativer til helikopter, noe som understøttes av undersøkelser om hva passasjerene foretrekker, gjort av passasjerorganisasjonene.

Norge står altså foran et potensielt veiskille for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel. Fra å være i et kjent, trygt og nasjonalt kontrollert regime, vil det nye regelverket kunne snu dette om til tap av

Slik NHF oppfatter bransjekulturene i andre land, er det mye mer konkurransepreget internt, og man finner ikke den samme tryggheten og åpenheten vi er vant med her hjemme.

kontroll, deregulering og harmonisering av regelverket, til en standard kraftig påvirket av kommersielle interesser. Hvis en deregulering blir et faktum, er det liten tvil om at de norske helikopteroperatørene vil flagge ut, og sentralisere sin virksomhet i et annet EU land. Dette har vi sett beviser for både i regjeringens første faktanotat om saken, samt i nylige

artikler i Dagens Næringsliv. Skuer man over til fixed-wing, ser man at utflagging, og konkurransetilpassning av driften skjer i praksis. NHF tror at også helikopterselskapene vil gjøre det samme, om de får mulighet til det.

I etterkant av Turøy-ulykken har det vært mye diskusjonen rundt sikkerhet ved helikopteroperasjoner offshore. Mange argumenter går på å bevare dagens modell. Det er flere grunner til det, men enkelt forklart dreier det seg om å ivareta den åpne sikkerhetskulturen vi har opparbeidet over mange år i Norge, samt å bevare norske myndigheters kontroll. Norge har også et høyt kompetanse- og erfaringsnivå innenfor tung helikoptertransport, og tilsvarende finner man bare i EU-landene rundt Nordsjøen. En del av den samme kompetansen, kanskje også bedre kompetanse, finner man også hos Airbus og Sikorsky. Da spesielt innenfor design og produksjon. Likevel har vi hatt disse tragiske ulykkene med årsak i kjente designproblemer på deres produkter. NHF har ikke alle svarene på hvorfor, og hvordan dette kan skje når svakheter er kjent, men vi er overbevist om at den norske sikkerhetskulturen er en vesentlig faktor for å redusere hyppigheten av ulykker på norsk kontinentalsokkel. En viktig faktor i denne sikkerhetskulturen er at vi i Norge har et rammeverk med Arbeidsmiljøloven i bunn, som medfører at arbeidstagerens rettigheter står sterkt. I tillegg har vi sterke fagforeninger, som er en del av trepartssamarbeidet fremmet gjennom Samarbeidsforum. Dette samarbeidet og åpenheten har spredd seg videre i organisasjonene hos helikopteroperatørene og andre aktører i bransjen, som et resultat ser vi derfor flate organisasjoner med «åpen dør kommunikasjon». I praksis medfører dette en



ERFARING OG KOMPETANSE

Erfaring og kompetanse med helikopteroperasjoner offshore finnes i hovedsak bare i landene rundt Nordsjøen. Opparbeidet erfaring og kompetanse gjelder både for myndigheter, helikoperselskapene, og kunde-selskapene.

Ved en eventuell åpning av markedet stilles det i det nye regelverket ingen krav til kompetanse og erfaring for slike operasjoner, verken hos myndigheter, helikopteroperatører eller hos kundene. Mangel på slik kompetanse og erfaring innenfor operasjonene, antas å svekke sikkerhetsnivået betraktelig.

grunnmur med trygghet for individet, slik at beslutningene som blir tatt, ikke blir påvirket av «press til å fly med helikopter som egentlig skulle stått på bakken» eller lignende. Dette medfører også at ledelse er både formelt, og uformelt, godt informert om organisasjonens tilstand. NHF mener at dette er vesentlig for å unngå feil beslutninger relatert til luftdyktighet og operasjon med helikopter, på norsk kontinentalsokkel. Åpen rapportering er også mulig, med en slik trygghet på arbeidsplassen. Slik NHF oppfatter bransjekulturene i andre land, eksempelvis hos produsenter som Airbus, er det mye mer konkurransepreget internt, og man finner ikke den samme tryggheten og åpenheten vi er vant med her hjemme. Bare ved å se på den avvikende kommunikasjonen fra Airbus, etter Turøy-ulykken og andre ulykker, finner man god dokumentasjon på slike tilstander.

I helikopterbransjen offshore, har man også lang erfaring med bruk av innleid personell. Og kvaliteten på personellet som blir leid inn varierer stort. Dette er gjerne personell som hverken har utdanning eller særlig erfaring fra arbeid i Norge, og som heller ikke har den samme sikkerhetskulturen. NHFs påstand er at det er menneskene som tar beslutningene i alle ledd i luftfartsbransjen, og sannsynligheten for at feil beslutninger blir tatt, reduseres. Blant annet som en følge av åpenhet og individets trygghet, kunnskap og erfaring. Det er derfor svært uheldig, om denne tryggheten, kunnskapen og erfaringen forsvinner.

I hovedsak er det tre hovedpunkter som NHF er svært bekymret for, i det nye regelverket. Det første er myndighetenes mulighet til å gi ut norske forskrifter, for operasjoner på vår

egen kontinentalsokkel. Denne muligheten vil bortfalle totalt, slik at nødvendige regelverkstiltak må kjøres den lange veien gjennom EASA-systemet. Så lenge det ikke er snakk om umiddelbar stopp av operasjoner, eller marginale tilpasninger av krav til spesifikke ruter, er dette en prosess som tar minst 4 år. NHF ønsker i denne sammenheng å trekke frem anbefalingen om kontrollert luftrom, som et godt eksempel, der dette var anbefalt som et risikoreducerende tiltak for operasjonene, som påpekt i nasjonale studier. M'ADS, og senere ADS-B systemene, er begge hjemlet i nasjonal forskrift, gjennom tett samarbeid med helikopteroperatørene og Avinor.

Det andre punktet vi er bekymret for, er presset for å åpne markedet, på bekostning av kompetanse, erfaring og ikke minst den norske sikkerhetskulturen hos myndigheter, operatører og andre involverte organisasjoner. Som vi vet fra behandlingen av EF 1008/2008 – Forskrift for lufttransporttjenester i EØS, er kontinentalsokkelen unntatt fra denne forskriften. Det er denne forskriften, som regulerer markedstilgangen i dag. Da dette unntaket ble gjort, ble det gjort fordi EU ikke kunne stille med regelverk for slike operasjoner. Det vil utvilsomt bli et sterkt press på norske myndigheter om å åpne sokkelen for utenlandske aktører, hvis regelverket er likt i hele Europa.

Til slutt er vi bekymret for myndighetens rolle, ved implementering av regelverket. Det norske luftfartstilsynet bli spilt ut over sidelinjen, og få en passiv tilskuersrolle. Regelverket pålegger kun helikopteroperatørene en informasjonsplikt til luftfartstilsynet om deres operasjoner i Norge. Det er også merkelig at juridisk avdeling hos tilsynet, inntil nylig har vært ukritiske til regelverket, og nektet å se bredt på konsekvensene, utover det

regelverkstekniske innholdet. NHF kan være enig i at det regeltekniske innholdet er like bra, om ikke bedre enn det vi har i Norge i dag, men konsekvensene av åpning av markedet, frikobling av norske myndigheter, og tap av mulighet for å gi ut egne forskrifter, vil ha store negative konsekvenser. NHF oppfatter derfor å kun ha et regelteknisk syn på saken, som snevert. Når NHF har konfrontert juridisk avdeling i Luftfartstilsynet med disse problemstillingene, har tonen vært at i samtaler med EASA har man blitt lovet å få innvirkning, samt at man har et godt samarbeid med andre lands myndigheter. Skal sikkerheten for passasjerer på norsk kontinentalsokkel være basert på lovnader i samtaler?

Tilsynet har også henvist til et nytt regelverk, Cooperative Oversight, der EASA ønsker å pålegge luftfartstilsynet i de forskjellige EASA-statene samarbeid. Dette er et regelverk som enda ikke har vært på høring, og NHF mener derfor det er søkt å henvise til et slikt regelverk nå.

Faktum er at vårt tilsyn er et lite tilsyn sett i europeisk målestokk, men det er et tilsyn med god kunnskap, erfaring og spisskompetanse innen offshore helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel. Vi bør derfor tenke oss godt om, før vi sender dem ut på sidelinjen. Det norske luftfartstilsynet har lang erfaring med slike operasjoner, og fagstaben har i stor grad nærhet til operasjonene. NHF har i flere anledninger fått spørsmål om vi stiller tvil til andre lands myndigheter, og det gjør NHF. Dette begrunnes med at operasjonene er svært geografisk begrenset i Europa, samt at man med referanse til EASA standardization report for 2015, kan se at regelverkshåndteringen i Europa for øvrig, er av svært varierende

standard. Det er faktisk så ille, at EASA har satt flere lands luftfartsmyndigheter under direkte domstolsadministrasjon. Flere lands myndigheter mangler også nødvendig kompetanse, slik sitatet fra EASA Standardisation report 2015 viser.

«One main reason for the weaknesses above appears to be the lack of resources within the Competent Authorities, specifically the shortage of qualified, experienced technical staff.»

Og dette omfatter altså standardiserte operasjoner med vanlige fly. NHF ønsker derfor å se det norske luftfartsstilsynet fortsette med i den rollen de har i dag, også i fremtiden.

Summerer man disse tre punktene, mener NHF det er både uforvarslog, og meget uheldig for videre sikkerhetsarbeid for operasjoner med helikopter på norsk kontinentalsokkel, hvis regelverket implementeres på norsk kontinentalsokkel.

Når det gjelder hvilke andre konsekvenser regelverket vil få, er det vanskelig å forutsi noe 100% sikkert. Men å håpe på at det blir bedre, er på det beste naivt. Til sammenligning med fixed-wing operasjoner ser man nye modeller for operasjoner dukke opp, der operatørene velger både hvilke tilsynsmyndigheter de vil forholde seg til, altså ruleshopping, samt operasjoner med atypiske modeller for drift. Dette er godt dokumentert i Gent rapporten. Man kan som et eksempel for offshore helikopter, tenke seg til en helikopteroperatør, med utenlandsk nasjonalitet, godkjenning fra et annet land enn sitt eget, som flyr fra Esbjerg i Danmark til Ekofisk på norsk kontinentalsokkel. Det vil da være fire nasjoner inne i bildet, noe som gjør muligheten til å holde oversikt, både kompleks, til dels forvirrende og kanskje umulig. Da kan man tillate seg å spørre, hvilket tilsyn står man igjen med i praksis?

Det norske luftfartsstilsynet vil ha mulighet til å gjøre ramp-checks. Lander man på fastlandet i Norge, vil de kunne gjøre det der, ellers må man eventuelt møte opp offshore, noe som er lite trolig i praksis. Inspeksjonene vil også være avhengig av tilsynets økonomi, noe som antas svekket, grunnet tap av gebyrinntekter. Hva gjør man så videre med eventuelle avvik? Altså avvik der man i dag kan sanksjonere direkte fra Luftfartsstilsynet, til den norske operatøren? For utenlandske operatører uten norsk AOC og lisens, vil veien være om luftfartsstilsynet i hjemlandet, der operatøren har sin tillatelse. Og skal man håpe på at viljen er på plass til å effektivere norske pålegg der?

Det åpnes også opp for såkalte NCC operasjoner. Non-Commercial with complex motor powered aircraft, ikke-kommersielle operasjoner med store helikopter. Her er det i dag

ingen forbud i norsk lovgivning, men det er heller ikke noe regelverk som legger til rette for det. Det vil det nye HOF0 regelverket gjøre. Det vil da være fritt fram en liten olje- og gassoperatør, som eksempelvis er inne på norsk sokkel for å gjøre leteboring med egen rigg, å ta med seg et eller flere helikoptre, og fly sine ansatte til kostpris, altså ikke-kommersielt. HOF0 regelverket setter i teorien samme tekniske krav til slike operasjoner, men det er bare krav til selvdeklarerer på at man opererer i henhold til regelverket. Krav til driftsorganisasjon og egen kvalitetsavdeling er fraværende. Det vil altså bli, satt litt på spissen, sammenlignbart med en slags flyklubbaktivitet. Det er da viktig å huske at det er fortsatt de samme passasjerene som skal transporteres offshore.

Det er også verd å nevne konsekvenser som har sekundær betydning for operasjonene på sokkelen. Hvis man får inn utenlandske operatører, eller hvis de nåværende flagger ut, vil man stå igjen med et regime, der en annen stat i praksis har ansvar for sikkerheten i transporten på norsk kontinentalsokkel. Det kan være et tankekors, at ved eventuelle uroligheter nasjonalt, kan utenlandske operatører trekke sin helikopterflåte ut av landet, og dermed lamme transporten. Forsvaret har i dag mulighet til å rekvirere de norsk-registrerte helikoptrene som flyr på norsk kontinentalsokkel. I hovedsak er besetningen og kompetansen rundt operasjonene også norsk, slik at man også kan bruke disse. Vil det være like lett, eller i det hele tatt mulig, om alt flagges ut og verdifull kompetanse forsvinner?

Åpning av markedet vil også berøre vedlikeholds- og opplæringsorganisasjonene. Kunder for teknisk vedlikehold kommer helt fra Asia og Midtøsten, for å få vedlikeholdt sine maskiner hos Heli-One på Sola. Noe som gjenspeiler vår erfaring, kompetanse og kvalitet. Pr i dag er det mulig å flytte vedlikeholdet og opplæringen ut av landet, men operatørene har valgt å beholde vedlikeholdet og opplæringen nært operasjonene. Ved en eventuell utflagging, eller ved at nye utenlandske selskaper kommer inn i markedet, vet NHF at disse organisasjonene vil følge med utenlands. Dette gjelder også selskapenes CAMO organisasjoner. Siden mange av stillingene i disse organisasjonene ikke er godt definert fra myndighetene, vil det være opp til organisasjonenes egne vurderinger å sette krav til personellet. I dag driftes disse organisasjonene i hovedsak med faste ansatte, som har en bred grunnutdanning fra det norske utdannings-systemet. Tap av dette vil føre til konsekvenser for rekruttering i bransjen generelt, samt at kompetansenivået antas å svekkes betraktelig. Oppsummert mener NHF at regelverket ikke

holder mål, med de totale konsekvensene en implementering innebærer. Med tap av mulighet til å gi ut norske forskrifter, og en eventuell frikobling fra norske luftfartsmyndigheter, er NHF svært kritisk til implementering av regelverket på norsk kontinentalsokkel. Utflagging vil også føre til tap av kunnskap, erfaring og kompetanse nasjonalt. NHF mener en løsning er å gjøre regelverket gyldig på fastlandet og ut til 12 nautiske mil i havet, og samtidig lage en identisk norsk forskrift for området utenfor. I denne forskriften kan man da ta med et ekstra krav til norsk driftstillatelse, noe som vil knytte operatørene til norske myndigheter. Representanter for regjeringen har uttalt at sittende regjering ikke vil implementere regelverket på norsk kontinentalsokkel, hvis ikke regelverket er minst like bra, eller bedre enn det vi har i dag. Også sett i lys av den totale pakken med alle konsekvenser innberegnet.

NHF forventer at regjeringen holder ord i denne saken, når endelig beslutning skal tas.



«Artikkel 126, 1. Denne avtale skal anvendes på de territorier hvor Traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap anvendes på de vilkår som er fastsatt i den nevnte traktat, og på Islands, Fyrstedømmet Lichtensteins, Kongeriket Norges territorium.»

TERRITORIALGRENSER:

«Folkeretten gir gjennom FNs havrettskonvensjon av 10. desember 1982 sikre rammer for kyststatenes adgang til å fastsette sitt territorialfarvann og tilstøtende sone. Kyststatene kan i henhold til konvensjonen opprette et sjoterritorium som strekker seg inntil 12 nautiske mil ut fra grunnlinjene, mens den tilstøtende sone kan strekke seg ut til 24 nautiske mil. Langt de fleste kyststater har sjoterritorium på 12 nautiske mil [22,224 kilometer].»



Da kan Luftfartstilsynet ende helt uten kontroll av aktørene. Foto: Helge Skodvin

Kan bli tvunget utenlands

Administrerende direktør Arne Roland i CHC Helikopter Service sier selskapet kan bli tvunget til å flagge ut hvis det gis adgang for utenlandske aktører i Norge.

Dagens Næringsliv



Stortinget fikk aldri vite om Luftfartstilsynets pengeknipe

Bergens Tidende



Frykter helikopter-cowboyer offshore

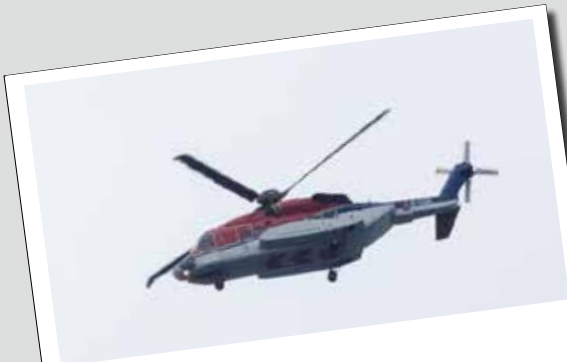
Luftfart media



Advarer mot helikoptre fra øst

Nye EØS-regler kan åpne for helikopterselskaper fra utlandet får operere på norsk sokkel, uten norsk tilsyn. Både Luftfartstilsynet og ansatte i oljebransjen frykter for flysikkerheten.

Dagens Næringsliv



CHC Helikopter Service kan bli tvunget til utflagging

Hegnar



Nye EU regler kan føre til at norske selskaper tvinges ut av landet

Luffart media



Statoil-sjef Eldar Sætre (til venstre) har sagt at det ikke skal fires på sikkerheten, men selskapet bekrefter at egne krav til helikoptertjenester ikke er fulgt i sommer. Her kommer han ut av et helikopter på Sola etter besøk på Gullfaks B i mai. Foto: Carina Johansen/NTB Scanpix

Senker krav for redningshelikopter

Etter Turøy-ulykken i sommer har Statoil brukt ambulanshelikoptre fra Norsk Helikopterservice som bare i noen tilfeller kan lande på sykehus. Selskapet kan bli valgt for alle søk- og redningsoppdrag.

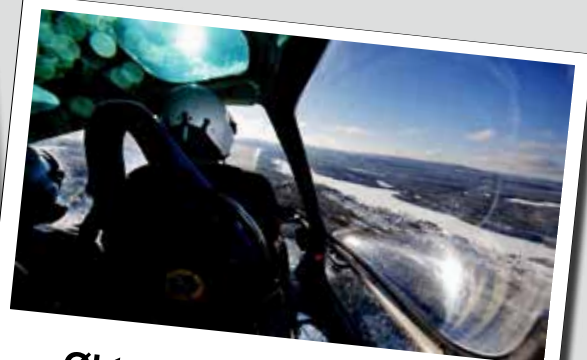
Dagens Næringsliv

Statoil warning on EU chopper rules



Accident: rotor head of Super Puma

Upstream



- Økt risiko med utenlandske helikopterselskaper

Hegnar



Statoils granskningsrapport

Statoil publiserte 23.09.2016 sin granskningsrapport etter Turøy-ulykken. Statoils granskning har ikke i oppgave å finne årsaksforhold for ulykken, men belyse og gi anbefalinger i forhold til interne prosesser rundt helikopteroperasjonene i Statoil.

Statoil skriver blant annet følgende om det nye felleseuropeiske regelverkets konsekvens for helikoptersikkerhet i granskningsrapporten:

- Flysikkerhet er en sammensatt oppgave som ivaretas av flere aktører og funksjoner i Statoil, og det kan være vanskelig å forutse hvordan enkeltbeslutninger isolert påvirker sikkerheten. Det er derfor behov for å styrke arbeidet med å se sammenhengen mellom faktorer [tekniske og kommersielle forhold] som enkeltvis eller samlet kan påvirke sikkerheten knyttet til helikoptertransport. Med utgangspunkt i dette må det utarbeides en klarere flysikkerhetsstrategi med tilhørende handlingsplan.
- Et flertall av de siste offshore helikopterulykkene har hatt utgangspunkt i designrelaterte svakheter. Derfor bør Statoil vurdere tiltak som legger til rette for bedre samhandling og informasjonsutveksling mellom helikopteroperatørene og fabrikantene.

- Nye felleseuropeiske regler vil gi en endring i risikobildet knyttet til helikoptertjenester på norsk sokkel. Samtidig står industrien overfor endringer som kan utfordre fokuset på helikoptersikkerhet. Statoil må derfor tydeliggjøre sin egen ambisjon om å opprettholde og kontinuerlig forbedre dagens standard for helikoptersikkerhet.

Nye felleseuropeiske regler

Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) har utarbeidet nye felleseuropeiske regler om blant annet offshore helikopteroperasjoner. Det uttalte formålet med reglene er å skape et harmonisert sett med flysikkerhetsregler for offshore helikopteroperasjoner i Europa, og å sikre aktørene i dette markedet like konkurransebetingelser.

Utkastet til nye regler har nettopp vært på høring med høringsfrist 1.9.2016. Samferdselsdepartementet har gitt Safetec (konsulentfirma innen risikostyring) i oppdrag å utrede konsekvensene av å innføre reglene i Norge.

Granskningsgruppen mener at innføring av de nye reglene vil gi en endring i risikobildet knyttet til helikopteroperasjoner på norsk sokkel. Nye risikoer vil blant annet være:

- Risikoen for at de felleseuropeiske reglene nå og i fremtiden ikke vil stille strenge nok sikkerhetskrav fordi det legges for lite vekt på særlige sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til helikoptertjenester på norsk sokkel
- Risikoen for at eventuelle ekstrakrav som kjøperne av helikoptertjenester kan stille i form av kundekrav vil kunne «forvitre» over tid – fordi det finnes rimeligere alternativer, som er lovlig og sertifiserte, men som opererer med en lavere sikkerhetsstandard
- Risiko for at oppgaven med å sertifisere og føre tilsyn med helikopteroperatørene gjøres av myndigheter uten tilstrekkelig kunnskap om spesielle flysikkerhetsmessige utfordringer på norsk sokkel

- Risiko for at helikopteroperatører velger å ikke delta i det viktige sikkerhetsarbeidet som skjer i regi av «Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinental-sokkel», og at forumet derfor mister sin nøkkel rolle i helikoptersikkerhetsarbeidet på norsk sokkel.

«Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinental-sokkel» arbeider med å kartlegge disse risikoene og hvordan de kan og bør adresseres. Statoil deltar aktivt i dette arbeidet, men bør også etter granskningsgruppens oppfatning formulere, forankre og være tydelig på Statoils egen ambisjon for å adressere de risikoene som følger med innføringen av de nye reglene. Dette vil kunne ha stor betydning dersom bransjesamarbeidet svekkes og samtidig sende et viktig signal til markedet om hva den største kunden på norsk sokkel forventer.

UNNTAKS-PARAGRAFEN

Sitat fra brev fra Luftfartstilsynet til EASA:

"Article 6(4) of Regulation (EU) 965/2012 requires states to notify any additional national requirements that it will continue to apply for specific approvals for commercial air transport (CAT) helicopter offshore operations. Norway will continue to require that operators hold a specific approval for CAT helicopter offshore operations when conducting such operations in Norway. Besides holding a valid operating license and AOC, the operator will have to comply with the national requirements listed below in order to hold or to be issued a specific approval for helicopter offshore operations."

Norge har gjennom denne paragrafen meldt inn retningslinje NOROG 066 som "Administrative practice", til EASA. Dette har EASA akseptert. Men med HOF0 vil artikkel 6 (4) bortfalle, og Norge vil derfor ikke få mulighet til å ha egne nasjonale forskrifter for operasjonene.

Rapporten kom med følgende tiltak i relatert til HOF0:

Granskningsgruppen mener at en eventuell innføring av et nytt felleseuropeisk regelverk i Norge vil gi en endring i risikobildet knyttet til helikoptertjenester. Gruppen ser det som en risiko at de nye sikkerhetskravene ikke er strenge nok for norsk sokkel. Bruk av NOROG 066, i dag Statoils kundekrav og retningslinje på norsk sokkel, vil kunne utfordres.

«Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinental-sokkel» spiller i dag en viktig rolle i arbeidet med helikoptersikkerhet. Dersom nye helikopterselskaper velger å ikke delta i samarbeidet, vil dette kunne føre til at forumet ikke lenger beholder sin posisjon.

Granskningsgruppen mener at en samlet bransje vil kunne oppnå mer sikkerhetsmessig enn aktører som opererer uavhengige av hverandre. Statoil, som den største kunden på norsk sokkel, bør være tydelig på hvilken sikkerhetsstandard selskapet forventer.

Anbefalte tiltak

1. For å adressere de risikoene som følger med en eventuell innføring av nytt felleseuropeisk regelverk for offshore helikopterflyging, må Statoil tydeliggjøre sin egen ambisjon om å opprettholde og kontinuerlig forbedre dagens standard. Ambisjonen må baseres på å opprett holde en sikkerhetsstandard tilsvarende den som ligger i gjeldende versjon av Norsk olje og gassretningslinje 066 (NOROG 066) eller bedre.

2. Ambisjonen må eies og følges opp av konsernledelsen.

NHF mener rapporten er av viktig karakter for å belyse elementer rundt anskaffelsene av helikoptertjenestene på norsk kontinental-sokkel. Statoil er en stor kunde, og har derfor stor innflytelse på markedet, både hos helikopterselskapene og andre kunder.

Deres standarder blir ofte referert til som bransjestandarder, og det er derfor viktig at bransjen som helhet kan ta lærdom og videreutvikle seg etter Turøy-ulykken, for å forhindre at slike ulykker skjer igjen.

NOROG 066

En vesentlig del av kravene som regulerer sikkerheten ved offshore helikopteroperasjoner i Norge er fastsatt i retningslinjene NOROG 066 fra Norsk olje og gass. Denne fungerer i praksis som en bransjestandard på norsk sokkel, og benyttes i dag som kontraktmessige krav mellom kundene og helikopteroperatørene.

NOROG 066, er utviklet med bred bransjedeltagelse fra sentrale parter i den norske petroleumsindustrien og eies av den norske petroleumsindustrien representert av Norsk olje og gass. Retningslinjen forutsettes brukt overfor helikopteroperatørene som driver kommersiell flyging på norsk sokkel.

I NOROG 066 heter det: «Dette gjøres ved å samordne selskapenes krav til helikopteroperatøren. Herunder krav til tekniske-, operative- og operasjonelle standarder og prosedyrer. Dette vil bl.a. bidra til å forenkle de oppgaver passasjerene og helikopteroperatøren skal utføre under helikopterdriften og i nødsituasjoner. Retningslinjen inneholder også selskapenes spesifikke krav til helikoptre og operasjonene tilknyttet disse. Samordnende krav vil også kunne bidra til effektivisering, og reduksjon av kostnadene forbundet med flygingene. Retningslinjen er ikke ment som en erstatning for myndighetenes krav til denne virksomheten, men inneholder utfyllende krav der industrien har funnet dette hensiktsmessig.»

Bransjen ønsker å formalisere NOROG 066 som en del av petroleums-regelverket og har rettet en henvendelse til Petroleumstilsynet (Ptil) som har dette til vurdering.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinental-sokkel har jobbet med en «backupløsning» der man prøver å beskytte NOROG 066, ved å formalisere denne som bransjestandard hos Ptil. Dette har dessverre ikke vært mulig å gjennomføre, og NHF er derfor bekymret for at denne retningslinjen, eller i alle fall deler av den, kan stå for fall, hvis markedet åpnes for utenlandske operatører. Avslaget har også vært omtalt i media. Retningslinjen har i stor grad vært styrende for sikkerhets- og risikonivået i operasjonene, ved at kundene har stilt strengere krav enn dagens myndighetskrav. Heldigvis har kundene i markedet, vært kontinuerlig har vært på ballen, og oppdatert denne retningslinjen, men NHF vet at dette arbeidet er svært personavhengig, og ikke minst drevet av god økonomi hos kundene. Det skal bli interessant å se om olje- og gasselskapene er like interessert i å betale for et ekstra lag med sikkerhet, hvis det nye regelverket kommer. Dette regelverket er jo tross alt laget av Europas beste knowhow, med assistanse fra utleide ekspertise fra det norske luftfartstilsynet.

EASA Standardisation ANNUAL REPORT 2015

EASA utgir hvert år en rapport for deres tilsynsaktiviteter av medlemsstatene i EASA. Rapporten for 2015, som NHF har fått tilgang til viser at det er store forskjeller mellom EASA-statens håndheving av etablert regelverk.

Rapporten sier blant annet:

“The majority of the findings (55 %) were related to ICAO Critical Elements CE-6 (Licensing, certification, authorisation and approval obligations; 31 %) and CE-7 (Surveillance obligations; 24 %), showing that the processes of initial certification and continuing surveillance of approved organisations remain the weakest areas for Competent Authorities across almost all technical domains. These figures have also been stable over the last four years and are, on average, respectively 56 % (CE-6 & CE-7), 32 % (CE-6), and 24 % (CE7). One main reason for the weaknesses above appears to be the lack of resources within the Competent Authorities, specifically the shortage of qualified, experienced technical staff. Other predominant shortcomings over all domains are present in the areas of procedures and effectiveness of monitoring. Furthermore, it was noted that many Competent Authorities have had difficulties in implementing the new Authority Requirements in the Air Operations and Aircrew domains.” Og:

“Regulatory feedback collected through standardisation inspections, standardisation meetings and directly from authorities and industry show a general need for interpretation and proper implementation of new regulations. Finally, the Agency provided continuous support to the European Commission in all cases that have been escalated through a Supplementary Report and that became part of an EU Pilot (informal pre-infringement process) and eventually moved to the infringement procedure. At the end of 2015, four States were under such procedure.”

Ut fra rapporten ser man at det er svært varierende grad av tolkning og etterlevelse av etablert regelverk i de forskjellige medlemsstatene. Dette gjelder i hovedsak regelverk for operasjoner med vanlige fly, som er kjente

operasjoner for alle lands myndigheter. EASA skriver også at det mangler kompetanse og erfaring internt hos myndighetene. Dette har resultert i at EASA har satt ca 10% av statene under direkte domstolsadministrasjon (se faktaboks), for å overta myndighetsansvaret.

NHF er bekymret for at helikopterselskaper med driftstillatelse utstedt av myndigheter uten nødvendig kompetanse eller erfaring med helikopteroperasjoner, kommer til å fly på norsk kontinentalsokkel. Dette vil også kunne være helikopterselskaper som selv ikke har verken erfaring eller kompetanse med slike operasjoner. EASA regelverket setter ingen krav til kompetanse og erfaring hos luftfartsmyndighetene, eller hos helikopterselskapene.

I Norge har vi et etablert miljø rundt operasjonene, der vi har opparbeidet erfaring og kompetanse gjennom 50 års drift offshore. Denne kompetansen overføres internt i selskapene, og det finnes ingen utdanningsinstitusjoner som tilbud grunnutdanning innen operasjonene. Norske myndigheter rekrutterer også i stor grad sine medarbeidere fra bransjen, for å sikre at nødvendig erfaring og kompetanse også er tilstede hos Luftfartstilsynet.

EU PILOT OG INFRINGEMENTPROCESS

“EU Pilot” is a scheme designed to resolve compliance problems without having to resort to infringement proceedings.

It works by the Commission and national governments using an online database and communication tool to share information on the details of particular cases. This then gives governments a chance to remedy any breaches voluntarily.

The Commission may start ‘infringement proceedings’ if it considers that e.g. a Member State has not transposed an EU directive correctly or on time, or is applying single market rules incorrectly.

Helikopter-sikkerhetsstudie 3

Helikoptersikkerhetsstudie 3, som er den siste komplette studien for norske helikopteroperasjoner sier følgende om trusler for tidsperioden fra 2010-2019:

De viktigste potensielle truslene for helikoptersikkerheten i kommende periode vurderes å være følgende:

- Tap av muligheten for å fastholde etablerte norske tilleggskrav for denne type flygninger, eventuelt at det ikke blir mulig å innføre nye krav tilpasset forholdene på norsk kontinentalsokkel.
- Dispensasjoner fra krav og avvik fra anbefalte retningslinjer.
- Uønskede konsekvenser av omstillingstiltak hos helikopteroperatørene og andre aktører.
- Svekket kompetanse hos helikopteroperatørens teknikere og piloter på grunn av generasjonsskifter.
- Mangel på kompetanse og kapasitet på tunge helikoptre hos Luftfartstilsynet.
- Overdrevent fokus på økonomi og inntjening hos aktørene på kontinentalsokkelen.

Rapporten anbefaler blant annet følgende tiltak:

Forbedre styringen av endringer i organisasjon og interne rammebetingelser.

- En aktiv bruk av risikoanalyse i forkant av endringer og læring etter gjennomføring av endringer.
- Forbedre tilsynsaktivitetene, spesielt med fokus på rutinemessig oppfølging av helikopteroperatørene og ved større organisatoriske endringer.
- Sikre opprettholdelse av norske tilleggskrav.



« Crewet har bestemte gjøremål under en utrykning, og dette blir trent på hele tiden. »

Søk- og redningstjenesten

De første Super Puma 332 L kom til Norge i 1983, og har vært brukt i tilbringer flyging og Søk og rednings operasjoner (SAR) i hele Norge.

SAR helikoptrene har operert fra Valhall feltet i sør, til Spitsbergen på Svalbard. I dag er Super Puma L i SAR tjeneste på Sola, Oseberg, Heidrun og Spitsbergen. De oppdrag som blir utført er heising av syke og skadede personer, fra båter og oljerigger, og som ambulanshelikopter der en frakter syke og skadede personer fra et skadested med medisinsk behandling under selve flyturen. Pasienten leveres til sykehus og helikopterbesetningen er i dialog med vaktlege under flyturen for riktig medisinerings.

Super Puma har en besetning som består av 2 piloter, 1 heisoprator, 1 redningsmann og SAR sykepleier som vi kaller crew. Alle crew jobber turnus og roterer slik at når en er på jobb så er det ikke de samme ansikter man ser hver arbeidsperiode.

En vanlig arbeidsperiode er som følger; Første dag en er på jobb setter crewet seg ned og lager en plan over treningsturer og medisinsk trening, som en skal utføre i arbeidsperi-

oden. Treningene blir lagt opp slik at de skal reflektere virkelige oppdrag. Oppdragene består blant annet av heising fra båter, eller det kan være redning dukker i sjøen. Disse blir gjerne satt på sjøen av båter som man trener sammen med. Dukkene kan man søke etter, og blir så heiset opp fra sjøen med heisen på Super Pumaen. Redningsmannen heises ned av heisoperatoren som betjener heisen slik at redningsmann kommer seg sikkert ned i sjøen, og opp med dukkene inn i Super Pumaen. Er det mulighet for det, brukes gjerne vanlige folk til markører, ved heistreningen.

Det trenes også med heising av bære fra helikopter ned til båt og tilbake med bære inn i Super Pumaen. Sar sykepleier har også heisetrening til og fra båt. Super Pumaen er også med i samtrening på oljeplattformen, der det lages scenarier av forskjellig art.

Responstiden er på SAR helikopter er mellom kl 07.00 - 19.00, 15 minutter (dvs. man skal være i luften fra alarmeren går, innen 15 min) og

mellom 19.00 - 07.00, 30 minutter. Crewet har bestemte gjøremål under en utrykning, og dette blir trent på hele tiden. For crewet er det viktig å trene ofte, fordi oppdragene er såpass krevende at treningen hjelper til å holde beredskapen ved like. Crewet snakker ofte om å være forberedt godt nok, er ferskvare, som det må trenes på hele tiden, slik at standarden holdes oppe, og man utfører oppdragene på en trygg og sikker måte.

Hele crewet er 1 gang i året til fysiske og faglige oppdateringer, med oppgaver av medisinsk karakter. Pilotene er helikoptersimulator hver 6 måned, der de trener på forskjellige oppdrag og tekniske ting på Super Pumaen.

Antall SAR-oppgaver varierer på de forskjellige baser, og Super Pumaen har utført dette fra 1983 og er fortsatt i bruk i dag. Maskinen og crewet utfører oppdragene på en sikker og trygg måte.



Spørsmålrunde på Heliporten

NHF møtte to hyggelige damer, Herdis Kvamsdal og Janne Hundven på heliporten på Flesland, og tok en prat med dem angående regelverksendringen, og hva de mener om det nye regelverket:

Har du hørt om regelverksendringen?

-Ja, vi har hørt om den både i media og gjennom andre kanaler. Dette er ikke bra, og bør stoppes.

Er dere bekymret for konsekvensene av regelverksendringen?

-Ja, så absolutt

Hvordan føler du sikkerheten er nå, og hvordan forventer du at den kan bli med det nye regelverket?

-Det føles greit nå, men det er mer usikkerhet etter ulykken. Media har fått frem mange detaljer, som til sammen danner et negativt bilde av operasjonene, og bransjen.

Saken om at Solvik-Olsen ikke har opplyst Stortinget om manglende ressurser i Luftfartstilsynet, er ikke bra, og vi lurer derfor på om det er like trygt å fly helikopter som vi hadde trodd? Vi har begge to jobbet ca 30 år offshore, og ønsker ikke å bytte jobb. Det er derfor viktig at sikkerhetsnivået holdes høyt, og at det er ressurser og tid nok til å gjøre arbeidet for å sikre gode operasjoner tilgjengelig, for alle ledd.

Tror du at sikkerheten vil svekkes hvis det nye operatører med driftstillatelse fra utlandet inn på kontinentalsokkelen?

-Ja, det er vi meget skeptisk til. Det kan gå så langt at man ikke ønsker å reise ut i det hele tatt. Når det er sagt, har også det norske luftfartstilsynet forbedringspotensial i dag, og har nok sluppet litt av i det siste.

NHF takker for intervjuet.



Sitater fra oppropet mot HOF0

“Eg syns det blir feil vis Luftfartstilsynet ikke skal ha insyn i de bedrifter som driver med luftfart i Norge. Bedrifter konkurrer på ulike vilkår. Ansattes vilkår blir verre dersom folk skal være ansatt i en bedrift i ett annet land men kun arbeide i Norge. Hele samfunnet er oppbygget etter helt andre linjer. Eg stemmer nei til innføring av nytt regelverk.”

“Jeg signerte oppropet for å unngå tilstander som går hånd i hånd med galskap...”

“Jeg signerer på dette oppropet fordi innføring av dette regelverket vil rasere jobbsikkerheten min, og i tillegg sikkerheten til de som skal sitte på med helikopter til og fra jobb i Nordsjøen. Det vil åpne for useriøse operatører, og frata norske luftfartsmyndigheter tilstn med operatører som ikke opererer etter norske regler.”

“Jeg jobber offshore og er veldig opptatt av at helikoptertrafikken skal foregå på absolutt sikreste måte, og ikke være gjenstand for kynisk komersialisme.”

“Norge har beviselig et sikkerhetsnivå innenfor helikoptertransport offshore i verdensklasse. Nå sitter det byråkrater i Brussel som kaster mynt og kron om den norske oljearbeiders tryggleik. Stem nei til Hofo, og la det norske luftfartstilsynet fortsatt få føre tilsyn med norske helikopteroperatører på norsk sokkel.”

“Jeg har fløyet med helikopter til plattformene på Ekofisk i nesten 43 år, og følt meg sikker. Nå er jeg pensjonist, men tenker på alle mine venner og kollegaer som fremdeles jobber der ute. Dersom dette blir innført vil det helt klart gå utover sikkerheten. Se bare på antall helikopterulykker på engelsk sektor i forhold til på norsk sektor.”

“Good that someone is taking action ! This will be the end of many people’s offshore life if third parties are not allowed to be followed up by the Norwegian bodies. Remember, Helikopter service (CHC now) have always been world leaders in setting the benchmark when it comes to new systems for helicopter safety. I should know, I used to work for them. Keep things Norwegian in Norway !!”

“HOF0 vil være en katastrofe for flysikkerheten offshore i Norge.”

“Fordi jeg vil føle meg trygg når jeg skal til og fra jobb offshore!!!”

“Fordi jeg ikke ønsker et svakere tilsyn eller kvalitet på vedlikehold eller piloter. Et lavt anbud kan bety et dårligere ettersyn på maskinene. Piloter fra et land som ikke har hav rundt seg har kanskje heller ikke erfaring med å fly bare over hav i all slags vær.”

NEI TIL HOFO!

Luftfartsmyndighetene i EU (EASA) har utviklet et nytt felles-europeisk regelverk for helikopteroperasjoner offshore, HOFO.

Det nye regelverket vil sette norske myndigheter under press, for å åpne den norske kontinentalsokkelen for operatører fra andre land.

Helikopterselskapene som flyr på norsk kontinentalsokkel i dag, er godkjente og kontrolleres av norske myndigheter.

Hvis det nye regelverket innføres i Norge, og sokkelen åpnes, vil det være fritt fram for operatører fra hvilket som helst EU-land kan komme å fly på norsk kontinentalsokkel, uten at norske myndigheter har mulighet til å føre samme tilsyn, som de gjør med de norske operatørene i dag.

Norske myndigheter vil heller ikke ha mulighet til å gi ut norske forskrifter for operasjonene, på samme måte som de har i dag.

Tap av kunnskap, erfaring og spisskompetanse hos myndigheter, operatører og andre organisasjoner med tilknytning til operasjonene vil også kunne bli et faktum.

Forbundene frykter for at sikkerheten vil gå ned, og risikonivået vil øke, ved en slik harmonisering og deregulering.

**SIGNER DERFOR VÅRT OPPROP, OM DU
ØNSKER Å SI NEI TIL DETTE NYE REGELVERKET!**
www.hofo.no

OPPROPET STØTTES AV:

- **Industri Energi**
- **SAFE**
- **Lederne**
- **NITO**
- **Bristow Norway
Flygerforening**
- **Fellesforbundet**
- **Parat**
- **Norsk Pilotforbund**
- **Landsorganisasjonen i
Norge**
- **Norsk Flygerforbund**
- **Helikopter Service
Flygerforening**
- **Mekanikerforeningen
Helikopter Service**
- **Norsk
Helikopteransattes
Forbund**

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 204

4097 Sola

Ønsker du å annonsere i
NHF NYTT

Ta kontakt med redaktøren. Mail: info@nhaf.no