

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 2 2016 UTGAVE | 27. ÅRGANG





Få en god strømvatnale med prisgaranti på kjøpet

Fjordkraft gir deg som er medlem av NHF - Norges Helikopter-ansattes Forbund strøm med prisgaranti - uansett hva som skjer med strømprisene!

Bestiller du nå, sparer du **200,-** på din første strømregning.

Les mer om avtalen Topp 5 Garanti på fjordkraft.no/helikopter eller ring oss på **06100**.

 **Fjordkraft**
Mer for pengene

INNHOOLD 2/2016

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | 27. ÅRGANG

Redaktøren	4
Brev fra ordførere	5
Helikoptersikkerhetsstudie - 3B	6-7
Turøyulykken	8-10
Hva er HOF0	11
HOF0: Nytt felleseuropeisk regelverk	12-15
Solakonferansen 2016	16-20
Havarikommisjonen om helikopterulykken ved Turøy	21
Lærlinger - fremtidens teknikere	22
Ved et veiskille	24-25
En (u)vanlig	27
Parats luftfartskonferanse	28-29
Statoils granskningsrapport	30-31
AEI Annual congress	32-33
LO luftfartskonferanse	34-35
Thales simulator på Sola	36-37
AEI, EASA CRS statement	38-39
Kurs	40

- LEDER -

Kjære medlem

Det er jul igjen, og året går mot slutten. Det har vært et travelt år for forbundet, med mye saker / arbeid. Det har også vært et vanskelig og utfordrende år for de aller fleste av våre medlemmer.



Stor nedgang i offshore flyvingen har gitt foreningene der store utfordringer. Det har vært stadige trusler om oppsigelser, nedbemanning, og forringede vilkår, i de fleste selskapene. Det er en helt klar forventning fra våre kunder, at hver enkelt ansatt i bransjen skal være med, å personlig betale sin del av nedgangen i oljebransjen. Og de har lyktes, der er i dag svært få, om noen som ikke har fått redusert inntekt som resultat av nedgangen i olja.

Det er heller ikke rolig i innlands-markedet. Store kontrakter har skiftet operatører. Det skaper usikkerhet og bekymringer. Hvem får være med videre, og hvem må forlate bransjen. Mye gjenstår å se enda, men det gir en usikkerhet.

I styret har vi i tillegg også hatt noen andre utfordringer. Det har vært mye arbeid og

utfordringer med faren for innføring av et felleseuropeisk regelverk for offshore flyving. Et arbeid vi føler går litt riktig vei, men så langt er ingenting sikkert. Dette arbeidet er ikke ferdig før en endelig konklusjon er tatt av våre politikere.

Vi har nylig fått en indikasjon på hvordan hverdagen blir om easa regelverket blir implementert på norsk kontinentalsokkel. EASA har nylig beordret Norge om å følge deres anbefaling (les beordring), om å fjerne flyforbudet for H225. Siden det fortsatt er norsk lov som gjelder på kontinentalsokkelen har vi fremdeles mulighet til å gjøre som Norge synes er best. Hvis vi gir denne råderetten fra oss til EASA, da kan vi ikke lengre velge.

Men ikke alt er trist og vanskelig. Der er også grunn til optimisme. Det har også

vært sentrale forhandlinger i år, med et godt resultat som vi er fornøyde med. Se ny avtale på nettsidene. Vi har fått en ny medlemsklubb, Patria, som driver med motorvedlikehold. Oljeprisen er på vei opp igjen, så alt er ikke svart. Vi skal være her, og jobbe i denne bransjen i mange år enda. Mange gode år.

Ha en god jul, og et godt nytt år.

Øyvind Strøm
Leder, NNF

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



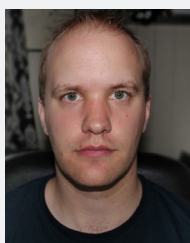
STYREMEDLEM ØKONOMI

John Kåre Pedersen
H1-TAF
okonomi@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. VARAMELLEM [Lover og best]

Ole-Andre Lindanger
MF-HS
advisor@nhaf.no



2. VARAMELLEM [Prim.info]

Robin Smørgård
LTF
vara2@nhaf.no



3. VARAMELLEM [utdanning]

Bjørn Bråtveit
BNTF
vara3@nhaf.no



4. VARAMELLEM [økonomi]

Per Johan Derås
BNTF
vara4@nhaf.no

REDAKTØREN

Kjære lesere

Da ble det blad før jul i år også. To blad i løpet av høsten var ikke den opprinnelige planen, men så ble det så mye viktig informasjon om HOF0 at vi valgte å gi ut ett blad tidligere enn planlagt. Det bladet hadde vi ikke full distribusjon på, så noen artikler er med i dette bladet også. Vi har ventet i det lengste for å få med alt om Helikoptersikkerhetstudie-3B, men den ble dessverre ikke offentlig før bladet gikk i trykken.

Det er en merkelig situasjon i bransjen for tiden, noen er permittert, andre frykter det kommer en oppsigelse over nyttår. Noen har fått seg ny jobb og andre har vært på intervju og venter på svar.

I løpet av høsten har det vært 25-30 utlyste stillinger i bransjen, men det er dessverre flere som må forlate den jobben de har i dag. Vil bare håpe det ordner seg for alle.

Og en stor takk til de tillitsvalgte i lokalforeningene som stiller på møte etter møte med bedriftene for at dette skal gå riktig for seg.

Da er det bare å ønske alle en riktig god jul og et godt nyttår

Øystein Gjengedal
Redaktør



Redaktør
Øystein Gjengedal

Utgiver
Norsk Helikoptersattets Forbund

Layout og design
Aksent design
www.aksentdesign.no

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1200

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

>> BREV TIL SAMFERTSELSMINISTEREN FRA ORDFØRERENE I STAVANGER, SOLA, BERGEN, SØR-VARANGER, KRISTIANSUND, FLORA, HAUGESUND, TRONDHEIM, FJELL, RANDABERG, LINDÅS, HARSTAD, HAMMERFEST OG ALSTAHAUG.



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Vedr. nytt offshore helikopterregelverk «Helicopter Offshore Operations»

Både når det gjelder offshore sikkerhet og helikoptersikkerhet er Norge ledende i verden. Det er denne posisjonen vi risikerer ved å innføre «Helicopter Offshore Operations» (HOFO). Passasjerene skal være trygge når de flyr helikopter til og fra jobb på norsk sokkel.

Kravene som i dag stilles til sikker helikoptertransport offshore i Norge er utviklet gjennom mange år i et tradisjonelt tre-part samarbeid som er sterkt influert av den generelle sikkerhetskulturen i offshore-industrien. HOFO inneholder mange av de samme kravene vi har i dagens regelverk, men divergerer på en rekke sentrale punkter som har stor innvirkning på sikkerheten i de norske offshore operasjonene. Det viktigste er at kravet til norsk godkjenning for driftstillatelse, Air Operator Certificate (AOC), faller bort. Konsekvensen er at norske myndigheter ikke lenger har kontroll med hvilke selskap som kan operere på norsk sokkel, og heller ikke har kontroll med hvilke krav som stilles til dem. Og, kanskje viktigst, myndighetene vil miste kontroll over den videre utviklingen av sikkerheten av helikoptertransporten offshore.

I tillegg til at kravet til AOC faller bort, blir Luftfartstilsynets virksomhet begrenset og det samme gjør tilsynsvirksomheten til både Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet. Konsekvensen er at selskaper med AOC fra andre EU/ØS-land vil operere innenfor norske områder. Tilsynsansvaret vil i så fall bli overført til et annet EU/ØS-land.

Det betyr videre at selskaper med en helt annen sikkerhetskultur, kunnskap og erfaring kan fly på norsk sokkel på lik linje med de etablerte selskapene. Og norske myndigheter vil ikke kunne sette spesifikke krav til disse selskapene.

Kravene i det norske regelverket er tilpasset miljøet det opereres i. Ekstreme værhold er en del av virkeligheten som gjør at det er vidt forskjellig å fly helikopter ved Middelhavet og å lande på et bevegelig dekk i sterk vind, høye bølger og ising i Barentshavet.

Hvis vi kommer i en situasjon der EU åpner for fri konkurranse innen offshore helikoptertrafikk, risikerer vi at aktører uten tilstrekkelig kompetanse kan komme inn på dette markedet. Vi opplever en samstemt bekymring blant de norske aktørene i denne saken og vi støtter det arbeidet som fagforeningene har gjort.

Norsk offshore helikoptersikkerhet er og skal fortsatt være i verdenstoppen. Vi berømmer flysikkerhetsavdelingene i oljeselskapene, de har og gjør en særdeles viktig jobb for helikoptersikkerheten offshore og samarbeider godt med fagforeningene. Retningslinjen fra Norsk Olje og Gass (NOG066) er den siste barrieren i et særskilt norsk regelverk. Men dette er kun en anbefalt retningslinje for oljeselskapene, som inntil nå er blitt fulgt. Et endret aktørbilde og ytterligere kostnadspress vil fort kunne medføre at den ikke lenger følges.

Vi må ivareta og verne om den sikkerhetskulturen vi har bygd opp i helikopterbransjen i Norge gjennom mange år og ved dyrekjøpt erfaring.

Helikoptertransport er den aktiviteten som har høyest risiko på Norsk sokkel og vi aksepterer ikke at denne forringes ved at Norge godtar det foreslåtte HOFO regelverket.

Juridisk rådgivning

NHF har fast samarbeidsavtale med advokat som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål. I tillegg har alle medlemmer anledning til å benytte advokatene til private saker med inntil 5 timer kostnadsfritt pr. 12 mnd. Vår faste advokat er tilknyttet et landsdekkende advokatfirma hvor de har alle typer advokater, som gjør dette til en fleksibel og god ordning for både forbundet og medlemmene.

For å kunne benytte seg av advokatavtalen må hver enkelt fylle ut et advokatbistandsskjema. Dette skal fremlegges ved kontakt hos advokaten som dokumentasjon på innvilget advokatbistand. Ferdig utfylt skjema levert til advokat ved første møte/kontakt er en forutsetning for at forbundet skal kunne faktureres for inntil fem timers bistand. Skjemaet finnes på forbundets hjemmesider, www.nhaf.no.

Ønsker du å benytte deg av forbundets advokatavtale og eller ønsker mer informasjon, vennligst ta kontakt med forbundskontoret.
Tlf 51 94 19 24



ADRESSEENDRING

Meld i fra om adresseendring ved flytting. Kontakt oss på:
Email: post@nhaf.no eller
Tlf: 51 94 19 24



Helikoptersikkerhetsstudie-3B

NHF var til stede da SINTEF presenterte deres siste helikoptersikkerhetsstudie. Denne studien er en oppdatering av forrige studie fra 2008, og har derfor fått navnet HSS-3B.

Da presentasjonen ble gjennomført var studien ikke helt ferdig, slik at endelig versjon ble ikke utdelt til gjennomlesning. Det forventes at rapporten er ferdig i løpet av desember. Rapporten er finansiert av til sammen 14 oljeselskaper, samt IndustriEnergi. Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet har også bidratt.

Studien har tatt for seg utviklingstrekkene siden forrige studie, og har kommet med nye og oppdaterte konklusjoner og anbefalinger. Rapporten tar for seg følgende tema:

1. Oppsummering av utviklingstrekk siste 5 år
2. Utviklingstrekk kommende 5–10 år (herunder også HOF0)
3. Relevant statistikk (ulykker, hendelser, trafikkvolum)
4. Gjennomgang av nye ulykker på britisk sektor
5. Vurdering av CAP 1145 for norske forhold
6. Anbefalte tiltak

Når det gjelder statistikk har SINTEF sammenlignet statistikk på norsk og britisk side. Denne fordeler seg som følger, for tidsperiodene for hver studie.

Statistisk risiko – sammenligning NO og UK

- NO: Klar nedadgående trend gjennom HSSperiodene, til 0 i HSS-3 og HSS-3b.
- Selv om man skulle inkludere Turøyulykken i datamaterialet, viser statistikken likevel en halvering av statistisk risiko mellom hver HSSperiode på norsk sektor.
- Det er ingen spesiell trend i utviklingen i statistisk risiko på britisk sektor.

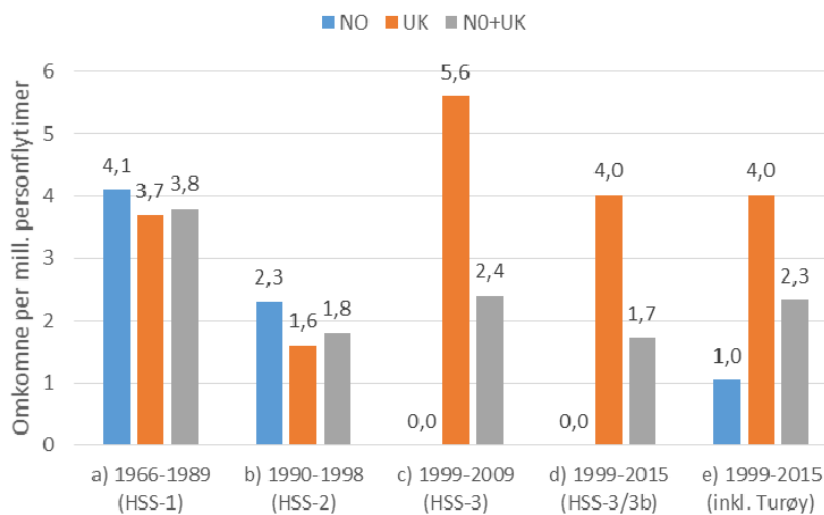
I forhold til anbefalinger har SINTEF kommet frem til følgende hovedanbefalinger:

- AIS i helikoptre, integrert på navigasjonsskjerm
- ADS-B, flygekontrolltjeneste og sambandsdekning i Barentshavet
- Økt fokus på kommunikasjon for å lære av hendelser
- Kontraktsgjennomgang og omforening om bruk av penalties
- Bedre trening for teknisk personell
- Strengere kompetansekrav til ledende personell i helikopterselskapene (inkl. postholdere, CAMO, vedlikehold)

- Styrking av kapasitet og kompetanse i Luftfartstilsynet

SINTEF har også påpekt andre viktige tiltak:

- Bedre vedlikeholdsprogram og manualer
- Omforening mellom operatører og kunder om fornuftig snudid
- Online dataoverføring til helikoptre
- Håndholdt kommunikasjon for piloter som beveger seg på helidekket
- Monitorering av sikkerhet gjennom systematisk bruk av indikatorer



Kilde: Sluttpresentasjon HSS-3B, Sintef 30.11.2016

CAP1145 rapporten fra CAA-UK, samt HOF0 og NOROG-066 retningslinjen har også vært vurdert, og der kommer følgende frem:

CAP 1145:

Generelt

- Mange fornuftige anbefalinger for britisk sektor
- Spesielt fokus på reaktive tiltak
- Blandet mottakelse i Norge

Bølgehøydebegrensninger

- Reduserer konsekvensen ved landing på sjø
- Kan vurderes innført for nattflyging

Trykkluft pustesystem

- Reduserer konsekvensen ved helikoptervelt
- Bør utredes grundigere før ev. implementering

Merking av personer/seter

- Mest betydning for opplevd risiko

HOF0/NOROG-066:

HOF0 representerer en realisering av hovedtrusler mot sikkerhet identifisert i HSS-3:

- Redusert nasjonal kontroll
- Introduisering av nye aktører med mindre erfaring og divergerende prioriteringer
- Press mot Norog 066
- Fra et sikkerhetsperspektiv anbefales det ikke å implementere HOF0 på sokkelen (utenfor 12 nm)
- Norog 066 er en viktig bidragsyter til helikoptersikkerheten, et spillbilde av sikkerhetsstandarder på sokkelen og en de facto kravsamling
- Det anbefales å søke formalisering av Norog 066 for å styrke posisjonen i næringen

Anbefalingene gitt i denne rapporten bør følges opp av de relevante aktørene i næringen. Norsk olje og gass og Samarbeidsforum er naturlige arenaer for å drive gjennom anbefalingene.

NHF er spesielt fornøyd med at SINTEF har anbefalt å unnlate implementering av HOF0 på norsk kontinentalsokkel.

Studien forventes å bli fulgt opp med en fullverdig HSS4 studie. Estimert tidspunkt for denne studien er anslått til 2020.

Rapporten vil gjøres tilgjengelig på SINTEFS nettsider på følgende adresse:

<http://www.sintef.no/prosjekter/studie-for-a-sikre-helikoptersikkerheten/>



Norsk olje & gass

Luftfartstilsynet

PETROLEUMSTILSYNET

INDUSTRI ENERGI

SAFE

AkerBP

ConocoPhillips

ENGIE

eni Norge

ExxonMobil

Lundin Norway

MAERSK OIL

OMV

REPSOL

Shell

Statoil

TOTAL

VNG Norge

wintershall



REPRESENTANTSKAPSMØTE I NHF 2017

Representantskapsmøte i Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) 2017, blir avholdt på Hummeren Hotell, Tananger 24.-26. februar.

Det vil bli arrangert tema og arbeidsdag fredag 24. februar 2017, og selve representantskapsmøtet blir lørdag 25. februar.

Innkalling er sendt til lokalforeningene ihht. NHFs Vedtekter Kap. 3.8 § 1.

Forslag/saker som ønskes behandlet på ordinært Representantskapsmøte, må være NHFs styret i hende senest en måned før Representantskapsmøte holdes. Ref. til NHFs Vedtekter Kap. 3.8 § 7.

På årets representantskapsmøtet er følgende på valg:

Leder
Sekretær
Styremedlem Lover og bestemmelser
1. Varamedlem
2. Varamedlem
Desisorer (2 stk)
Valgkomitee (4 stk)

Har du forslag til kandidater sedes det på mail til valg@nhf.no

Husk at den som blir foreslått må samtykke til dette.

>> FREDAG 29/4 STARTET SOM EN HELT VANLIG FREDAG - ENDELIG HELG.



Turøyulykken

1. flight med LN- OJF gikk som planlagt kl. 0700. PFC og HUMS sjekk ble foretatt, uten anmerkninger.
2. flight til Gullfaks B tok av fra Bergen kl. 10:05. LN-OJF flight HKS 421 forlater Gullfaks B kl. 11.16 mot Bergen, forventet landingstidspunkt ENBR er 12:08.

[TEKST JOSTEIN VOLL OG IVAR LØBRØT]

Melding på radio: "Trafikk - Helibus 421 forventer landing om 10 minutter og serviceable."

Dette var det siste vi hørte fra helikopteret. Etter dette ble det bare taust.

En øket aktivitet fra Avinor på line kunne registreres, brannbiler og div. Avinor kjøretøy kjørte til samlingspunkt for øket beredskap. Som skiftleder ble jeg oppringt fra Driftssentralen til Avinor med melding om øket beredskap og melding om å møte på samlingspunkt. På samlingspunktet, ble det informert om et helikopter i nødsituasjon, ikke fra hvilket selskap eller helikoptertype. Visste ikke på dette tidspunkt at vi hadde et savnet luftfartøy. Klokken nærmet seg 12:20 og en uro bredte seg. Avinors uttryknings kjøretøy trakk seg tilbake og den lokale beredskapen avblåst. En fatal hendelse

var oppstått. En taus og nedtrykt stemning hersket i alle avdelinger på basen. Det var tårer og oppgittethet, kollegaer trøstet hverandre.

13:00-14:00 SAR hadde helikoptrene fra Oseberg og Statfjord flydd over ulykkesstedet. De kunne meddele oss på basen at rotorhodet hadde separert seg fra resten av flykroppen og at delene lå flere hundre meter fra hverandre.

15:30 Ankom flere av CHC Helikopter Service`s interne IUG representanter ulykkesstedet. Denne gruppen skal også bistå Statens Havarikommisjon for Transport [SHT]. De siste fra denne gruppen ankom noe senere, rundt kl. 22:00.

17:00 Havarikommisjonen [SHT] ankommer ulykkesstedet.

Kl. 20:20 Helikopterets haleparti heves fra

6-7 meters dyp ved hjelp av en nærliggende kranbåt. Båten var på oppdrag for vedlikehold og reparasjon ved et fiskeoppdretts anlegg i nærheten og ble umiddelbart om dirigert til åstedet. Halepartiet legges på båtdekket.

20:48 CVFDR utmontert og senket i ferskvannsbeholder.

Samme kveld drar flere av gruppen sammen med MF`s representanter inn til Base Bergen for å informere teknisk angående ulykken og de observasjoner som var iaktatt så langt.

Lørdag 30/4: Hele den interne IUG gruppen drar sammen ut til Turøy for å møte politiet og SHT nede på kaien like etter brua over på øya. Deretter mønstrer vi på båten der halepartiet var lagt kvelden før. Båten skulle nå forflyttes ut til der hvor vraket var lokalisert og div stropper påmontert i løpet av kvelden og formiddagen.

Hoved vraket ble hevet ca kl 12.45 og lagt om bord på dekket sammen med de andre hale parti delene. Det var ett vannvittig trasig syn av et vrak som ble lagt på dekket fremfor våre føtter, totalt knust, og stort sett holdt sammen av skrogets elektriske kabel bunter. Deretter ble det spylt ferskvann på vrakdelene slik at de skulle bevares bedre for fremtiden og for å bedre den videre inspeksjonen. Det ble umiddelbart etterpå søkt av dykkere etter flere deler rundt der hvor hoved vraket hadde vært, og ring-gear ytterste tannkranser ble funnet samt et hoved landing gear. Båten med alle disse vrakdelene ble så sendt mot Håkonsvern militær base og lagt til rette i en hangar for SHT og dens medhjelpere fra inn og utland de kommende dagene. De fleste av personellet mønstret så av båten for å ta seg opp til området hvor rotoren lå. Der lå hele hoved rotoren med delvis intakte blader, avrevne pitch linker, 4 av demperne revet i to og 4 av spherical bearingene revet løs fra selve masta. De tre main hydraulikk servoene var revet tvers av. Venstre suspension bar med skrog fitting hang fortsatt på mastlagerhuset. Høgre suspension bar hang og fortsatt på mastlagerhuset, men selve skrog fittingen og nedre suspension bar pinne lå i lyngen noen meter fra rotoren. Det fremre suspension bar staget var revet rett av oppe ved øvre suspension bar pinnen. Pinnen og lageret med øvre del av staget hang fortsatt på i mastlager huset. Alle disse suspension bar delene bar preg av vridningskader og overload static strekkskader som tilsa at skadene hadde kommet i etterkant av hendelsesforløpet. MR hatten ble så demontert før MR bladene ble skilt fra rotorhodet. De to suspension barene ble også demontert fra mastlagerhuset. Rotor hodet var nå klarert for transport med helikopter underhengende ned til hovedvei for videre transport med lastebil til marinebasen, Haakonsvern utenfor Bergen.

Rotorbladene ble deretter båret ned til hovedveien av hjelpemannskapene for videre transport til marinebasen.

Resten av ettermiddagen på Turøy gikk med til å samle og kategorisere deler som skulle videre til Haakonsvern.

Søndag 1.mai: Transport av deler til hangar på Haakonsvern. Lokale representanter fra MF samt den interne undersøkelses gruppen (IUG) drar til CHC Flesland for informasjonsmøter med de ansatte.

Mandag 2. mai: Drar vi, oss to undertegnede, til Ågotnes hotell på Sotra for å møte Havarikommisjonen, og representanter fra den britiske og franske havarikommisjonen, samt Airbus Helicopters som alle hadde erfaring fra Peterhead ulykken G-REDL i England i 2009.

Vi fikk tidlig klare indikasjoner på fra våre franske deltakere at denne ulykka ikke hadde noen likhetstrekk med den ulykka i England i 2009. De mente de hadde klare tegn så langt i sin etterforskning på hva årsaken var. Vi protesterte kraftig på det ut fra bilder vi hadde fra den ulykka, med blant annet tannhjul og ring gear som var sprukket og åpnet seg på samme plass. For oss så bildene nærmest helt identisk ut.

I tillegg hadde de matet div detaljer inn i en >> computer basert feil finner << som tilsa at det her var en mulig feil med en suspension bar, pinnebolt eller i et suspension bar fitting feste til skroget som kunne være hovedårsak til ulykka. Ut fra det vi så, så var det lite, eller ingen skader på de to bakre suspension bar fittingene, og den fremre suspension baren var revet rett av oppe, statisk belastning ut fra brudd skadene. Dette var klare indikasjoner for oss på at fittingen

nede også må ha vært fastmontert, men vi fikk ikke gehør for det. Deretter dro vi så til marinebasen for videre søking blant vrakdelene.

Tirsdag og onsdag 3. og 4. mai: Alle møttes i hangaren på Haakonsvern for å foreta videre undersøkelser, kategorisering og pakking av alle vrakdelene som ble lessa inn i to lastebiler/tilhengere, for videre forsendelser til den norske Havarikommisjonens hovedkvarter på Kjeller ved Lillestrøm senere den kvelden. Ankomst Kjeller 5. mai.

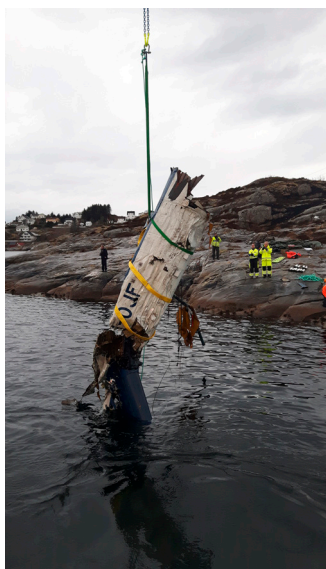
Ettermiddagen den 4. mai: fikk SHT inn flere smådeler som dykkere hadde funnet, blant annet de to second stage halvdelene fra samme planet hjul hvor årsaken til havariet nå er plassert.

Torsdag 5.mai: Reserve deler, tannhjul fra epicyclic skaffet tilveie fra H-one gearbox shop, disse flydd over til Kjeller så de hadde hjul å sammenligne med, metallurgisk og hardhet. Fredag 6.mai. Diverse deler, spesielt tannhjulsdelen flydd over til UK for start på metallurgisk undersøkelse hos QinetiQ.

Mandag 9.mai til 13.mai: På Kjeller for undersøkelser i vrakhaugen

11.mai: Minnestund og fin seremoni avholdt for Michele Vimercati avholdt i Bergen. Begravelse vil finne sted på hans hjemsted utenfor Milano i Italia den 13.mai.

13. Mai: Kom den første Preliminary reporten ut fra SHT. Med bilder av suspension bars, med fittinger og deler fra epicyclic, flere hele tannhjul og med de to delene fra et second stage tannhjul hvor det var oppservert mistenkelige bruddflater. Det letes fortsatt på ulykkesstedet etter flere savna deler som second stage



planetary gear carrier med flere tannhjul og sol hjulet som masta går inn i. Likeens er forward suspension bar med fitting ønsket på inspeksjons bordet.

Onsdag 18.mai og 19.mai. På Kjeller igjen for videre undersøkelser, pakking av deler Engines, Head og MGB. Forseglet forsendelser til Airbus Helicopters i Marignane-France.

20. mai: Begravelse Olav Bastiansen i Bergen. Stort fremmøte til en fin og minneverdig stund.

23. mai: Møte i SHT på Kjeller, har fått med en eks komponent mann fra H-one, nå i CHC-HS (han deltok også i undersøkelsen av ulykka i 2009) han blir nå med på demontering/åpningen av MGB og splitting av Rotor head mast og swashplate, lift housing/bearing hos Airbus Helicopters.

24. mai: Avreise til helikopter fabrikanten i Marignane. Umiddelbar møte aktivitet, hvor vi fikk info om at delene som var sendt ned ikke var tilgjengelige før dagen derpå. Vi fikk utlevert mange computer » feil finner skjemaer « som hadde med kraftoverføringer fra rotoren og ned gjennom mast og over til suspension barene og ned i skroget. Det var stor etterspør-

sel om hvilket vedlikehold vi hadde utført på suspension barene, og om hva vi hadde utført på skrog fittingene og suspension bar pinnene. Videre kom det stadige hint om at vi hadde gjort noe galt, vi måtte ha glemt å montere sikkerhetsnåler, og eller eventuelt glemt luke over nedre suspension bar pinne på firewallen slik at pinnebolten kunne komme ut. Eller vi hadde glemt å torque suspension bar fittingboltene. Teknisk vedlikehold hadde etter deres mening skylda for denne ulykka.

25. mai til 27.mai: Morgenmøte og så ble delenes forsegling sjekket før utpakking av MGB og Head. Demontering av MGB og Head utført de neste dagene, og vridning og avrivning funnet mellom forskjellige deler, mye som tydet på at det hadde vært en form for sudden stoppage av mast rotasjonen. Men fortsatt var det noe rundt en suspension bar jobb de hadde som årsak. Vi reiste heim på fredagen, men SHT var igjen der nede.

30.mai: Vår eks H-one mann dro ned igjen for videre undersøkelser sammen med SHT og var der fram til torsdag 2.juni. All jobbing dokumentert fortløpende.

AH har i tiden etter ulykka gitt ut flere ASB

angående inspection av suspension bar/pinner og fittings pluss montering- torque sjekk av alle fitting boltene gjennom skroget. Her rapporterte flere fra CHC konsernet og andre Selskap at torque på flere av boltene var langt utenfor sin toleranse og at det var funnet feil skiver brukt under muttrene i Danmark.

1. juni. Rett før midnatt. Ny preliminary report fra SHT, hvor det legges frem : Recent metallurgical findings has revealed features strongly consistent with fatigue in the outer race of a second stage planet gear. Ut fra det anbefales det en Safety Recommendation sendt til EASA med anbefaling om å sette alle EC225LP og AS332L2 på bakken inntil de hadde fått sjekket disse sprekkene nærmere.

2. juni. Alle EC225 og AS332L2 maskinene settes så på bakken.

9. juni. Kom SHT til Base Sola for å se på når vi utføre TQ sjekk på OJM sine suspension bar fitting bolter gjennom skroget. Denne maskinen hadde kun flydd test og opp til oss fra fabrikken, totalt ca 20 timer siden ny. Her ble det også funnet loss av torque på flere bolter.

21. juni. Kom SHT sammen med de andre utenlandske medarbeiderne i investigerings gruppen til Sola for å få innføring i vårt vedlikeholds computer system- AMOS. I tillegg ville de utenlandske se på maskinens dokumenter, arbeidet som var utført og signert for.

28. juni. Kom den tredje Preliminary reporten ut fra SHT, med indikasjoner på at: the accident most likely was result of a fatigue fracture in one of the second stage planet gears. For oss alle i CHC-HS var dette, oppi all elendigheten en kjempe god nyhet, skuldrene kunne senkes da det tilsa at vi ikke kunne lastes for denne fatale ulykka.

I juli - august - september - oktober. Har det vært diverse undersøkelser rundt vrakdelene, ved siden av de metallurgiske undersøkelsene som pågår. I tillegg er det blitt lett etter flere deler, men det er ikke funnet flere av de savna delene som en håpet på å finne rundt havaristedet.

November. EASA har opphevet flyforbudet for AS332L2 og EC225LP, men Norge og UK holder fortsatt igjen pr dd., de mener root course enda ikke er funnet/dekket av overvåkingssystemene.

AH har endret vedlikeholds kravene på typene, redusert life limit på second stage tannhjulene, daglige insp av MGB assy chip detectors og MGB filter visual inspection innen max 10 flytimer.

FAKTA

Om helikopterulykken ved Turøy:

- Tolv menn og en kvinne omkom i helikopterulykken ved Turøy nordvest for Sotra i Hordaland klokka 12, fredag 29. april.
- Helikopteret var på vei fra den Statoil-drevne oljeplattformen Gullfaks B i Nordsjøen, til Bergen lufthavn da det styrtet.
- Helikopteret var LN-OJF, av typen Airbus Helicopters H225 Super Puma, som inntil i fjor var kjent som Eurocopter EC225.
- Helikopteret styrtet etter at rotoren løsnet. Ifølge Flightradar24 styrtet helikopteret 640 meter de siste ti sekundene før det traff bakken.
- Airbus Helicopter var tidlig ute og pekte på suspensjonsbars som mest sannsynlig årsak.
- Statens havarikommisjon for transport har lagt fram flere foreløpige rapporter etter ulykken.
- Juni skrev kommisjonen at et utmattingsbrudd i et av planetgirene trolig forårsaket ulykken.
- Etter ulykken besluttet Luftfartstilsynet at flere Super Puma-helikoptrene av typen som styrtet, skulle settes på bakken. Det europeiske luftfartstilsynet EASA har senere også lagt ned flyforbud for alle Airbus-helikoptre av typene 332L2 og EC 225 LP.
- EASA har opphevet flyforbudet, men det opprettholdes av norske og engelske myndigheter.

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, SPD 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 ervervmessig lufttransport (CAT) med helikopter, ervervs-

messige og ikke-ervervmessige operatører som driver aerial work (SPD) med helikopter, samt ikke-ervervmessig 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.

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 Turøy.

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.

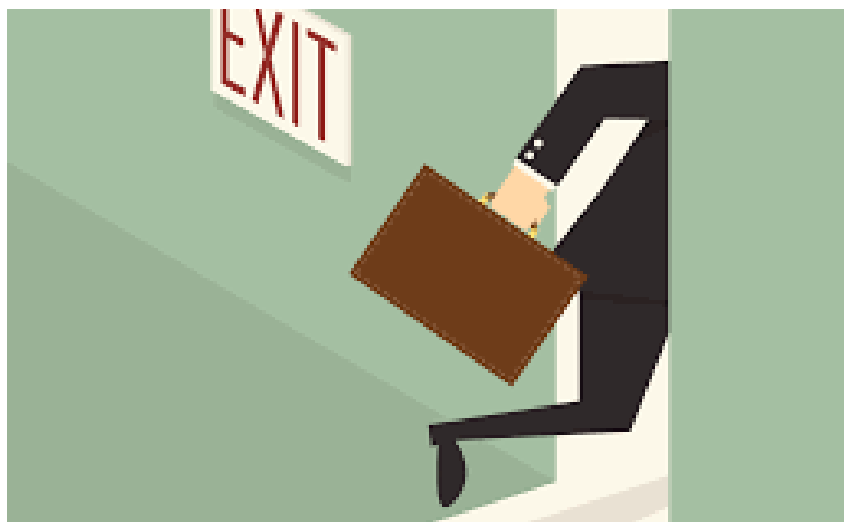
Luftfartstilsynet (LT) og samferdselsdepartementet (SD) har avgitt mange gode, og treffende kommentarer, men når man leser det endelige utkastet til regelverk fra EASA, ser man at svært lite er blitt endret eller tatt hensyn til. Regelverket gir også svært lite rom for nasjonale tilpasninger, og det 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 veskille 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

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

I etterkant av Turoy-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

Slik NHF oppfatter
bransjekulturene i andre
land, er det mye mer
konkurranspreget 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



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 risikoreduserende 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 luftfartstilsynene 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 uforsvarlig, 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 norskregistrerte 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 innberregnet.

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 sjøterritorium 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 sjøterritorium på 12 nautiske mil [22,224 kilometer].”



Solakonferansen 2016

Konferansen ble åpnet av styreleder Odin Leirvåg, som i første omgang ønsket velkommen og innledet med å fortelle om Ivar Eies bortgang.

Sted: Scandic Sola Airport
Tid: 19-21. september 2016

[TEKST TOMMY OLSEN]

Videre fortalte han om konferansens spesialisering mot helikopterbransjen, på både nasjonalt og internasjonalt plan.

Han benyttet også muligheten til å takke foredragsholdere og sponsorer for bidrag. Det ble også fremhevet at det også ved denne konferansen var deltakelse av mastergradsstudenter fra UiS.

Resten av dagen gikk med til presentasjoner fra Bell, Sikorsky, Airbus og Leonardo (tidligere Augusta Westland) På kvelden var det social event hos CHC med stående buffet, mingling, og AW189, samt en L1 på display.

DAG 2

CHC Helikopter Service, Adm dir. Arne Roland snakket om en bransje i endring, som bærer preg av kostnadskutt, og bemanningssreduksjoner. Han fortalte at dette var kjente trusler gjennom HSS-3. 1,5-2% av kostnadene med å drive offshore går til helikoptertransporten, men likevel er det helikoptertransporten som står for høyest risiko med å jobbe offshore. Roland orienterte om situasjonen

i CHC med kostnadskutt og lønnskutt, fordi omstilling er nødvendig. CHC skal nedbemanne til ca 260-300 ansatte, og demografisk er dette en utfordring, siden man selvfølgelig følger spillereglene innenfor avtaleverket. Han snakket også kort om Chapter 11. I forhold til maskinflåte hadde man 51 maskiner i 2015, og flåten forventes å være redusert ned til 31 (40% nedgang) i 2017. Dette betyr i praksis at offshore helikopterbransje bygges ned i Norge, mente Roland.

Så snakket han om Turøy-ulykken, og poengterte at ulykken ikke hadde årsak i kostnadskutt. Sikkerheten går alltid først i norske operasjoner, og norske tilleggskrav har sørget for å legge på et ekstra lag med risikoreduserende faktorer i forhold til myndighetskravene. Roland snakket også intenst om hvem som skal gjennomføre tiltak og anbefalinger fra nasjonale studier, når oljeselskapene har stort fokus på kostnader. Det er ikke rom for å legge til ekstraposter for sikkerhets-, og utviklingsarbeid i anbudene, fordi man vet at da taper man kontraktene.

Erik Hamremoen NOG Aviation Forum (tidligere LFE)

Det ble først gjort en generell gjennomgang av SAR situasjonen. Statoil har som mål å bemanne alle SAR stasjoner med AWSAR maskiner så snart som mulig. Det har vært en utfordrende kabal, men det ser ut som man kan lykkes med planene innen nyttår.

Videre ble prioriterte pågående aktiviteter lagt frem. Dette er i hovedsak å fase ut gammel teknologi, utbygging av ADS-B og radiodekning, forbedring flyværtjeneste, legge opp til systemer for automatisk innflyging, forbedre helidekk sikkerheten, og introdusere nye og moderne simulatorer til teknikere og piloter, samt en gradvis innfasing av PC1 og PV2DLE. Det er også krav i de nye kontraktene at data skal kunne overføres online under flyging via satcom, samt fremoverrettet halekamera.

Når det gjelder trening for teknisk personell, viste Hamremoen tilbakemeldinger fra teknikere som har prøvd det nye systemet med teknisk trener, der man kan trene «hands-on» samt med CBT av god kvalitet. Tilbake-

» Det kan se ut som tilgang til markedet går foran sikkerhet.

Øivind Solberg

meldingene er svært gode, og teknikerne ønsker å fortsette med denne typen trening. Det jobbes derfor målrettet for å få dette inn som et krav i NOG-066.

NOROG HMS utfordringer i nordområdene, ble også et tema som Hamremoens dekket. Arbeidet er formalisert gjennom en gruppe som heter BASEC. Utfordringene er mange, spesielt med tanke på logistikk og store distanser. I 23 lisensrunde er lengste avstand fra land 260 NM. Korteste avstand er 240 NM. Første brønn er planlagt i august 2017. Ser på andre helikoptertyper som kan klare distansene.

Hamremoens avsluttet med å snakke litt om HSS3-B. Han gikk gjennom forutsetningene for studien, og poengterte at dette kun skal være en oppdatering, og ikke en full ny studie.

I HSS3-B vil man sammenligne ulykkesrater mellom Norge og UK. CAP 1145 belyser en del av dette, men man har fra norsk side blandede følelser angående denne rapporten.

Anders K. Røsok Samarbeidsforum

Viktig forum som består av tre-partsamarbeid. Forumet består av kompetente representanter.

Videre ble det gjort en gjennomgang av mål og delmål, samt en gjennomgang av flytimeuttak.

Røsok snakket om Turøy-ulykken, og arbeidet som er gjort i etterkant av dette. Sikkerhetskultur og HOF0 saken var der sentrale tema. I Norge har man også personlig sikkerhetsinvolvering. Altså en kultur der aktørene tar et personlig ansvar for sikkerheten, og ikke «trues» til å gjøre ting sikkert. Videre ble kompetanse hos organisasjoner og tilsyn gjennomgått og regelverket for dette er dårlig definert.

Samarbeidsforum har ønsket om å formalisere NOG066, men har ikke kommet i mål med dette enda. Luftfartstilsynets rolle er begrenset, og sikkerhetsnivået skapes hos operatørene og deres holdninger.

Bjørn Ivar Årset NAW SARH

Info om NAW SARH. Det har tatt tid, men mye av dette skyldes omstendige prosesser. Kostnadsrammen for prosjektet er redusert i forhold til hva man fikk bevilget etter Stortingsproposisjon 146S. Prosjektet skal sørge for at Norge får en moderne enhetlig flåte av nye redningshelikoptre, som skal berge minst 20 nødstepte, 150NM fra land, innen 2 timer. Helikoptrene skal også være mulig å bruke til et flerbrukskonsept, der det skal inngå både i redning, troppeforflytninger og anti-terror blant annet.

Øivind Solberg, PhD, Daglig leder Solberg Risk & Safety

Solberg snakket først om forholdet sikkerhet og økonomi. Videre snakket han forskning på deregulering av markedet i USA. To studier som viser sammenheng mellom dårlig økonomi og ulykkesrate.

Mulige konsekvenser av for høyt kostnadsfokus: rendyrket transportelement. Kun en slags buss transport. Bort med alt overflødig, og kun fokus på drift. Helikopterselskapene kan ikke drive frem sikkerhet, eller nye prosjekter som skal redusere risikoen. Solberg snakket i denne sammenheng om Practical drift, som belyser akkurat dette tema vitenskapelig.

Helikopteroperasjoner som foregår i Nordsjøen er ikke standardoperasjoner i henhold til et regelverk. Spesielle utfordringer som vær, landingsplasser, og teknologi gjør det utfordrende. Teknisk og operativ ekspertise ligger hos helikopterselskapene.

Videre snakket Solberg om opplevd risiko. Det ble gjort sammenligning med vanlige fotgjengere i forhold til ulykkesrater. Faktorer som øker opplevd risikoer katastrofepotensialet, at man ikke kontroll, samt at man ikke har noen valgmulighet. Opptil halvparten av passasjerene føler ubehag ved helikoptertransport offshore, målt etter Turøy-ulykken.

HOF0 regelverket:

Kan komme i situasjon der oljeselskapene er regulatoren i bransjen? Vil norsk kontinentalsokkel forbli unntatt? Det kan se ut som tilgang til markedet går foran sikkerhet. Spørsmålet om tilsynets rolle er sentral. Det skal bli spennende å se utredningen fra Safetec når den kommer.

EASA NPA 2016-1, (Helicopter ditching) inneholder i hovedsak nye sertifiseringskrav. Kun reaktive tiltak om hva som skal skje etter ulykken har sett.

Solberg anbefaler å forbedre overvåkingen av vitale deler som MGB. Forslag om å sette krav om gradvis degradering. Main rotor innfesting, bevare autorotasjonsmuligheter og gearbox design bør være prioriterte områder.

Videre hadde også Solberg et ønske om at det startes opp et prosjekt for forskning på offshore helikopterbransje.

Glen Christiansen CHC Helikopter Service

Kultur og vranglære innen crew trening var tema for hans foredrag. Det er vanlig innen norske helikopteroperasjoner å dele erfaring og informasjon om trening og sikkerhet med alle i bransjen. Det brukes 150000 kr per pilot per år i simulatortrening, så det er om å gjøre at treningen er så god og effektiv som mulig, slik at man får mest mulig igjen for pengene.

Automatisering ble også belyst, og det er et spørsmål om dette er friend or foe?

Vi flyr passasjerer, og ikke helikopter. Cargoflygninger krasjer 8 ganger oftere, og Christiansen mener at dette ikke er tilfeldig. Har man fokus på verdiene man frakter med seg, vil man kanskje se risikoen på en annen måte.

Eksempel fra olje ulykkene med EC225. Stor forskjell i håndtering av nødsituasjon mellom Bond og CHC. Det ble vist grafer for hvordan crewene responderte på samme feil, og det var store forskjeller, noe som mest sannsynlig kan spores tilbake til forskjellig trening. Vi må endre prosedyrer, når det er relevant, men ikke så ofte at utførende ledd ikke klarer å følge med.

NOG-066 fastsetter 4 timer trening uten evaluering. Det har ført til heving i standard for treningen, fordi man da får tid til å virkelig trene, og ikke bare drive med testing av kandidatene.

Terje Aven UIS, hvordan bør bransjen håndtere Black Swans.

Null ulykker – er det lik null risiko? Fenomenet black swans oppstod når europeerne kom til Australia og oppdaget at der var svanene også svarte. Dette kom uventet på dem, siden de kun var vant til hvite svaner. På samme måte kan dette relateres til ulykker innen luftfarten. Det er usikkerhet om hva som skjer i fremtiden, dermed er det risiko. Ofte kan man angripe problemstillinger med et makroperspektiv eller et lokalt perspektiv, istedenfor et overordnet perspektiv. Det er uakseptabelt at

jeg har feil, og man har derfor også liten vilje til å innse at man kan gjøre feil plutselig. Vi må ikke bare lese statistikken og se på fortiden. Vi må trekke inn kunnskap oppfatninger som gir signaler om usikkerhet på en helt annen måte enn tidligere.

Airbus CEO, Guillaume Faury

De jobber hardt med sikkerhet, og AH er svært lei seg for Turøy-ulykken. Airbus tror det vil ta tid og det vil være en lang prosess for å få EC225 tilbake i drift. Vil være ærlig og transparent. Gode ord, men er det godt nok. AH sier lite om hva de tenker å gjøre for å gjenopprette tilliten til selve selskapet etter kommunikasjonen i forbindelse med Turøy-ulykken. Faury mente en god del ble misforstått, og kom uheldig ut i media.

Espen Høiby, OSM

Introduksjon fra Utne; Vær så god Espen, du får forklare deg.. Espen; Jeg stiller uten vakter og skuddsikker vest, så dette går nok bra.

OSM er ikke et bemanningsbyrå. Men byrå for ekspertise. Alle er fast ansatt, og bruker ikke korttids innleie. Dersom arbeidstakeren ikke har kontrakt med flyselskapene tar OSM risikoen med lønn. Videre viste Høiby en reklamefilm. Han inviterte også fagforeningene med, for å få driften til å gå optimalt.

OSM har 2500 ansatte, i 14 land, og konseptet med «UBER yourself before you get Kodaked!» står sentralt i driftsmodellen. Det vil være et fremtidig behov for 617000 piloter frem til 2034. OSM tilbyr typerating ved ansettelse, for å stille med attraktivt personell.

Tommy Olsen NHF

Presentasjon er dekket av egen artikkel i dette bladet.

Norsk flygerforbund Yngve Carlsen

Det har oppstått mange nye driftmodeller ved deregulering av markedet. Piloter på korttidskontrakter, og som ikke tør å skrive rapporter. 0 timers kontrakter, der man kun får betalt om man flyr. Dette er begge deler blitt veldig vanlig innen europeisk luftfart. Det savnes en strategi for luftfarten på et mer overordnet plan. Videre snakket Carlsen om at et ensidig kostnadspress medfører risiko. Regelverket kan være bra, men det er måten man fører tilsynet som er problemet.

Henrik Solvorn Fjeldsbø, IE

Skremmer vi vettet av passasjerene? Fjeldsbø startet med å fortelle litt om at opplevd sikkerhet er vanskeligere enn aktuell sikkerhet.

Man er overlatt til noen andre og har ikke kontroll. RNNP viser at trendene peker i feil



retning. For helikopter gikk den opplevde risikoen ned inntil Turøy-ulykken. Ca 13 % hadde problemer. Etter ulykker regner man med at den opplevde risikoen har økt, kanskje opp mot 20%.

Er det risiko ved å fly helikopter. Utenom Alexander Kielland-ulykken, er det helikoptertransport som har tatt flest menneskeliv offshore. Ulykkene skjer heldigvis ikke ofte, men konsekvensene er store.

Fjeldsbø hadde dagen før snakket med tre personer, for å få deres opplevelser. Dette var telefonsamtaler med Roald som har et visst ubehag med å reise med helikopter, Roar som har sluttet å jobbe offshore etter Turøy-ulykken og Carina, som ikke jobber offshore, men har gjennomført kursene med helivelt.

Et av spørsmålene som ble stilt, utenom en generell beskrivelse fra hver enkelt, var; Er frykten rasjonell? De svarte alle sammen at det var den nok ikke, men frykten er ikke enkel å kontrollere.

Forslag fra IE er å involvere flygere og eller teknikere i grunnleggende trening. Komme på bedriftsbesøk hos HS/Bristow, for å forberede seg på hva man har i vente, spesielt i forbindelse med første tur ut.

Morten Andreas Ødegaard Koltzow, Meteorologisk institutt

Det nye lyn-varslingsystemet som MET har utviklet ble presentert, og sammenligninger med britiske OHWeb ble gjennomgått. Det

norske systemet har høyere nøyaktighetsgrad enn det britiske, og dette håper man kan sørge for at man kan ta bedre avgjørelser om man skal fly eller ikke.

Daniel C. Schultz, direktør Sikorsky

Først viste Schultz en video som var ren reklame for Sikorsky. Videre snakket Schultz om Sikorskys prioriterte områder som er Culture, Data og Communications. Alle er viktige elementer når Sikorsky skal ha et godt samarbeid med sine kunder. Det ble understreket at en stor del av produktets renommé dannes ute hos kundene, og det er derfor svært viktig å legge til rette for både effektive, sikre og gode operasjoner med Sikorsky's produkter. Videre ble det fremskutte delelageret nevnt, og at dette er en viktig satsning fra Sikorsky, for å sikre at operasjonene går så lett som mulig her i Norge. Sikorsky har også rundet 1 million flytimer på S-92A flåten, og takker derfor alle norske S-92A operatører for godt samarbeid, og bidrag frem til denne milepælen.

Kvelden ble avsluttet med imponerende middag hos Flight Safety i regi av Sikorsky. Levende musikk var leid inn, LN-ONR sto på display med «Thanks a million» klistremerke på fuselage, samt at blant annet simulatoren var åpen for testing.

DAG 3

Gretchen Haskins, Helioffshore

Haskins fortalte om hvordan hun kom først til Norge og kopierte hvordan alle arbeider åpent

og samarbeider om sikkerhet. HSS-3 og andre nasjonale studier ble også lest.

Hun mente videre at da ulykken skjedde i april, kjente alle i bransjen på det, som sin ulykke. HeliOffshore har nå 100 medlemmer. Haskins passer på å fremheve de personene (alle beslutningstakere på høyt nivå i organisasjonene), som HeliOffshore oppfatter som viktige i bransjen.

Av konkrete forbedringer har HeliOffshore jobbet med HTAWS forbedringer, som vil være ferdig i slutten av 2017. Systematisering og standardisering av HUMS tool er også et annet viktig satsningsområde. Haskins er en av de fremste pådriverne for performance based regulation. Samarbeider godt med myndighetene.

Jonathan Bailif, CEO Bristow

Snakket om økonomi og sikkerhet i et marked sterkt presset av lav oljepris. Det kunne anes en svak støtte til CHC's foredrag om samme tema. Bristow har videre et program «Target zero», for hendelser og ulykker, noe som følges godt opp i Norge. 200000 av timene S-92A flåten i Bristow har produsert, har vært flydd i Norge.

Bailif passer på å si mye veldig bra om Norge og Bristow fremmer nordmenn til stillinger i andre deler av verden. Likevel vil resursbegrensningene ha en varig påvirkning på industrien.

33% av kostnadene i industrien, er direkte relatert til finansiering. Det har gått opp fra 8.3% til 14.5% i Bristow i løpet av de siste to år. Det finnes ingen gratis lunch.

Bristow ønsker norske modeller i resten av verden for å effektivisere. Må kompensere for høyere kapitalkostnad. På et tidspunkt kan ikke Bristow betale for oss selv. 1/3 av flåten står på bakken.

Roy Ratdal, Aircontact gruppen

Han presenterte sine undervisningssystemer, og snakket om at opplæring må moderiseres for å få mest mulig utbytte av tiden som brukes til trening.

Statssekretær Tom Cato Karlsen

Intro fra Per Arne Utne: Medisinering av bransjen på blå resept. Advarsel om HOF0, da den medisinen kan legge pasienten død etter kort tid.

Karlsen sier at konferansens tema er interessant. Spesielt Henrik Fjeldsbø sitt foredrag skulle jeg fått med. Videre pekes det

på stort media fokus etter Turøy-ulykken. Luftfartstilsynet må gjøre tilpasninger av sin aktivitet i løpet av året. Sikkerhetsarbeidet kan ikke bare måles i antall tilsyn. Skal også bygge kultur. SF er en fin arena for det. Luftfarten er i stor endring. Det er viktig for flysikkerheten at LT kan ivareta sine oppgaver også i fremtiden. Riktig organisering og bruk av ressurser hos LT er viktig.

HOF0. EU har nylig vedtatt disse reglene. Tommy Olsen har snakket om disse. Regelverket fortjener honnør. Samarbeidet viser at EASA lytter til norske synspunkter. Regelverket er kun en liten bit av det store bildet. Sikkerhetsnivået er et resultat av et godt samspill nasjonalt. Må se det i sammenheng med kulturen.

Etter ulykker regner man med at den opplevde risikoen har økt, kanskje opp mot 20%.

Henrik Solvorn Fjeldsbø

Teknisk sett kan man si at det nye regelverket er minst like godt, men i dag utfylles regelverket av strenge standarder. Det kan fortsette. Det er først når oljenæringen ikke stiller disse strenge kravene i fremtiden problemet oppstår. Det er viktig at vi anerkjenner europeiske sertifikater. Patrick Ky (direktør EASA) sa at alle land hevder at de har spesielle forhold, man må ta hensyn til. Det er viktig med likebehandling. Det er viktig å luke ut at andre luftfartstilsyn ikke fungerer. Det er likevel vanskelig å hevde at andre tilsyn ikke gjør jobben sin.

Muligheten er der at vi kan få utenlandske operatører. Dette har vi sett fungert for FOT-ruter på kortbanenettet. Utredningen vil ikke gi svar med to streker under.

Stein Erik Nodeland, Luftfartsdirektor

Nodeland mener fokus på offshore helikopter for konferansen var lurt. Sier at det er et meget bra program. Det er krevende, men det er også muligheter i markedet.

Videre sier luftfartsdirektøren at, ja det er risiko. Når man erkjenner risiko er man bedre rustet. Hvordan opprettholde en meget god sikkerhetsstatistikk i en sektor som er i endring?

Turøy-ulykken. Tragisk og stort sjokk. Uventet. Avventer endelig konklusjon. Heldigvis er dette en robust næring med høy kompetanse og bra nettverk.

I Norge må vi fortsette kontinuerlig forbedring. HSS3-B kommer på et bra tidspunkt. Teknisk årsak er fremdeles en hovedfaktor for ulykkene innen offshorehelikopter. Kan vi gjøre noe med det? Det er ikke tilfelle på fly. Hvorfor ikke ha en visjon om at det skal være like trygt å fly over dammen, som å fly offshore. Det er ikke sånn i dag. Skal vi godta det?

Vi må håndtere endringene. Det har vi gode forutsetninger for. Samarbeid og spesiell kultur innen luftfart. Innen offshore helikopter er det en helt spesiell iver etter å gjøre det bra. James Reason modellen med balanse mellom sikkerheten og finansielle hensyn. Vi må tenke totalitet. Mange vil ha mer tilsyn.

Direktøren mener vi må ha en dialog og vektlegge safety promotion. Mål om å være mer effektive. Vi tror vi har kontroll, men ting vi ikke har tenkt på kan skje.

Lokal rasjonalitet. Lokale beslutninger kan være lokalt rasjonelt, men feil globalt.

Klarer vår sikkerhetstenkning å holde tritt med utviklingen? Hva gjør systemer gode? Kan vi lære av systemer som gjør det bra, i tillegg til at vi lærer av de som går galt? Hvorfor klarer jeg bare å skyte 99 av 100? Er ikke det bra? De fleste systemer er vanskelig å kontrollere. Arbeidsforholdene er mangelfullt spesifiserte. Eksempel fra Widerøe din tilnærming til crew trening på Luftfartskonferansen 2016. 80-90 % av alle ulykker har rotårsak i human factor. True or false? Direktørens påstand er at det er en alt for enkel tilnærming, og bidrar til å fremstille mennesket som et problem i stedet for en ressurs. Nytt regelverk. Hvis det kommer på toppen av kaken hva skjer da. Tommy Olsen holdt et veldig godt foredrag i går, og sa egentlig alt det som måtte sies. Hva er det som skaper sikkerhet i det store bildet? Ser frem til resultatet av konsekvensutredningen.



Dag Falck Pedersen, Avinor

Det er en fantastisk bra konferanse. Godt fokus. Nytt helikopter har vi fått sett, AW189. Nok en gang satt inn et sete som ikke gir godt arbeidsmiljø. Offshore helikopter er balanserte operasjoner. De som jobber og skrur på disse helikoptrene har en fantastisk kompetanse. Vi må få ut budskapet. Militær presisjon og militærlignende operasjoner. Det er dokumentert tidligere i dag. Glad for nytt redningshelikopter. Trening virker og det virker aldeles utmerket. anbefaler filmen Sully. Sully hadde levd et langt liv, men ble likevel bedømt for sine handlinger i løpet av 202 sekunder. Pedersen nevnte også et eksempel med birdstrik som han selv har opplevd, og det var helt fantastisk å se hvordan trening virker.

3 hovedbudskap før jeg begynner. Luftfarten står for 2% av utslippene CO2 i Norge. 0,28 per mil når vi flyr til Oslo.

Vi mener jet biodrivstoff er fremtiden. Vi skal bidra til verdiskaping. Vi skal bidra i nordområdene. Norge har det første luftrommet i Europa som er kun basert på ADS-B. NORWAM kommer i stedet for radar. Sensorer som snakker med transpondere. Oppfyller alle EU krav. Kortsiktige kontrakter gir problemer med stor avskrivning på bygninger som skal bygges. Ikke bærekraftig. Oljeselskapene har et ansvar for å forbedre dette. Operatører og Avinor også. Staten også slik at det kan bli bærekraftig. Økonomi og sikkerhet henger nøye sammen. Av og til høres det ut som om det ikke er konkurranse på norsk sokkel. Det er det i høyeste grad. Bergenskontrakten brukes som eksempel, mens det vises et bilde av MI-8. Det er ikke opp til meg eller Avinor. Widerøe havariene på 80 og 90 tallet. Alle var sertifiserte og alle hadde sertifikater. Regelverket var oppfylgt. Det er ikke bare regelverket som regulerer sikkerheten. Enig med luftfartsdirektøren. Norge er mer enn noe annet land avhengig av luftfart. Nummer en er telefon og internett. Nummer 2 er luftfart. Nå må vi foredle og forvalte på en god måte

videre. Det må sørges for at vi har kompetente folk i fremtiden. Piloter, teknikere og ingeniører. Vi må ikke gjøre det slik at det blir tilfeldigheter som gjør om aktører kommer eller forsvinner ut av landet. Bekymret over utviklingen i CHC HS med tap av arbeidsplasser.

Trafikken går ned og inntektene går også ned. Nå begynner det å merkes. Vi må enda tydeligere prioritere for å bevare sikkerhetsnivået. Vi gjør nå stadige vurderinger om Avinor kan utsette investeringer. Avinor er også avhengig av god økonomi. Den som tror at sikkerhet ikke er avhengig av økonomi, har feil. Ubemannede tårn er komplisert. Det går som planlagt. Utfordringer internt og hos leverandørene. Det blir bedre enn hva vi trodde.

Thorbjørn Lothe, NHO Luftfart.

Er omstilling lik utvikling i norsk luftfart? Lothe vil snakke om det samme som har vært dekket men fra annet ståsted. Snever virksomhet som vi trenger. Ikke alle er enig. Ytre rammebetingelser krever omstilling. Snakk om deregulering. Mange selskaper har gått konkurs. Mange nye samarbeid.

Hva gjør norske myndigheter? Man ønsker mer konkurranse, men mindre forurensing. Dansker og svensker er mye mer beviste på strategi. Lothe sammenligner fortjeneste og størrelse på skatter. Man har ikke like konkurransevilkår når kostnadene er forskjellige. Luftfarten har en omdømmeutfordring.

Selskaper blir mer internasjonalserte. Ny selskapsstruktur. Utlokalisering. Mer wet lease. Bruk av utenlandsk arbeidsvilkår. Outsourcing. Politiske reformer. EU økonomisk regulering. NHO Luftfarts vurdering er at det skal mye til om vi kan stoppe det nye regelverket. Det blir vanskelig for myndighetene. Tror ikke bransjestandardene vil kunne opprettholdes. Kortsiktige besparelser gir utfordringer for helikopterindustrien. Bør penalties fjernes? Knyttet opp til enkeltstående flygninger og ikke systemet. Dette er stresselementer

for selskapene og menneskene som skal produsere et sikkert produkt.

Paneldebatt:

(T. Lothe, D. Falk Pedersen, S.E. Nodeland, Y. Carlsen og T. Olsen)

Innledende spørsmål om hvordan kompetanse innen luftfarten skal ivaretas, hvis markedet åpnes?

Lothe: kan ikke svare på hvordan kompetanse skal ivaretas. Vil ha samarbeidsordninger. Vil få pragmatisme på plass.

Falk Pedersen: Selvfølgelig vil det innebære en risiko som må håndteres. Kompetanse og sikkerhetsnivå som er unik. Jeg er på et helt annet nivå enn Thorbjørn. Vi skal gå ut i verden med det norske.

Carlsen: Regelverket er sikkert godt, men hvordan skal det forvaltes? Har sett en voldsom omstilling hos fixedwing. Det har oppstått uheldige forhold. Det er viktig å ivareta en grad av nasjonal kontroll.

Falk Pedersen: Kreditt til tilsynet. Vi har tett og god dialog som utvikler norsk luftfart til et høyere nivå.

Anders Røsok (Fra salen): Postulat: Når vi diskuteres dette på samme premisser som luftfarten for øvrig. De som flyr helikopter velger ikke selv. Det stiller veldig store krav til bestillerkompetansen. Hvilke krav stilles det til oljeselskapene som skal velge? Sammenligning med helsebransjen. Da er konsekvensen en pasient. I helikopterbransjen blir konsekvensene mye større.

Lothe: Argumentene er ikke de samme. Samfunnet vil ikke akseptere en omstilling som går i feil retning. Samfunnet er selvkorrigerende. Dersom rumenere kommer, må man håndtere det. Jeg tror ikke det kommer til å gå over stokk og stein.

Falk Pedersen: Det er ikke støyen jeg er redd for. De er når det blir helt stille. Det må bli en omstilling som gir muligheter for fremtiden. Sikkerhetsfortinnet må selges ut. Jeg mener ikke vi skal være proteksjonistisk, men det må skje på en strukturert og god måte. Økonomi betyr mye.

Nodeland: Det er en parallell til kortbane. Regelverket er en bit av det. Det er ikke godt nok. En passasjer vet ingenting annet, enn at det er trygt. Vi skal tenke oss skikkelig godt om før vi gjør endringer.



Havarikommisjonen og helikopterulykken ved Turøy

DE FØRSTE HEKTISKE DAGENE

[TEKST TOR NØRSTEGÅRD]

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har til enhver tid beredskapsvakt. Fredag 29. april kl. 1158, bare tre-fire minutter etter at ulykken hadde skjedd, fikk beredskapsvakten telefon fra Hovedredningsentralen med varsel om at et helikopter hadde havarert ved Turøy nordvest for Bergen. Vitner hadde sett hovedrotoren falle av helikopteret og det hadde oppstått brann på havaristedet. Det ble øyeblikkelig klart at dette var en alvorlig ulykke som krevde store ressurser.

Som ansatt ved havarikommisjonen må en alltid være forberedt på at hverdagen kan bli snudd på hodet når et varsel kommer. Det hadde gått mange år siden den siste store ulykken. 29. april skjønte imidlertid alle at hverdagen ville bli forandret i lang tid framover. Havarikommisjonen er ikke dimensjonert for slike store ulykker, men med mye erfaring, lange dager (og netter) kan luftfartsavdelingen også gjennomføre krevende undersøkelser. Dette forutsetter imidlertid at også andre avdelingene i SHT og eksterne berørte parter bidrar.

En av avdelingens mest erfarne havariinspektører ble utpekt som undersøkelsesleder, og tre havariinspektører pakket personlig utstyr og fløy over til Bergen. De ankom havaristedet kl. 1850. I henhold til internasjonale bestemmelser (ICAO Annex 13) ble internasjonale forbindelser og luftfartsmyndigheter varslet. Medietrykket var stort og ledelsen ivaretok mediekontakt

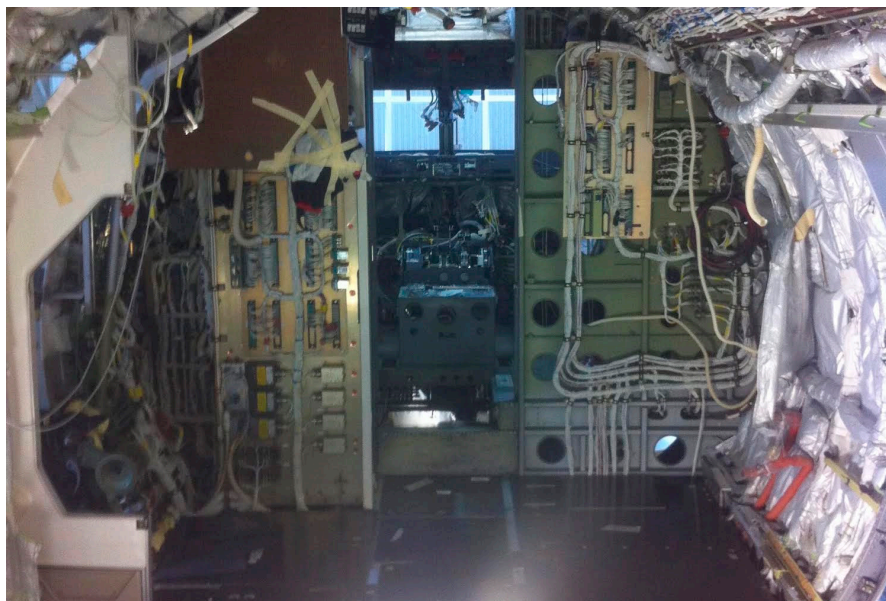
slik at undersøkelsesteamet på ulykkesstedet i størst mulig grad kunne konsentrere seg om selve undersøkelsen.

Alle ulykker er forskjellige, men felles for store ulykker er at arbeidsmengden den første tiden overgår kapasiteten. Til å begynne med er det viktig å opprette kontakt med innsatspersonell på stedet, slik som politi, dykkere og personell fra brann og redning. Mens havariinspektørene på ulykkesstedet begynte å få oversikt, arbeidet andre med å innhente opplysninger fra eksempelvis operatøren, lufttrafikkjentesten, meteorologer, arrangere utlesing av data etc. Kranbåt ankom ulykkesstedet allerede samme ettermiddag og halebommen ble hevet fra sjøen først. Havarikommisjonen ønsker snarest mulig tilgang til ferdsskriver (FDR) og taleregistrator (CVR). SHT hadde sett at den kombinerte enheten befant seg i halebommen og denne ble følgelig tatt opp sammen med halebommen. Allerede ved varsling var det klart at hovedrotoren hadde falt av, og sammen med informasjon fra FDR/CVR kunne Havarikommisjonen ha klare pekepinner på hvor man måtte lete for å finne årsakene til ulykken.

Utover lørdag 30. april ankom de mest sentrale eksterne medlemmene av det som skulle bli undersøkelsesteamet. Dette inkluderte personer fra CHC Helikopter Service, Luftfartstilsynet, den franske havarikommisjonen, den engelske havarikommisjonen og helikopterproduse-

nten Airbus Helicopters. Kort tid etter ankom også en representant fra det felleseuropeiske luftfartstilsynet EASA. Allerede sent lørdag var helikoptervraket hevet og bragt under tak på Haakonsværn Orlogsstasjon utenfor Bergen. I den fasen ble viktige deler identifisert og tatt spesielt hånd om. Senere skulle det vise seg at en av disse delene, et bruddstykke av et tanhjul fra hovedgearboksen, hadde feilet grunnet utmatting. Dette var en utløsende årsak til havariet.

Innen utgangen av den første uka var de fleste delene samlet og sortert ved Haakonsværn og lastet opp for transport til Havarikommisjonens base på Lillestrøm. De initielle metallurgiske undersøkelsene hadde startet og innholdet i FDR/CVR var tilgjengelig. Undersøkelsesteamet avsluttet arbeidet på havaristedet og reiste tilbake til Lillestrøm. I den påfølgende tiden ble norgeshistoriens største undervannssøk videreført på jakt etter vitale komponenter. I tillegg ble det gjennomført omfattende søk etter deler på land. Sentrale deler ble sendt til metallurgiske undersøkelser ved laboratorier i England og motorene, hovedrotoren og deler av hovedgearboksen ble sendt til Frankrike for undersøkelser - alle ledet av SHT. Havarikommisjonen har så langt utgjitt fire foreløpige rapporter som finnes på vår web-side: <https://www.aibn.no/Luftfart/Undersokelser/16-286>



Lærlinger - fremtidens teknikere for helikopter og fly

Lærlingene skal erstatte de av oss som går av med pensjon. Hvilke utfordringer har vi i fremtiden? En viktig egenskap er at lærlingene har stor interesse for faget. Hvorfor? fordi du må kunne stå i mot utfordringer fra mange forskjellige hold. [TEKST ANDREAS SUNDT]

NHO sier at de må ha de beste av de beste til luftfarten. Disse personene må være ansvarsbevisst, kunne skape tillit og helst skrudd på alt fra mopedar til datamaskiner. Å ikke bli døgnvill er en god egenskap, noe som blir vanskeligere jo eldre man blir. Det er også en fordel å ha god helse, fordi skiftarbeid ikke er sunt. "Verdensmestre" har vi ikke bruk for, selvsagt er en god egenskap. Det er menneskelig å feile, derfor har vi gode kontrollrutiner. Du skal bevare roen når andre løper rundt. Ikke være redd for å sette et Luftfartøy på bakken når du er i tvil. Og ikke minst ha evnen til å jobbe i team.

Innenfor flyvedlikeholdet i Norge foregår nå mange av de viktigste jobber på natt. Line maintenance er ikke som det en gang var. Nå rigges det ror, dører, byttes understell og motorer osv. Dette var jobber alle gjorde i løpet av lærlingetiden mens de var på Base maintenance. Dessverre har de fleste aktørene outsourced base maintenance. Widerøe Technical Services er eneste store aktør på fly, og innen helikopter har vi Heli-One. Nå er det så klart noen mindre organisasjoner som Lufttransport og Airlift.

NFO´s bekymring er muligheten for en god

faglig grunnutdanning som lærling. Det er viktig å ha involvert lærlinger i store komplekse jobber som rigging av ror, bytte understell eller andre større jobber. Dette for at de den dagen de står med ansvaret er forberedt. "Hands on" er det som gjelder for å få dyktige fagfolk med gode praktiske ferdigheter. Når du signerer luftfartøyet tekniske loggbok går du god for at alt arbeidet som er gjort er i henhold til gjeldene underlag og regelverk. Et viktig prinsipp for NFO og NHF, vi ønsker det slik det er i dag.

Det siste som har skjedd er Wet-lease av fly der de også flyr med operatørens farger og uniformer. Wet-lease betyr at du leier inn alt inkludert teknisk personell. Så det jeg prøver å fortelle er at det flytekniske miljøet mister viktig fagkunnskap. Så hva med lærlingene? Er den flytekniske utdanningen noe å satse på? jeg er optimistisk. NFO ønsker å samarbeide med NHF for å få i gang en diskusjon om dette temaet.

NHF og NFO samarbeider godt opp mot EASA, europeiske luftfartsmyndigheter, og vi må forsøke å styrke samarbeidet inn mot Norske luftfartsmyndigheter.

Det er tross alt flysikkerhet vi snakker om.



Kniv til Tore

Tore Bjørkli fikk overrekket NHF's Leatherman for sin artikkel om SAR i forrige blad.

Representant fra AEI

Ole-Andre Lindanger er akseptert som fast medlem av EASA rotorcraft Sectorial Committee, som representant fra AEI. Tommy Olsen skal virke som vara for Ole-Andre i komiteen.

Komiteen har som hovedoppgave å vurdere og bestemme hvilke regelverksendringer EASA skal arbeide videre med for helikopter, samt fortløpende bidra i dette regelverksarbeidet.



NHF "bygget"

Da er det kommet opp skilt på NHF "bygget", det viser at vi er tilstede.



CHC Helikopterservice er tildelt ny kontrakt med Wintershall Norge AS.

De skal fly fra Kristiansund til Maria feltet, med oppstart mars 2017. Det skal brukes S-92 på kontrakten.

Airbus Helicopters sued by three companies over H225 situation

Posted on December 9, 2016 by Oliver Johnson



Siste 225 på vei fra Bergen. Maskinen gikk med bil og båt til Sola hvor den klargjøres for tilbakelevering til eiere.

Airbus Helicopters is facing three separate lawsuits from owners of EC225LP/H225 Super Pumas who, among a range of damning allegations, are claiming Airbus sold the helicopters in a defective state due to an inherent problem in the main gearbox (MGB).

Airbus has yet to respond to Era and ECN Capital's claims in a legal capacity, but denied all allegations in court papers it submitted in response to Wells Fargo's original petition.

The three companies — Wells Fargo Bank (owner of Macquarie Rotorcraft Leasing Ltd.), Era Group Inc., and ECN Capital — are seeking remuneration for aircraft they claim are no longer airworthy, as well as damages and costs. Airbus has yet to respond to Era and ECN Capital's claims in a legal capacity, but denied all allegations in court papers it submitted in response to Wells Fargo's original petition.



Rapporteringsfolder

NHF har laget en rapporteringsfolder med oppsummering av hva som er rapporteringspliktige hendelser for teknisk personell innen norsk luftfart og hvor du skal rapportere.

HUSK:

Som ansatt i selskap som driver med flyteknisk vedlikehold, er du pliktig til å rapportere inn hendelser og ulykker. Du er selv ansvarlig for at slik rapportering skjer, i henhold til nasjonale- og internasjonale regler innen luftfarten.

Lar du være å rapportere, kan dette være straffbart!



BEDRE BLAD?

Ønsker du et bedre blad, gjerne med flere utgaver i året? Nå har du muligheten, NHF vil premiere de som leverer stoff som kommer på trykk i bladet vårt. Vær med på å forbedre bladet, skriv noen ord om aktuelle saker fra din arbeidsplass.

Alle kan bidra, korte eller lange historier, send dem til info@nhaf.no

Ved et veiskille

2016 har vært et krevende år for offshore helikopterindustrien. Ulykken på Turøy rammet hardt og berørte hele nasjonen. Den minnet også alle om alvoret og viktigheten av virksomheten vår. Det er ikke påvist en sammenheng mellom ulykken og den pågående omstillingen på norsk sokkel. Men, det er vår plikt å granske oss selv etter en så tragisk hendelse, og en del av den diskusjonen er også om prispresset kan fortsette uten at det får følger for sikkerhetsnivået.

[TEKST ARNE ROLAND]

PRISPRESS

I dagens marked er pris i ferd med å bli det eneste kriteriet for å vinne kontrakter, forutsatt at leverandøren møter minimumsstandard. På sikt kommer det til å endre industrien fundamentalt. Viktig kompetanse og kunnskap, i form av kunnskapsrike og erfarne medarbeidere, kommer til å bli borte fra industrien for godt. Det vil igjen svekke det 50 år lange arbeidet vi har lagt ned for å skape verdens tryggeste offshore helikopterindustri. Det uroer meg.

Omstillingsarbeidet - også i helikopterindustrien - er helt nødvendig. Samtidig må ansatte og ledelse hos helikopteroperatørene i felleskap bidra til at den høyeste standarden legges til grunn også i fortsettelsen, at det unike med operasjoner i våre farvann anerkjennes, og at det også i fortsettelsen legges til rette for å drive langsiktig utviklingsarbeid.

AVGJØRENDE BIDRAG

Som en del av omstillingen må ansatte i offshore helikopterindustrien også forvente at arbeids- og lønnsvilkår utfordres, og at det må finnes måter å øke produktiviteten på. De ansattes bidrag i denne sammenheng er avgjørende for å opprettholde konkurransekraft og viktige kompetansearbeidsplasser i Norge.

Statoil la i september fram en granskningsrapport knyttet til Turøy ulykken og helikoptersikkerhet. Granskningsgruppen anbefaler blant annet tiltak knyttet til en helhetlig vurdering i samarbeid med helikopteroperatørene for å øke forståelsen av sammenhengen mellom tekniske og kommersielle faktorer som samlet eller enkeltvis kan påvirke sikkerheten. I tillegg trekker granskningsgruppen frem behovet for å gjennomgå organisering av arbeidet med flysikkerhet.

HØYE AMBISJONER

Det er positivt at Statoil stopper opp og vurderer situasjonen gjennom sin granskningsrapport, og vi er glade for at ledelsen i Statoil opprettholder og bekrefter sine høye ambisjoner knyttet til flysikkerhet. Vi er også enig med Statoil sin granskningsgruppe i at en samlet bransje vil oppnå mer enn det enkeltaktører vil kunne oppnå på egenhånd. Vi tror også at Statoil sine ambisjoner sammenfaller med ambisjonene til andre oljeselskaper på norsk sokkel.

HØY STANDARD

Over tid er det etablert en imponerende sikkerhetsstatistikk for helikoptertransport på norsk sokkel. Det systematiske arbeidet som er lagt ned av

helikopteroperatørene i samhandling med fagforeningene, tilsynsmyndighetene, helikopterprodusentene og oljeselskapene er det som har skapt resultatene og som vi ønsker å opprettholde og videreutvikle.

Helikoptersikkerhetsstudie nummer 3 (HSS3) identifiserte i 2010 et trusselbilde for helikoptersikkerheten. Den pekte på områder som tap av muligheten for å fastholde etablerte norske tilleggskrav, eventuelt at det ikke blir mulig å innføre nye krav tilpasset forholdene på norsk kontinentalsokkel. Videre framholdt HSS3 farene med 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 og overdrevent fokus på økonomi og inntjening hos aktørene på kontinentalsokkelen.

KONTURER AV TRUSSELBILDET

Etter min vurdering ser vi nå konturene av at det trusselbildet er i ferd med å bli en realitet. Det var derfor viktig at Statoil slo fast ved framleggningen av sin granskningsrapport at de kun



ønsker å bruke helikopteroperatører med norsk lisens, men det alene er ikke tilstrekkelig. Det er avgjørende hvilke verdivalg bransjen på norsk sokkel gjør på veien ut av den pågående omstillingen. Vi mener at den etablerte standarden, og utviklingsarbeidet som kreves for å oppnå sikkerhetsambisjonene må tillegges større vekt ved tildeling av kontrakter i fremtiden, uavhengig av hvilken operatør som skal levere.

I den grad den etablerte standarden ikke skal være myndighetspålagt, men forvaltes av oljeselskapenes interesseorganisasjon mener vi barrieren som ligger i NOROG066 må styrkes.

BØR REVIDERES

Vi mener NOROG066 bør endres fra å være en anbefalt retningslinje til et krav for alle oljeselskap som opererer på norsk sokkel, og at man etablerer et rapporteringsregime for avvik og dispensasjoner. Det bør også etableres et oppfølgings- og revisjonsregime som sikrer etterlevelse av en NOROG066.

Det synes per dato som om at det ikke er realistisk å få etablert kravene i NOROG066 som lov eller forskrift. Det betyr at det også i fremtiden mest sannsynlig er Norsk Olje &

Gass som vil måtte forvalte disse kravene. Dette innebærer naturligvis at det må etableres mer helikopterfaglige kompetanse i Norsk Olje & Gass. Dette vil kreve en finansiering, men oljeselskapene vil uten tvil oppnå mer i fellesskap enn som enkeltaktører, og kostnyttene bør slik sett være positiv.

De kommersielle føringer som i dag ligger i NOROG066 bør reguleres gjennom kontraktene, og vi mener Norsk Olje & Gass bør være pådriver for å etablere en standardkontrakt for offshore helikopterindustrien, på lik linje som det er gjort for andre deler av leverandørindustrien.

Dette vil sikre at sentrale problemstillinger som snutid, penalties, oppsigelsesmuligheter o.l. diskuteres i rolige former og med en helhetlig tilnærming, og ikke i sammenheng med konkrete tilbud og der kommersielt press kan tvinge leverandøren til å godta urimelige betingelser, og som i ytterste konsekvens kan true sikkerheten.

HVA ØNSKER VI?

Fellesnevneren for de anbefalte tiltakene i HSS3 er at de krever sterk helikopterfaglig kompetanse hos operatørene. Slik mener jeg vi også skal utvikle oss videre inn i fremtida. Dette

er avgjørende i ei tid der industrien beveger seg mot enda mer krevende operasjoner, f.eks. i Barentshavet.

Men presset for å gjøre pris til det sterkeste kriteriet i anbudsrundene er stort og kommer fra flere hold. Jeg etterlyser et klart svar fra myndigheter og oljeselskapene på spørsmålet om hva slags helikoptertjenester og leverandører de ønsker seg i fremtida. Markedet vil tilpasse seg til de rammebetingelsene som til enhver tid gjelder. I direkte konkurranse med utenlandske operatører vil de tradisjonelle norske leverandørene alltid tape så lenge setepreis er det viktigste målekriteriet som gjelder. Derfor må myndigheter og oljeselskap sørge for å stille krav om sikkerhet og kvalitet i tjenestene de etterspør. Den kompetansen vi da videreutvikler vil bli verdifull for det norske samfunnet, på kort og lang sikt, og også etter oljealderen.

Er dette en forsmak på HQFO?

Norge presses til å bruke ulykkeshelikoptrene



Helikoptertypen Super Puma, som styret ved Turøy, kan bli tatt i bruk selv om ulykkesårsaken ikke er kjent.

Haakon E. Hidalgo Ellassen

27.11.2016 (Oppdatert: 28.11.2016)

TV 2 kan avsløre at overvåkingsorganet ESA, som påser at Norges avtaler med EU blir fulgt, krever at Norge opphever flyforbudet på linje med resten av EU.

I Norge er to typer såkalte Super Puma-helikoptre satt på bakken av sikkerhetsårsaker, etter Turøy-ulykken i april.

Det europeiske luftfartssikkerhetsbyrå (EASA) mener at nødvendige sikkerhetstiltak er iverksatt, samtidig som en nå kjenner til ulykkens årsak, som var et tretthetsbrudd i et tannhjul i girboksen.

Men dette er ikke et godt nok svar for norske luftfartsmyndigheter, som sier at selve rotårsaken til ulykken fremdeles er ukjent: Altså, hvordan oppsto egentlig tretthetsbrudd og hvorfor ble ikke dette avdekket tidligere?

- Imot sunn fornuft

TV 2s avsløring sjokkerer flere nordsjøarbeidere som ikke ønsker å bruke Super Puma på vei til og fra jobb før havarikommisjonen vet alt om hvorfor ulykken inntraff.

- Det er å gå imot all sunn fornuft å starte opp med Super Puma-helikoptrene, når en ikke har fått et svar. Da er det ikke mye respekt i forhold til de folkene som bruker det til dagen, sier Arne Geir Mehl, organisasjonssekretær i Industri Energi.

Mehl flyr selv mye og har flere hundre helikopterturer til og fra Nordsjøen.

Annonsse:

- Vil ikke reise på jobb

- Jeg synes ikke noe om at de skal begynne å fly igjen. Det har jo vært en del hendelser på engelsk sektor, det samme nå med den hendelsen vi hadde på norsk sektor. Personlig tror jeg ikke at jeg vil reise på jobb, hvis jeg vet at den kommer tilbake, sier Nina Grindheim-Hella, som jobber som mannskap på et helikopterdekk i Nordsjøen.

13 mennesker omkom i ulykken ved Turøy utenfor Bergen. Nå legger EASA press på Norge, som på sin side har valgt å opprettholde flyforbudet, fordi sikkerhetstiltakene som er kommet etter ulykken, ikke er tilstrekkelige.

- Det er ikke greit å bli tvunget til noe som du ikke føler er sikkert. Vi jobber i oljebransjen hvor det er mye fokus på sikkerhet. Dette høres merkelig ut, sier nordsjøarbeider Ole Westhrin.

- Skremmer det deg?

- Det er ikke en hyggelig følelse, sier nordsjøarbeider Westhrin til TV 2.

- Vi bor i Norge, vi må lov å ha våre egne bestemmelser på disse tingene. Det er null tillit til Super Puma. Nordsjøarbeiderne vil ikke ha den i Norge, fastslår Mehl i Industri Energi.

Ekspert i Norge støtter forbud

TV 2s avsløring om at ESA presser på for å få opphevet flyforbudet i Norge, blir ikke godt tatt i mot av norsk helikoptersikkerhetseksperter.

- Samarbeidsforum stiller seg bak og støtter norske myndigheters håndtering av denne saken. Vi mener det er viktig at man får havarikommisjonens konklusjoner på plass og at Airbus også kan redegjøre for hva som ligger bak en beslutning om å fortsette å bruke disse helikoptrene, sier Anders Røskov, leder for Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) til TV 2.

SF er sammensatt av representanter fra flygerforbund, Luftfartstilsynet, helikopterselskaper og ansatte organisasjoner. Forumet mener at man i dag ikke kjenner den bakenforliggende årsaken som kan forklare hvordan tretthetsbruddet oppsto, og hvordan det kunne utvikle seg uten muligheter for å oppdage dette på forhånd.

Også britiske myndigheter opprettholder flyforbudet for de omtalte helikoptertypene.

Turøy-ulykken

* 29 april 2016 omkommer 13 mennesker i en helikopterstyrt ved Turøy utenfor Bergen.

* Luftfartstilsynet innfører umiddelbart flyforbud for helikoptertypene EC225LP og AS332L2

* Først over en måned senere, den 2 juni, velger EASA - Det europeiske luftfartssikkerhetsbyrå - å følge etter ved å innføre flyforbud i hele EU.

* Dette flyforbudet ble opphevet 7. oktober.

* Norge velger av sikkerhetsmessige årsaker å opprettholde flyforbudet, men blir nå presset av Eittas overvåkingsorgan ESA, til å følge EASA.

Faksimila fra Tv2.no Link: <http://www.tv2.no/a/8755851/>

Parats luftfartskonferanse

27.-28. oktober

Konferansen legger vekt på faglig standard, og muligheten til å knytte nettverk og dele erfaringer med andre deltakere og bidragsyttere, i trivelige omgivelser. NHF var invitert som gjester sammen med Adecco Norge, Dansk ALPA, Flyvebranchens Personale Union, og NFO. Det var Øyvind Strøm og Ole-Andre Lindanger som deltok fra NHF. [TEKST ØYVIND STRØM]

Nestleder Vegard Einan åpnet konferansen, og fortalte om saken de har kjørt mot Ryanair på vegne av cabinbesetning som ikke blir behandlet etter norske lover, selv om de har norsk base. Når parat får betalt saksomkostninger fra Ryanair, vil de markere at Ryanair «støtter Parat sin kamp mot useriøse luftfartsaktører økonomisk». Parat luftfart har 3 avdelinger, pilot, kabin, og bakkepersonell. Siste tilskudd i organisasjonen er Viderøe's flygerforening som ble medlemmer i juni i år.

Neste var en «årskavalkade» gjennomgang av året som gikk, ved Thore Halvorsen, med alle konfliktene, streik og mekling i de forskjellige avtaleområdene.

Elin Rise er hovedflyplassutvalgets koordinator. Forteller om mye forskjellige fremstøt ved OSL, for å fremme Parat, mye arbeid som er gjort der med reklamer for parat. En helt tydelig agenda her med å farge mest mulig av hovedflyplassen oransje.

Petter Førde er leder av NPF, Norsk Pilotforbund. De er nå ca 1600 medlemmer og nordens største flyverforbund. De ønsker nå å søke medlemskap i IFALPA, der kun den største organisasjonen i hvert land får være medlem. Det er i dag Norsk Cockpit Forbund som har medlemskap der.

Anneli Nyberg fra SAS Norge kabinforening, snakket om globalisering, og hvordan Parat prøver å jobbe med EASA og ICAO gjennom internasjonale organisasjoner. Parat er medlem av NTF, ETF og ITF. Det viktigste samarbeidet er gjennom NTF i nord. I følge Parat har EASA valgt en ny retning for å tilpasse seg nye foretningsmodeller. I stedet for å fokusere på sikkerhet, er fokuset tilpasning, fleksibilitet og forenkling. Wingly trekkes frem som et eksempel på hva som kommer. De har et konsept som ligner litt på Uber. Prøvet videre på hvordan utviklingen går fra ansatte på flyplasser og i selskaper, til at personellet mer

og mer overføres til bemanningsselskaper. Viste til utvikling i USA, der en ser konsekvensene av dette, de siste 15 år har lønningene der krympet med 30 – 50%. Videre mange eksempler på hva som skjer. Norwegian har i dag mange flere cabin ansatte i utlandet enn i Norge. Det er vanskelig å organisere og få tariffavtaler i mange land. Thailand er et problem for de er redde for jobben sin om de organiserer seg. Samme med USA. Det er ikke bare Norwegian. SAS har cabin crew ansatt i Hong Kong. Quatar hentes frem som eksempel på svært dårlige arbeidsforhold, og ingen rettigheter.

Norwegian saken, og hvilken betydning kan den få var neste. Dommen er anket og vil bli behandlet i lagmannsretten. Kort fortalt er det spørsmål om hvem som er reell arbeidsgiver. Norwegian Air Shuttle ASA er den reelle arbeidsgiveren. Årsaken til at Norwegian ønsker å organisere seg som de gjør, er at de vil organisere bort retten til informasjon og medbestemmelse. Norwegian fjernet tariffestet ytelsespensjon og tapte rettsaken. I stedet for å gjeninnføre ytelsesordningen for alle, flyttet de folkene over i NAN slik at de likevel ikke skulle få ytelsespensjon. Tilsvarende skjedde for de kabinansatte. I etterkant flyttet de streikende piloter over til Pilot Services selskapene som er rene bemanningsbyråer.

Statssekretær Tom Cato Karlsen var gjest. Et tema var endring i utlendingsforskriften slik at crew ikke trenger oppholdstillatelse for å jobbe på internasjonale flygninger til og fra Norge. Tom Cato er positiv til dette og sier det ikke er holdepunkter for å si at lønningene vil bli dårligere. Videre mener han det ikke er holdepunkter for å si at de nye modellene dokumentert i Gent rapporten medfører en uakseptabel risiko. Men det kan ikke utelukkes. På nasjonalt nivå er skatt, trygd, og arbeidsmiljø en prioritet. EU kommisjonen vil støtte en klargjøring av rettighetene til den enkelte

arbeidstaker. Turøyulykken ble tatt opp, en tragisk og trist hendelse som viser at vi ikke kan ta noe for gitt, selv om statistikken har vært veldig god. Det har i ettertid vært stort media fokus på LT og tilsynets ressurser. Det hevdes det ikke er noen fare for sikkerheten men det vil bli behov for mer ressurser i fremtiden for å opprettholde kapasiteten. Tilskudd til tilsynet er økt fra 1.jan 2017. Der er kommet nytt regelverk om droner, men samferdselsdept. Er bakpå med oppdateringer, men ønsker å legge til rette for bruk av droner. HOF0 ble ikke nevnt. Vegard Einan hadde et innlegg og protesterte til statssekretæren på at det åpnes for 3.land, et godt innlegg fylt med skrekkeksempler på hvor galt dette kan bli.

Preben Rasch-Olsen, analytiker i Carnegie hadde en analyse av bransjen. Etter det har gått bra i luftfarten lenge, tror han det kommer noen magre år nå. Og kun de med lave kostnader vil overleve. Der er svært mye fly i bestilling, samtidig som lav oljepris gir lite skroting av gamle fly. Kan gi overkapasitet og lave priser. Et annet problem er at luftfarten sliter med tillit fra kreditorer, dermed stiger kapitalkostnadene i bransjen. I USA har det skjedd en konsolidering, med bedret lønnsomhet som resultat. Han tror det samme vil skje i Europa. Noen tøffe år med konsolidering før det igjen vil gå bedre. Politiet hadde et innlegg om menneskehandel i luftfarten. Kabinansatte har en viktig rolle i forhold til å avdekke menneskehandel. I USA er det trening av kabinansatte og Kripos ønsker det samme i Europa.

Espen Høyby var sistemann ut. Han presenterte OSM, og fremstår som et glansbilde. Bemanningsbyrå står ikke høyt i kurs her i salen. Han prater i veldig generelle ordelag, og pynter på virkeligheten der det passer. Fikk veldig mye spørsmål fra salen, men svarer ikke på noen detaljer. Fremstår ikke som særlig troverdig.



En (u)vanlig hverdag

[TEKST HARALD PRESTVIK]

En ny uke på jobb og innholdet ser ut til å bli akkurat det samme som uka før og uka før det. En ny maskin har kommet inn for vedlikehold. Det kommer inn en slik maskin hver uke, hele året. Derfor vet en akkurat hva som venter enn.

Jobben som flymekaniker og flytekniker går i hovedsak på å ligge et hestehode foran. Det handler om å være preventiv. Enn må finne feil og slitasje før det utgjør en risiko for flysikkerheten. Selv om en del ser ut til å være god, så blir den sjekket og gått over for å være sikker på at den holder fram til neste gang maskinen kommer inn på vedlikehold. Derfor går en vanlig dag ut på å se på og sjekke ting som i utgangspunktet fungerer, men det skal sjekkes og en skal være sikker får maskinen får forlate hangaren.

En av tingene en kommer til å huske lenge er når en skal bytte en komponent. Tankene går til at dette måtte være designet på en mandag, tidlig i desember. Og ikke minst at resten av luftfartøyet er bygd rundt denne komponenten. Personen som monterte denne delen sist må være magiker eller slangemenneske,

for det er nesten umulig å komme til. En hver mekaniker har en svart liste med slike komponenter som er utfordrende å bytte.

Slik går de alle fleste dagene. De glir inn i hverandre og det eneste som forandres mellom ukene er kjennetegnet på luftfartøyet som står inne i hangaren. Men det er noen dager som skiller seg ut.

For en stund tilbake fikk vi i oppdrag å bistå direktoratet for nødnett å fly rundt og sjekke at alle stasjonene fungerer. Dette innebar å fly over alle større sykehus, fjorder og dalstrøk. I totalt to og en halv uke fløy vi personell fra leverandør og direktoratet for nødnett rundt i landet. Jeg var så heldig at jeg fikk

delta på en av disse ukene.

Det er nok mange som misunner en den jobben der en satt og så på utsikten mens en flyr over store deler av landet.

Hvorfor vil en fortsette å jobbe som flytekniker. De fleste dagene glir inn i hverandre og ting repeteres uke til uke. Du vet at neste uke så begynner du på nytt på en ny maskin.

Vell, nettopp på grunn av de dagene der en satt og fikk se mer av landet i løpet av 5 dager enn mange får se i løpet av et liv. Utfordringene som aldri slutter å komme i en konstant læreprosess der det stadig komme noe nytt og ny teknologi.







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 fabrikanterne.

- 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 lovlige 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 kundeforhold 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 kontraktsmessige 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 «backup-løsning» der man prøver å beskytte NOG retningslinje 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.



Annual Congress

Reykjavik 11-14. Oktober

[TEKST ØYVIND STRØM]

Deltakere fra NHF på årets AEI kongress var Øyvind Strøm, og Tommy Olsen. Og ingen av oss hadde noen gang vært på Island før. Vi landet i surt høstvær på Keflavik lufthavn, derfra er det 45 min bussstur inn til Reykjavik. Ikke så mye å se, men er litt fantastisk landskap, naken steingrunn, og ikke ett tre å se på hele turen. Forblåst blir liksom bare fornavnet her. Men vi kom oss da til hotellet, og gjensyn med kolleger fra hele kloden.

Vi ble ønsket velkommen av Birkir Halldorsson, fra den islandske foreningen FVFI.

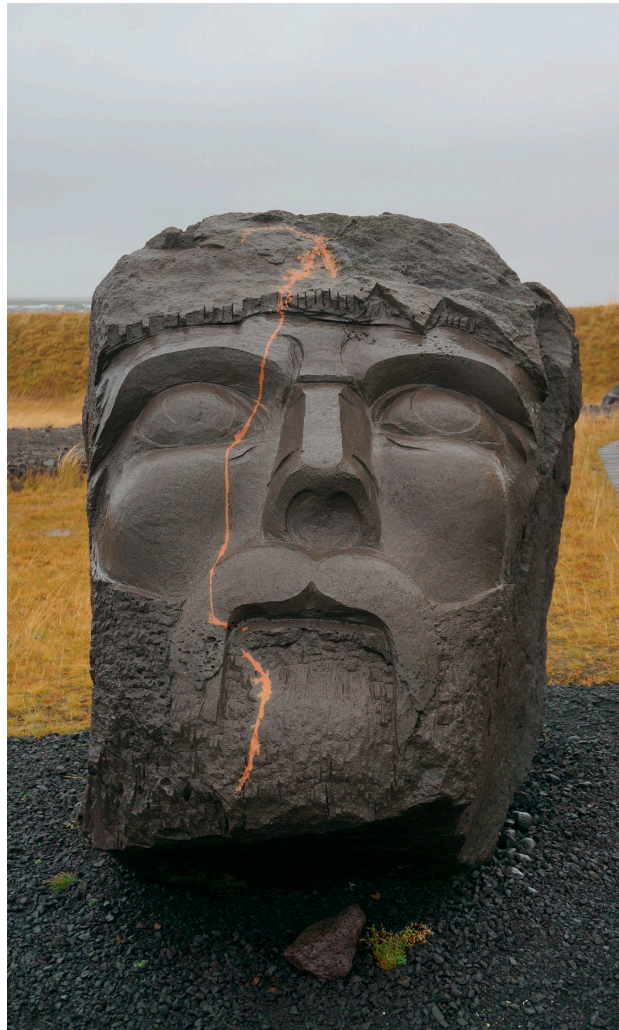
Første agendapunkt var gjennomgang av årsrapportene fra de forskjellige områdene. Der er 3 hovedområder, som hver har sin representant i styret. Det er Secretary Americas, Secretary AsiaPacific, og Secretary Europe. Alle presenterte sine årsrapporter, og det er slående likheter over alt. Vi kjenner oss igjen, de samme

problemer og utfordringer vi har her hjemme, ja det er samme utfordringene de har i USA, i Europa, og i Australia. Mye problemer og utfordringer med økende grad av innleie personell. Bruk av ikke sertifisert personell til å gjøre jobber som krever sertifisert personell. De ser mye outsourcing, maskinene sendes ut til laveste anbyder, world wide. Det fokuseres stadig mer på pris. Dette fører til stadig færre teknikere i de rike industri-landene, da arbeidet forsvinner.

Tungt vedlikehold gjøres i fattige land der arbeidskraften er billig. Hva som egentlig blir gjort, og med hvilken kvalitet er vanskelig å finne ut av. Der er også en stadig tøffere, og mer fagforenings-fiendtlig tone fra bedriftene. Stadig flere saker går til rettslig avgjørelse. Det koster dyrt for fagforeningene, og mange steder klarer de ikke støtte alle sakene de burde, da de ikke har økonomi til det.

Neste var gjennomgang av regnskap, budsjett og revisors rapport. AEI har begrensede midler for å si det forsiktig, de har økonomi på linje med de største lokale klubbene her hos oss. Av nye medlemmer ble det vedtatt å godkjenne søknad om medlemskap fra Sri Lanka. Foreningen der har vært ute i 10 år, men ønsker nå å bli medlem igjen.

Et nytt forslag fra styret i AEI, var etablering av individuelle medlemskap. Det har til nå kun vært åpning for organisasjoner å bli medlem. Men i dagens samfunn, med sosiale medier som facebook etc, opplever en stadig oftere forespørsler om individuelle medlemskap. Noen regler rundt dette var foreslått, og det ble godkjent. Det er dermed nå mulighet for alle teknikere rundt i verden å bli medlem, selv om de ikke er tilsluttet en nasjonal organisasjon som vil bli medlem.



Ger Ove Eriksen fra NFO, som er ATAC chairman, hadde en gjennomgang av endringer i regelverket, på part M og 145. ATAC er AEI sin tekniske komite.

Tommy Olsen hadde laget en presentasjon om Turøy ulykken. Der han hadde fokus på det menneskelige oppi en slik tragedie. Hvor tøft det har vært for alle i organisasjonen, og særlig dem som var nært. Viste hvilket press det har vært fra medier og andre, spekulasjoner fra Airbus og hvordan det har vært å jobbe og prøve å holde fokus midt oppe i alt.

Tim Cullen fra AMFA holdt et bra foredrag om TISA avtalen, og andre liknende handelsavtaler, som TPP og CETA. Hvordan slike overnasjonale avtaler er designet ikke bare til å gjøre den vanlige mann og kvinne maktesløse, men også nasjonale stater vil bli maktesløse. Alt for å tjene store internasjonale konsern.

Julian Hall som er head of maintenance and production i EASA, var invitert for å holde et innlegg. Han forklarte litt om endringene og omorganiseringen som gjøres i EASA. Der gjøres en del store endringer. Det som er positivt for oss, er at han ønsker økt samarbeid med AEI. Han er veldig klar på at han trenger informasjon fra oss som er ute i felten.

Jon Harris er AEI sin representant i SSCC, som er safety standards consultative committee, i easa. Hadde en god rapport av arbeidet der. Spurte how safe is safe? Nå som vi går over på performance based oversight. Snakket om hvilke utfordringer det nye regimet bringer med seg.

Så var det valg, og det var noen endringer. Fred Bruggermann som har vært Secretary General i en mannsalder går ut av styret, men fortsetter som «executive officer». Det betyr at han ikke lenger

er valgt inn i styret, men er oppnevnt av styret til å ta seg av daglig drift av kontoret. Noen må tross alt ta inn posten, og så lenge kontoret ligger i Nederland er det en praktisk løsning.

Det var lagt opp til litt sosialt også ene dagen, det var planlagt utflukt til noen kilder og geysirer halve onsdagen. Men, som sagt så var det høstvær, og såpass vind at det ikke var mulig å reise som planlagt. Det ble busstur rundt i Reykjavik, og en stopp på FVFI's lokale i byen. Det ble en opplevelse det og.

For mer detaljer er AEI's nettside: <https://www.airengineers.org/>

SAS Radison Hotel, Oslo
07.09.2016 Kl: 09:00-16:00

LO luftfartskonferanse 2016

Konferansen ble åpnet av konfransierene Monica Nymoen og Jakob Tveit, fra LO. De fortalte at dette var den første luftfartskonferansen som LO arrangerer, og er et resultat av økt satsing på luftfartssegmentet innen LO. [TEKST TOMMY OLSEN]

Tor Arne Solbakken, Nestleder i LO

Innledet med å fortelle om luftfarten i endring. Det preges av lave priser, race to the bottom, og endring i de ansattes arbeidsvilkår og arbeidsforhold. Selskapene gjør stadig driften mer uoversiktlig, for å prøve å omgå regelverket.

Heldigvis har vi enda ikke rumenske tilstander innen norsk luftfart, på grunn av at myndighetene har tatt ansvar, men dette svekkes blant annet gjennom åpningen for bruk av utenlandsk arbeidskraft i norsk registrerte fly, gjennom endring av utlendingsforskriften. LO har hyret inn AFI for å lage rapport om tilstanden innen norsk luftfart, og denne er snart ferdig.

Statssekretær Tom Cato Karlsen, SD

Karlsen sa at LO var en viktig partner for SD, fordi de kommer med verdifull informasjon om hvordan tilstanden er innen norsk luftfart. Nåværende regjering har fokus på luftfarten, og ser spesielt på problemer i forbindelse med globalisering og ansettelsesforhold. Departementet ga den 14. mars ut et globaliseringsnotat, og ba om innspill til dette. LO har ønsket at departementet skal komme med en stortingsmelding samt en konsekvensutredning av endringene innen norsk luftfart, og spesielt med åpningen for bruk av utenlandsk crew. SD planlegger å utrede problemstillingen, men kan ikke love en stortingsmelding.

Videre omtalte statsråden Norwegians innovative driftsmodell som positiv, spesielt med tanke på stimulering til vekst og sysselsetning. Det ble også påpekt at lønnsforskjellene ikke er så ulike som det er kommet frem i media. Det kan blant annet bevises at cabin crew fra Spania tjener mindre enn crew fra Thailand.

Departementet kan heller verken avvise eller bevise at endringene har negativ effekt for sikkerheten innen luftfarten, og mener derfor det er for tidlig å konkludere bastant med at endringene er negative.

Likevel ble det påpekt at økt/høy rapporteringsvilje må ligge til grunn for de nye driftsmodellene.

Videre omtalte Karlsen Turøy-ulykken, og at man tross veldig god sikkerhetsstatistikk, ikke kan ta sikkerheten for gitt. Det har vært rettet fokus mot LT etter ulykken i media, og hva risikobasert tilsyn gjør i forhold til operasjonene.

Videre mente han at departementet har vært særdeles tydelig på at HOF0 ikke blir implementert om det ikke er minst like bra eller bedre enn det regelverket vi har i dag.

Her ble Karlsen utfordret av Per Arne Utne, som påpekte at departementet ikke bare måtte sammenligne paragraf mot paragraf i regelverkene, men også måtte se på den totale konsekvensen av innføringen. Karlsen beklaget da at han hadde ordlagt seg uklart, og rettet det opp til at hvis ikke det totale bilde ble likt eller bedre, så skulle ikke HOF0 implementeres.

Pål Vegard Hageseter, Journalist, og forfatter av boken Fritt fall

I boken har Hageseter belyst de nye modellene som har utviklet seg innen arbeidet til cabin og cockpit crew etter lowcostselskapene har kommet på banen med sine kreative driftsmodellene.

Det er noen år siden boken ble gitt ut, og Hageseter har nå fått undersøkt effektene som har utviklet seg over tid. Det er skremmende forskning. Han har blant annet avdekket at 40% av styrmennene i Croatia Air går på Pay-to-fly kontrakter. Qatar Airlines sine crew har omtrent

ingen rettigheter, men pålegges svært mange plikter, både i jobbsammenheng, men også på fritiden.

Han belyste også problematikken med å ha et selvfinansiert utdanningssystem, der man ender opp som gissel for å få en jobb.

Elin Moen, professor BI

Moen innledet sitt foredrag om å snakke om de endrede forholdene for arbeids- og ansettelsesvilkårene innen luftfarten, og påvirkningen disse har hatt av internasjonal økonomi. Det er stort preg av konkurranse, og arbeids- og ansettelsesformer lider under dette.

Videre snakket Moen om konkurranse globalt, og om muligheten for «fair competition». Hun redegjorde for nye driftsmodeller hos LCC selskaper, kontra gamle national carriers. Til slutt ble Gulfselskapene belyst, der det er fullt lovlig med statsstøtte, og det er derfor svært vanskelig for europeiske selskaper å konkurrere med disse selskapene, siden de tilbyr både høy servicegrad og rimelige billetter.

Yngve Carlsen, NF

Carlsen redegjorde også for de endrede arbeidsforholdene til crew, og da spesielt for cockpit crew. Konsepter som pay-to-fly og bogus employment ble gjennomgått. Han henviste til eksempler i Hageseters bok, og redegjorde også rundt dette.

Yves Jorens, Professor Ghant University Belgia

Jorens redegjorde for forskningen og funn som ble gjort i arbeidet med rapporten om Atypical employment in aviation. Mye av materialet er brukt som senere argumentasjon i saker som arbeidstakersiden kjører.

Atle Johansen, jurist LO

Johansen redegjorde for status i rettsaken som



LO har opprettet mot staten, i forbindelse med endringen av utlendingsforskriften. Johansen presenterte LO's argumenter, og slo fast at regjeringens påstander ikke holdt mål.

Francois Ballestero, European Transport Workers Foundation

ETF representerer 250.000 medlemmer totalt, og jobber kontinuerlig med å følge opp spørsmål angående arbeids- og ansettelsesforhold for flygende personell i Europa. Ballestero snakket om viktigheten av dommen i Cocca-saken, og at dette er en viktig seier for å få stoppet sosial dumping.

Saker som rule-shopping, bruk av personell fra 3rd countries, og pay-to-fly er også tema de ønsker å bekjempe.

Lise Christoffersen, AP (Arbeids- og sosialkomiteen)

Christoffersen redegjorde for politikernes vilje til å ta tak i problemene innen norsk luftfart, og om det er politisk vilje til endring. Hun representerer de «rød-grønne» og lovet at de skulle jobbe for å sikre norske arbeidsplasser og arbeidsforhold fremover. Dette vil også bli arbeidet med internasjonalt gjennom deres søsterpartier i andre nordiske land. (SAMAK).

Arne Roland, Adm. Dir CHC HS

Roland åpnet med at helikoptertransporten er en uunnværlig funksjon for nasjonal økonomi, og olje- og gassproduksjonen i Norge. Helikopter eneste og beste alternativ for effektiv og sikker transport offshore. Han fortalte videre om HS historie, fra første oljeprov ble fraktet til land fra Ekofisk, og frem til i dag.

Han påpekte, på tross av den nylige ulykken at norske helikoptertransport offshore, er den sikreste i hele verden. Videre redegjorde han kort for Turøy-ulykken, og mente den både har fungert som en påminnelse, samt skapt debatt

om hvor viktig og skjør transporten er. Han påpekte spesifikt, at så langt man kan se, har ulykken ingenting med kostnadsutt å gjøre. Videre ledet Roland innlegget sitt inn på biten om kostnadsutt, og reduksjon av behov for helikoptertjenester på norsk kontinentalsokkel. Han mente at kostnadsutt i en allerede presset bransje (helikopter står for 1,2% av utgiftene med driften offshore, men ruver på topp på risikoskalaen), ikke nødvendigvis var rette stedet å skvise ut de siste kronene til fortjeneste.

Den reduserte etterspørselen av tjenestene vi leverer, skaper også mye tap av verdifull kompetanse ut av bransjen.

Roland redegjorde for CHC HS restrukturering, og refinansiering, og la stor vekt på at alle parter i selskapet bidrar. Han snakket også om at man ikke må se seg blind på kortsiktige besparelser, og at dette kan gå ut over grunnpilarene, som han mente var kunnskap, erfaring og spisskompetanse med operasjoner i Nordsjøen. Det har i Norge vært over lengre tid et konstant fokus på risikoreduksjon, noe som gjenspeiler seg i redusert antall ulykker. Han påpekte at sterke fagmiljøer må prioriteres, men dette er utrolig vanskelig i et marked som er redusert med ca 40%.

Videre henviste Roland til generell dårlig økonomi, og hard konkurranse hos alle norske operatører, og viste regnskapstall for å understøtte denne påstanden.

Han nevnte også at HSS-3 belyser to store trusler for sikkerheten, og disse er mangel på kompetanse hos teknikere/piloter, samt kontinuerlig kostnadsutt/fokus i oljebransjen. Det er også viktig at man ta aspektet med opplevd sikkerhet seriøst. Man må ha tid til passasjerene, maskinene skal være i god stand, både teknisk og estetisk. Redusert

turn-aroundtider svekker muligheten til dette. Vi vet hva som historisk har virket, og man bør forholde seg til dette, også i fremtiden. Likevel har alle tiltak sin pris (erfaring og kompetanse). Noen må være villige til å betale for å opprettholde og forbedre standarden vi har i dag, om vi skal klare å levere sikre helikoptertjenester også i fremtiden.

Henrik S. Fjeldsbø, IE

Fjeldsbø redegjorde for Turøy-ulykken, og snakket spesielt om at IE aldri kom til å akseptere kutt i sikkerheten for transport offshore.

Avinor

Avinors representanter redegjorde for effektiviseringsprosesser med Remote Tower prosjektet, der man skal sette opp kameraer, og fjernstyre tårnoperasjoner på mindre flyplasser fra et sentralt kontrollsenters. Dette vil være kostnadsbesparende, og mer effektivt enn tradisjonelle tårn på alle flyplasser som Avinor driver. Til sammen har Avinor som mål å kvitte seg med 36 tårn, når prosjektet er fullt utbygd.

Videre ble det presentert resultater fra introduksjonen av Biodrivstoff på Gardermoen, og fremhevet hvilken suksess dette prosjektet har vært.

Ove Myrvold, SAS

Myrvold redegjorde for SAS sine planer fremover, med å fornye flyparken, og dermed spare miljøet. Han sa også at SAS aldri vil ansette crew og bakkemannskaper på pay-to-fly og kreative modeller slik som konkurrentene gjør.

Til slutt ble konferansen oppsummert og avsluttet av Peggy Hessen Følsvik, som er førstesekretær i LO.

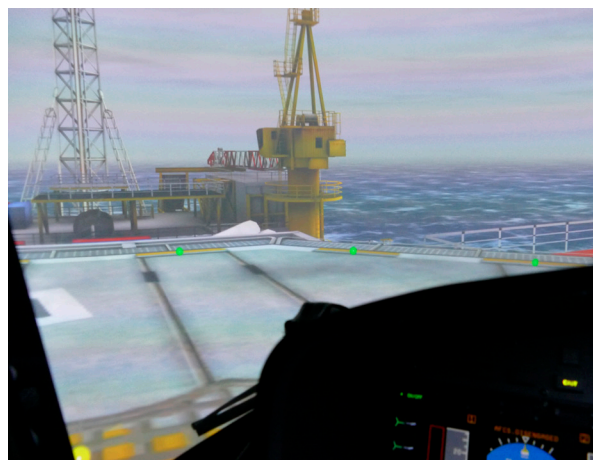


THALES EC225 SIMULATOR

på Sola

Thales nye 225 simulator kom i drift i år.
NHF Info har vært på besøk med omvisning.

[TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL]



Thales har flyttet inn i et helt nytt bygg rett ved flyplassen. De har flotte fasiliteter med ett stort klasserom og seks briefingrom, alle godt utstyrt med det som trenges for opplæringen. De tilbyr komplett opplæring på EC225, ved hjelp av samarbeidspartnere eller kun simulator-trening for de selskapene som stiller med egne instruktører. Simulatoren er siste tilskuddet i ett tøft marked, det er nå to EC225 simulatorer i Norge, to i UK og en i Frankrike.

Den nye 225 simulatoren er verdens mest moderne i sitt slag. Det er en level D simulator der de fleste scenarier kan utføres. I dag er det kun trening for piloter, men den er planlagt utvidet til full rescue simulator der flir operatør og heisoperatør kan være med på trening.

Oppbyggingen av den nye simulatoren er gjort på en måte som gjør at den bruker 60% mindre energi enn en tilsvarende

tradisjonell simulator. Og den er utrolig stillegående.

Når man kommer opp trappen og inn i simulatoren er det ett flott syn, med cockpiten til EC225, instruktørstasjon og en 'fantastisk utsikt' på lerretet. Og sette seg i cockpiten er som å sette seg i en EC225, og når det hele starter opp er det bare å la seg rive med. Med en fantastisk grafikk og med full motion er det som å være med på en virkelig tur. Det er vel ikke mulig å få det nærmere virkeligheten enn dette. Vi fikk prøve å fly, og de som jobber i Nordsjøen skal være glad for at jeg ikke er pilot.

Simulatoren til AW101 (redningshelikoptre) blir også på Sola. Dette er et samarbeid mellom Augusta Westland, Thales og Forsvaret. Thales skal drifte simulatorens Forsvaret stiller med egne instruktører. Når det nye bygget er ferdig har de plass til fire simulatorer.

Thales er ikke noe lite konsern, de har 61.000 ansatte i 56 land. Hovedområdene for Thales er Luftfart, Romfart, Bakke transport, Forsvar og Sikkerhet.

De har 110 simulatorer fordelt på 25 land. Simulatorer er under luftfart, som også leverer utstyr til ATC, instrumentering og annet utstyr til fly. Alle som jobber i flybransjen kjenner til Thales, og har vært borti utstyr som de har produsert.

Thales har vært 100 år i Norge, her startet det som Standard Telefon og Kabelfabrikk (STK) og de har 230 ansatte i dag.

Thales er nummer en i Europa på simulatorer og trening. De leverer alle typer simulatorer fra fly til kjøretøy.

En helt dagligdags ting for oss alle, 80% av alle banktransaksjoner i verden er kryptert av Thales.



AEI, EASA CRS statement

The certificate of release to service has been discussed by industry experts and EASA representatives in a number of working groups looking to propose amendments to the regulations.

Some of the proposals (including an unlicensed certifier) had they been accepted, would have significantly altered the CRS process following maintenance and made the licence obsolete.

Indeed some alternative systems still in use today are nothing more than a variation of the unlicensed theme with some even going as far as making the act of certifying nothing more than an administrative act.

Although these systems have been approved by many NAA's within Europe, AEI always considered these procedures to be contrary to the intent of both EASA and ICAO requirements. AEI has worked relentlessly in its pursuit to ensure that only Licensed Certifiers are able to issue a certificate of release to service and only after having themselves verified that the work has been performed correctly. Simple checking for a signature (even if the signature is from a qualified but unlicensed mechanic) is

not an acceptable means of verifying the work has been completed in accordance with Part 145.A.50. The Licensed Certifier has the last call on the amount of involvement they would like to perform in order to be satisfied that the maintenance can be properly released, and this level of involvement cannot be predefined or limited by the organisation's procedures.

To this end AEI are now witnessing the fruit of its endeavours. In this edition of RTS, after

many meetings and negotiations, EASA have finally issued a clear statement explaining who is responsible and accountable when a CRS is issued after maintenance. This statement coupled with EASA standardisation team NAA audits, should put an end to the ability of operators and maintenance organisations to deliberately misrepresent the regulation.

To be clear there is only one person trained and approved to certify that all tasks have been performed correctly and that the aircraft is ready to be released to service. That person is the Licensed Aircraft Engineer.

Make no mistake, this EASA statement is a direct result of AEI participation and negotiation at the highest level within Europe. If it was not for the work the board members of AEI delivered on your behalf, the European engineers licence as we know it, would potentially now be obsolete.

The certificate of release to service as described in EASA Part 145.A.50 is one of the fundamental principles in the European regulatory framework for airworthiness.

Several items of discussion and cases of difference in interpretation have been raised with the Agency in the past and are currently subject of two rulemaking tasks:

- RMT.0217 (M.029) 'CAMO and Part-145 responsibilities'.
- RMT.0097 (145.024) 'Functions and responsibilities of B1 and B2 support staff'.

The content of those NPAs cannot be used directly to answer today's questions as we have to comply with the rules that are applicable today, however the following bullet points will address a number of issues currently experienced around the issuance of a certificate of release to service (CRS) and give guidance on EASA's view/interpretation of those items:

Appropriately authorised certifying staff

In order to issue a CRS the certifying staff have to be formally authorised by the maintenance organisation to do so.

The word 'appropriately' means that the person can only be authorised when the organisation has verified compliance with all the applicable qualification requirements, only for the scope of work applicable to that qualification (in the case of Part-145 organisations, please refer to 145.A.30, 145.A.35) and always within the privileges granted by the Part-66 licence held by the person (refer to 66.A.20).

This means that, for example, in the case of a line maintenance event which includes a

daily check + some single running tasks + requested defect rectification entered in the Technical Log by the crew, if such event includes tasks within the scope of B1 and B2 privileges (mechanical tasks and avionic tasks), then a single release to service can only be issued if the person issuing it holds both the B1 and B2 licences. It is not possible for a B1 certifying staff (or for a B2 certifying staff) to issue a single release to service covering the full maintenance event. The other option is to have a B1 certifying staff issuing a release to service for the mechanical tasks and a B2 certifying staff issuing a release to service for the avionics tasks, which would become a multiple release system.

When it has been verified that all maintenance ordered has been properly carried out

This doesn't necessarily mean that certifying staff have to perform or supervise the whole process of every task, but the necessity of assessing the complexity of each task, making sure that they have been assigned to personnel authorised to sign-off to the corresponding level, coordinating the different tasks, supporting that personnel in case of any mistakes or unexpected difficulties and verifying that the job has been completed and signed-off properly.

As a consequence, this is not just an administrative task which can be performed from a remote location or without having been involved at all. Certifying staff have the last call on the amount of involvement they would like to perform in order to be satisfied that the maintenance can be properly released, and this level of involvement cannot be predefined or limited by the organisation's procedures.

In the case of base maintenance, what are the functions and responsibilities of 'support staff'

The qualification criteria for certifying staff and support staff are identical as both:

- must have a Part-66 licence with the corresponding type ratings;
- must have the same recent experience and continuation training;
- must have training in human factors and company procedures; and
- are subject to the same competence assessment; The only difference is that in the base maintenance environment there is an additional function, the category

C certifying staff. However, this function is more administrative due to the more complex environment.

Regarding the level of involvement of the

support staff, 145.A.30(h) states that 'B1 and B2 support staff shall ensure that all relevant tasks or inspections have been carried out to the required standard before the category C certifying staff issues the certificate of release to service'.

This requirement is of a similar nature to the one contained in 145.A.50(a), where certifying staff are required to ensure that 'it has been verified that all maintenance ordered has been properly carried out'. As a consequence, the level of involvement expected from the support staff follows the same principles as indicated above for certifying staff.

What is the function of personnel authorised to 'sign-off'

AMC 145.A.65(B)(3) states that, in order to prevent omissions, every task or group of tasks should be signed off by formally authorised personnel after its completion. It also states that a 'sign-off' is different from a 'release to service'.

Furthermore, this AMC states that work by 'unauthorised personnel' (temporary staff, trainee..) should be checked by 'authorised personnel' before they sign-off. 'They' means 'authorised personnel' (formally authorised to sign-off).

This concept of personnel authorised to sign-off is in line with the provisions related to the assessment of mechanics contained in AMC 145.A.30(e)(3). This assessment should guarantee that 'mechanics shall be able to carry out tasks to any standard specified in the maintenance data, and will notify supervisors of mistakes requiring rectification to re-establish required maintenance standards'.

Nevertheless, holding a 'sign off' authorisation doesn't mean that the authorised person can sign-off all tasks. It means that he/she can sign-off tasks up to the authorised level, depending on the training and experience held, and in accordance with a procedure described in the M0E. Furthermore, even if this person is qualified and able to carry out the task to the required standard, this does not mean that certifying staff and support staff are not needed. The presence of certifying staff and support staff is an additional safety barrier and, as explained above, has the function of coordinating the different tasks, supporting those mechanics in case of any mistakes or unexpected difficulties and verifying that the job has been completed and signed-off properly.

Julian Hall
Head of Maintenance & Production, EASA



KURS OM PERMITTERING, NEDBEMANNING OG OPPSIGELSE

I den krevende situasjonen i bransjen vår er i, ble det satt opp kurs med advokatfirma Arntzen de Besche der hovedmålet var å skolere de tillitsvalgte i regler og rettigheter i forbindelse med oppsigelser og permitteringer.

[TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL]

Det er dessverre slik når noen kontrakter reduseres og andre skifter leverandør, må noen selskaper si opp mens andre må ansette.

Deltakere på kurset var NHF's styre og tillitsvalgte i lokalforeningene. Totalt var vi ca 25 som fikk en gjennomgang av de regler og lover som gjelder i slike tilfeller.

Det er både bedriftens og de ansattes interesse at det er reelle drøftelser, slik at oppsigelser og permitteringer blir gjort riktig. De tillitsvalgte har en 'verktøykasse' i form av AML og overenskomster, og ofte viser det seg at de tillitsvalgte er bedre skolert i dette enn

bedriftenes representanter.

Det gjelder og få alt på bordet med en gang, omfanget av oppsigelsene (er tallene riktig), utvelgeskrets (hvilke grupper blir berørt) og kriterier (hvordan skal rekkefølgen være, ansiennitet, kompetanse eller andre faktorer). Er det måter å redusere omfanget på, tidligpensjon, utleie, redusert arbeidstid, eller andre løsninger?

Dette er det viktig at ledelse og tillitsvalgte blir enige om, slik at prosessen blir riktig. En ting er å miste jobben, noe som kan være dramatisk for den det gjelder. Men hvis ting er gjort riktig i henhold til avtaler og lovverk er

det lettere å forholde seg til den avgjørelsen som blir tatt. Å få oppsigelser på feil grunnlag, skaper strid og dårlig miljø på arbeidsplassen, i tillegg til at det kan bli kostbart og slitsomt både for bedriften og de ansatte i form av tvister og rettsaker.

I tillegg må også de tillitsvalgte ta hensyn til de som skal være igjen, og prøve å bidra til å sikre flest mulig arbeidsplasser videre.

Har du spørsmål, eller innspill i forbindelse med dette så er det viktig å ta det opp med din lokalforening så tidlig som mulig.



Lørdag 3. desember var det familiedag hos CHC Helikopterservice, med ca 700 fremmøte i alle aldre. I år er det 50 år siden selskapets første kommersielle tur landet på Ocean Traveler 19. juli, med Mike Boxill som kaptein. CHC Helikopterservice

flyt også den første oljeprøven tilbake til fastlandet julaften 1969. Det er et selskap med mye historie og erfaring som rundet 50 år i år, noe som kom i skyggen av den tragiske Turøyulykken.



ARRANGEMENT & BEGIVENHETER

Her følger en oversikt over ulike arrangement og begivenheter som forbundet planlegger inn i sin aktivitet i tiden fremover. Referater og artikler fra de ulike arrangement vil bli publisert i medlemsbladet og på nettsidene våre.

Dersom noen av medlemmene eller lokalforeningene deltar på ulike events av interesse er dere hjertelig velkommen til å sende inn både bilder og litt tekst til bruk i bladet.

Representantskapsmøte

24.-26. februar

Forbundets høyeste organ, Representantskapsmøtet arrangeres 26-28 februar. Alle Lokalforeninger ønskes velkommen!

Heli Expo, Dallas, Texas

6.-9. mars

Heli-Expo er verdens største møteplass for helikopterbransjen. Det er og et av de få steder der NHF kommer i kontakt med alle aktuelle fagforbund under samme tak.

KONTAKTPUNKT I NHF

Har du spørsmål og lurer på hvem du bør kontakte? Her er oversikten over de forskjellige e-mailadressene våre.

post@nhaf.no

Denne adressen benyttes du dersom du ønsker å kontakte forbundet sentralt.

afu@nhaf.no

Forbundets arbeidsutvalg bestående av leder, nestleder, sekretær og styremedlem økonomi. Post til denne adressen blir også arkivert av forbundssekretær. Benytt denne dersom det er spørsmål som krever rask avklaring fra ledelsen i forbundsstyret.

lokalforeninger@nhaf.no

Denne adressen benyttes for å kontakte alle lokalforeningsledere i NHF.

styret@nhaf.no

Post til denne adressen går til hele styret. Hensiktsmessig dersom du har en sak som skal behandles på neste styremøte.

pensjon@nhaf.no

Denne adressen videresender din henvendelse til pensjonsutvalget i NHF. Dette består av representanter fra de respektive lokalforeninger.



LTF

Leder:

Harald Fosslø Prestvik
E: leder@lfff.no
M: 413 03 174

Nestleder:

Øystein Sandnes
E: nesleder@lfff.no
M: 906 18 187

Sekretær:

Geir Opgård
E: sekretær@lfff.no
M: 900 31 713

Styremedlem økonomi:

Stian Alexander Johnsen
E: økonomi@lfff.no
M: 913 53 925

Styre / vara- medlem:

Ørjan Bjerrang
E: styremedlem@lfff.no
M: 979 69 004

STYRE - M19 (CAE)

Leder:

Ole Magne Lie
E: ole.lie@cae.com
ole.m.lie@lyse.net
M: 997 37 769

Sekretær/kasserer:

Jan Børge Larsen
E: jblarsen@cae.com
M: 901 27 977

Styremedlem:

Hans Otto Hansen
E: hansotto.hansen@cae.com
M: 408 29 648

STYRE BNTF

Leder:

Jan Magne Stanghelle
E: leder@bntf.no
M: 924 39 177

Nestleder:

Jarle Steinnes
E: nestleder@bntf.no
M: 928 93 806

Sekretær:

Rune Fylkesnes
E: sekretær@bntf.no
M: 951 76 756

Kasserer:

Kim Robert Heggvold
E: kasserer@bntf.no
M: 474 15 157

Styremedlem 1:

John Søraunet
E: styremedlem1@bntf.no
M: 456 02 668

Styremedlem 2:

Kjetil Holte
E: styremedlem2@bntf.no
M: 932 28 264

Styremedlem 3:

Kent Christensen
E: styremedlem3@bntf.no
M: +45 21 49 37 11

Styremedlem 4:

Jostein Grimsli
E: styremedlem4@bntf.no
M: 901 49 385

NHSTF

Leder:

Torben Skovhus
E: t.skovhus@aaganet.dk
M: +45 262 18 492

BLUEWAY

Kontaktperson:

Dennis Hansen
E: dennishansen77@gmail.com
M: +45 207 05 170

NLATF

Tillitsmann:

Freddy Johnsen
E: freddy.johnsen@norskluftambulans.no
M: 976 76 150

**MEKANIKERFORENINGEN,
CHC HELIKOPTER SERVICE**

Leder:

Håvard Dale
E: havard.dale@chc.ca
nuck_dean999@hotmail.com
M: 55 98 31 24/952 50 103

Nestleder:

Jostein Voll
E: jostein.voll@chc.ca
M: 51 94 18 12/ 51 48 72 80
924 43 163

Kasserer/Styremedlem Bergen:

Marius Høvik
E: marisus.hovik@chc.ca

Styremedlem Sola:

Tore Loe
E: tore.loe@chc.ca
M: 51 94 18 47/ 480 25092

Styremedlem

Floro-Kr.Sund-Br.Sund

Egil M. Kongshaug
E: egil.kongshaug@chc.ca
M: 71 56 51 08/975 05 771

Styremedlem Reisende

Onshore/Offshore:

Frode Bjelland
E: frode.bjelland@chc.ca
M: 51 94 18 47/ 906 70 419

**MEKANIKERFORENINGEN
HELI-ONE**

Formann:

Stig Selvåg
E: stig.selvag@heli-one.ca
formann@mekanikerforening.no
M: 51 94 16 96/ 915 99 436

Nestformann:

Inge Aasnes
E: inge.aasnes@heli-one.ca
nestformann@heli-one.ca
M: 51 94 17 54/ 402 16 520

Sekretær/Kasserer:

Kjell Strand Hovland
E: kjell.hovland@heli-one.ca
kasserer@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 86/ 414 79 736

Styremedlem verksteder:

Stephen Dinsley
E: stephen.dinsley@heli-one.ca
verksteder@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 22/ 51 65 64 01
986 08 974

Styremedlem Hangar:

Alf T. Skjæveland
E: alf.terje.skjaeveland@heli-one.ca
hangar@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 54/ 413 11 747

Styremedlem Blokk 9

Vegard Nystad
E: vegard.nystad@heli-one.ca
blokk9@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 67/ 906 95 770

Hovedverneombud

Vegard Nystad
E: vegard.nystad@heli-one.ca
blokk9@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 67/ 906 95 770

TAF HELI-ONE

Leder:

Jens Morten Mørland
E: jens.morland@heli-one.ca
M: 51 94 18 16/ 456 02 200

Nestleder:

Ingse L. Øverland
E: ingse.overland@heli-one.ca
M: 51 94 18 04/ 450 35 705

Sekretær:

Kristine Mykkeltvedt
E: kristine.mykkeltvedt@heli-one.ca
M: 51 94 18 28/ 997 25 418

Kasserer:

Joakim
E: kristine.mykkeltvedt@heli-one.ca
M: 51 94 18 28/ 997 25 418



Lokalforeningene

Etter at spaltene med oversikt over lokalforeningene kom inn som fast innslag i bladet har vi fått mange positive tilbakemeldinger.

Dette er svært nyttig informasjon både for tillitsvalgte i sine daglige arbeidsoppgaver. Også for medlemmene.

NHF kommer derfor med en sterk oppfordring til alle lokalforeninger om å melde inn endringer fortløpende for å holde listen mest mulig komplett.

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 204
4097 Sola

Ønsker du å annonsere i
NHF NYTT

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