

OFFSHORE HELIKOPTER

VERNEOMBUDETS HMS-KRAV TIL NYE KONTRAKTER MED HELIKOPTERSELSKAPER

HJELPETEKST I RØD SKRIFT

Utarbeidet av LO Helikopterutvalg - Versjon 1 (2020)

Hensikten med dette dokumentet er å gi verneombud og tillitsvalgte en dypere innsikt i hva som ligger bak de tilleggskravene som er utarbeidet innenfor offshore helikoptersikkerhet. Verneombud i alle bedrifter har rett til å være med på HMS-delen i en kontraktsprosess. Verneombud skal bidra positivt og ansvarlig i slike prosesser og kan kreve at disse tilleggskravene skal legges til grunn i forbindelse med alle helikopterkontrakter.

Vi vurderte også å sette et eget krav til at helikopterselskapet er organisert og at selskapet har inngått tariffavtale med et fagforbund. Vi valgte etter en nøye overveielse å ikke stille dette kravet da det er usikkert om det er juridisk holdbart. Vi oppfordrer likevel at dere påvirker slik at selskapet som blir valgt har dette på plass.

Utvalget som har utarbeidet disse kravene består av on-/offshore tillitsvalgte, verneombud og rådgivere som har betydelig erfaring (piloter, helikopterteknikere, redningsmenn etc.) knyttet til offshore tilbringertjeneste, skyttel og redningstjeneste (SAR). Her følger kravene fra kravdokumentet med forklaring:

- 1. Norog retningslinje 066 (pr. 1/1-19) skal i sin helhet legges inn som krav i alle helikopterkontrakter.**

Denne retningslinjen inneholder en mengde operative og tekniske risikoreduserende krav utover det luftfartsmyndighetene har som minimumskrav. Retningslinjen ble utarbeidet av oljeselskapenes fagekspertise for ca. 15 år siden og er i dag forankret i Norsk olje og gass (NOROG). Merk at dette kun er en retningslinje og at det er selskapet som inngår helikopterkontrakten som må velge å legge den til som kontraktskrav. Sørg derfor for at retningslinjen legges inn som kontraktskrav, og at versjonen som var gyldig 1/1-19 er den som gjelder. Sistnevnte for å sikre mot at det gjøres endringer der hensikten er å redusere kostnader.

- 2. Vedlikehold av helikoptrene som brukes på Norsk kontinentalsokkel, skal foregå hos Norsk part 145 organisasjon (verkstedorganisasjon), godkjent av det norske Luftfartstilsynet.**

Hensikten med dette kravet er å sikre at den gjennomgående tekniske kompetansen som er bygd opp i Norge over flere tiår ikke går tapt. Operasjoner med offshorehelikopter

finner man i hovedsak kun rundt Nordsjøen i Europa. Norge har derfor en helt unik posisjon når det gjelder høyt nivå på teknisk kompetanse innen offshorehelikopter. Dette fra start av utdanning til man slutter i arbeidslivet, noe man sjelden finner andre steder i Europa. Det rekrutteres blant annet fra bransjen både til utdanningsinstitusjoner for nye teknikere, men også til luftfartsmyndighetene som fører tilsyn med de daglige operasjonene i Norge.

Kompetansen har også en vesentlig betydning for den gode sikkerhets- og rapporteringskulturen vi har i Norge. Dette gjenspeiles i at Norge har en av verdens laveste ulykkesstatistikker. Andre land som driver med offshore helikopterflyvning i Europa omtaler den norske standarden som "The Gold Standard". Det er derfor viktig at vi sikrer den norske tekniske kompetansen og norsk verkstedorganisasjon med nasjonal godkjenning i årene som kommer.

3. Helikoptertypene Super Puma L/L1/L2 skal ikke benyttes til tilbringertjeneste eller skyttel. Heller ikke eldre typer eller typer som ikke har nødvendig sikkerhetsutstyr i henhold til Norog 066. Herunder (ikke uttømmende): S-61, S-76, H175 eller H155. Samt helikoptertyper som tidligere ikke har vært benyttet på norsk kontinentalsokkel. H225 skal inntil videre ikke benyttes til tilbringer eller SAR-helikoptertjeneste.

Hensikten med dette kravet er å unngå at det blir åpnet for eldre helikoptertyper, eller at de blir tilbudt av helikopterselskapene. Enkelte helikopterselskaper kan være tjent med å by inn eldre teknologi/helikoptre, og/eller helikoptre som mangler sikkerhetsutstyr. Prisen for disse helikoptrene er betydelig lavere (står kanskje på lagring uten kunder i dag) og kan med det friste anskaffelsespersonellet til å velge disse. Kravet slik det er formulert sikrer mot anskaffelse av helikoptertyper som ikke møter de nyeste sikkerhetskravene, og mot valg av helikoptertyper uten sikkerhetsutstyr som er beskrevet i Norog 066. Merk at Airbus H225 (helikoptertypen fra Turøy-ulykken) heller ikke må velges som tilbringer- eller SAR-helikopter inntil videre. Med «inntil videre» så mener vi at vi ikke har tillit til helikoptertypen før anbefalingene fra den norske havarikommisjonen (SHT) er ivaretatt. I praksis betyr det betydelig modifisering eller ny hovedgirboks før vi vurderer og aksepterer bruk av typen igjen.

Merk at kravet også sikrer at det ikke innføres en helt ny helikoptertype før den møter alle våre nasjonale krav, er utprøvd og vurdert.

4. Dersom S-92 skal kontraktsfestes i ny kontrakt så skal den være oppgradert til versjon S-92A+ eller S-92B. Ved ønsket endring av eksisterende kontrakt så skal S-92 oppgraderes til S-92A+. I påvente av nye helikoptertyper aksepteres det operasjon med én helikoptertype på norsk kontinentalsokkel, gitt at det legges til rette for en fordeling mellom dagens S-92 og kommende S-92A+ og B.

Det jobbes nå med å oppgradere Sikorsky S-92 til en S-92A+ eller S-92B modell. A+ og B er stort sett det samme, med unntak av litt større vinduer og skrogforsterkninger på B-modellen. Det viktigste er en ny hovedgirboks som får en ekstra oljebeholder. Det vil bidra til helikoptret kan fortsette å fly helt til land/rigg dersom det skulle oppstå en oljelekkasje. Formuleringen sikrer at selskapet som inngår kontrakten (med støtte fra dere) har et bevisst forhold til at en oppgradering er nødvendig dersom en oppgradering blir tilgjengelig. Slik det ser ut nå er det usikkert om oppgraderingen kommer. Og hvis den skulle gjøre det så vil den ikke være tilgjengelig før i 2024.

Dette vil i stor grad ivareta problemstillingen med at vi i dag bare har én helikoptertype for tilbringertransport på norsk sokkel.

5. Til onshore- eller offshore-SAR skal AWSAR-helikopter med Full De-Ice benyttes. For Back-up-SAR så skal full AWSAR med De-Ice benyttes. Videre kreves følgende:
 - a. To heiser
 - b. Mulighet til å redde opp til 21 reddede i et løft.
 - c. Beredskapstid ved tilbringerflyging: 15 minutter (fra varsel er mottatt til helikoptret er i luften)
 - d. Regulære dokumenterte SAR/Medevac samtreninger med rigg(er) samt umiddelbart ved oppstart av kontrakt.

Her tar vi inn det som er viktigst vedrørende en effektiv SAR-tjeneste. Erfaring har vist at det som her nevnes «glemmes» eller følges ikke opp. Med det kan man ende opp med SAR-helikoptre som ikke har det utstyret eller beredskapen som er nødvendig. De-Ice betyr at helikoptret har utstyr for å hindre oppbygging av is på rotorblader.

6. Nasjonal standard for redningsmenn skal følges.

Denne standarden er utviklet i regi av Justisdepartementet, samt Helse- og omsorgsdepartementet, for å sikre at redningsmenn har den skolering og trening som de mener er nødvendig for å kunne levere en profesjonell medisinsk og redningsteknisk tjeneste.

Eventuelle permanente eller midlertidige unntak fra ovennevnte krav skal skriftlig forelegges og godkjennes av verneombudstjenesten.

Det er ofte slik, også her, at det er behov for dispensasjoner. Vi mener det er viktig at dere holdes oppdatert på de områder der det blir innvilget dispensasjon. Disse vil som regel være HMS-relaterte og kan være kompliserte å forstå. Er det spekulativt for å redusere kostnad, eller er det helt relevant? Med det sørg for at eget selskap må ta en runde via dere før de innvilger dispensasjon. Vi i LOs Helikopterutvalg kan bidra med en faglig vurdering og råd om det er ønskelig i slike tilfeller.