



Helikopterutvalg

Krav og forventninger til
sikkerhet og beredskap

-

Offshore helikopteroperasjoner

FORORD

Dette dokumentet er utarbeidet av LO Helikopterutvalg. Formålet er å sikre gode prosesser forankret i et reelt to- og trepartssamarbeid, slik at norske offshore helikopteroperasjoner skal være verdensledende på sikkerhet og beredskap. Dokumentet inneholder våre krav og forventninger for å oppnå dette.

Dette er ment å være et levende dokument som skal revideres årlig på det første ordinære møtet i LO Helikopterutvalg.

Kontaktinformasjon:

LO Helikopterutvalg

v/leder Henrik Solvorn Fjeldsbø

Adresse: Kongsgata 54, 4005 Stavanger

Telefon: + 47 99 20 64 74

E-post: henrik.solvorn.fjeldsbo@styrke.no

Deltagende organisasjoner:

STYRKE



 **Fellesforbundet**



ELog IT
Forbundet



 **Norsk**
Flygerforbund
Cockpit Association of Norway



NOF NORGES OFFISERS- OG
SPESIALISTFORBUND



 **NORGES**
KYSTFISKARLAG

Innledning

LO helikopterutvalg er arbeidstakersidens talerør innen norsk helikoptervirksomhet. Utvalget jobber ikke med spørsmål eller saker knyttet til lønns- og arbeidsvilkår. Det er sikkerhet og beredskap som er utvalgets mandat og utvalget skal være en tydelig, proaktiv og konstruktiv stemme i helikoptersaker som angår våre medlemmer. Dette søker vi å oppnå gjennom aktiv dialog med alle relevante parter i bransjen, både nasjonalt og internasjonalt, samt gjennom et reelt to- og trepartssamarbeid med arbeidsgivere, arbeidsgiverorganisasjoner og myndigheter basert på den norske modellen.

Forbundet Styrke, daværende Industri Energi, opprettet helikopterutvalget på landsstyre den 13. desember 2013 med hovedfokus på offshore helikoptervirksomhet. Formålet var å løfte sikkerheten gjennom å skape en felles arena for utveksling av erfaring og kunnskap mellom de ulike forbundene relevant for offshore helikoptersikkerhet. I 2018 ble utvalget løftet opp på LO-nivå og skiftet navn til LO Helikopterutvalg. Samtidig ble utvalgets virkeområde utvidet til også å inkludere innenlands helikoptervirksomhet og militære helikopter. Utvalget består i dag av 9 organisasjoner i og utenfor LO med 21 faste representanter. LO Helikopterutvalg møtes 4-5 ganger årlig. I tillegg er det oppnevnt et arbeidsutvalg bestående av 5 faste representanter fra Forbundet Styrke, LO, Norsk Flygerforbund og Norsk Helikopteransattes Forbund som møtes annenhver uke.

Utvalgets brede sammensetning gjør at det innehar en unik spisskompetanse når det gjelder helikopteroperasjoner, vedlikehold, trening, utstyr, regelverk, politikk og søk og redning. Gjennom de deltagende organisasjonene representerer utvalget alle yrkesgrupper knyttet til offshore, innenlands- og militære helikopter. Dette dokumentet omhandler kun offshore helikopteroperasjoner og SAR-tjenesten.

Helikoptersikkerheten i Norge anses å være verdensledende. Det har siden 1990-tallet vært jobbet systematisk i et reelt partssamarbeid med forbedringer for å redusere risiko og øke helikoptersikkerheten på norsk sokkel. Sintefs helikoptersikkerhetsstudier (HSS) med anbefalte tiltak har vært en av grunnsteinene i dette arbeidet. Ikke minst har oljeselskapenes vilje til å investere i økt sikkerhet gjennom Offshore Norge Anbefalte Retningslinje 066 vært avgjørende for det høye sikkerhetsnivået vi har i dag gjennom å stille ekstra sikkerhetskrav til helikopteroperatørene. Den norske modellen har dannet mye av grunnlaget for at både arbeidstakere, arbeidsgivere og myndigheter har jobbet målrettet sammen med disse problemstillingene.

LO Helikopterutvalg er tydelig på at den norske modellen med et reelt to- og trepartssamarbeid er avgjørende for fortsatt suksess når risikonivået skal tas ytterligere ned. Utvalget forventer derfor at alle relevante parter plikter til å opprettholde og videreutvikle et godt, tillitsfullt og konstruktivt samarbeid.

Dette dokumentet beskriver krav og forventninger som utvalget mener bidrar til et slikt samarbeid og dermed øke sikkerheten ved offshore helikopteroperasjoner.

Forankring

Utvalget viser til regjeringens ambisjon om at norsk sokkel skal være verdensledende på HMS. Utvalget forankrer sitt arbeid i den norske modellen med et tillitsfullt og reelt to- og trepartssamarbeid. Dette inkluderer deltagelse i helikoptersikkerhetsstudiene (HSS serien), revisjoner av Offshore Norge Anbefalte Retningslinjer nr. 064, 066 og 074 samt deltagelse i etablerte samarbeidsarenaer.

Prioriterte krav

1. Partssamarbeidet innen helikoptersegmentet offshore må revitaliseres. Det fungerer ikke godt nok i dag og skaper stor avstand mellom partene. Utvalget forventer et tillitsfullt samarbeid mellom partene til fordel for helse, miljø og sikkerhet for passasjerer og besetning.
2. Offshore Norges retningslinje 066 skal i sin helhet legges inn som krav i alle helikopterkontrakter.
3. Dagens kontraktsregime med kommersielt press er en sikkerhetsutfordring. Herunder korte kontraktfrister og økonomisk straff (penalty) som stresser organisasjonene og utfordrer det etablerte sikkerhetsnivået. Utvalget krever derfor at bransjen, i et reelt partssamarbeid, finner en omforent løsning på frister i forbindelse med kontraktsinngåelser og økonomisk straff, ref. anbefaling T23 i HSS 4 og sikkerhetstilråding fra Havarikommisjonens luftfarts rapport 2026/03
4. Utvalget er imot innføring av HOFO-forordningen i norsk rett. Muligheten for nasjonale tilleggskrav, sertifisering av maskiner og norsk driftstillatelse må videreføres. Luftfartstilsynet skal ha tilsynsansvaret for operasjonene på norsk sokkel. Det sikrer tilgang på maskinene i et nasjonalt beredskaps- og sikringsperspektiv, sett i lys av den nye geopolitiske situasjonen.
5. Offshore Norge Anbefalte Retningslinje 064 –etablering av områdeberedskap - må revideres. Siste revisjon er fra 2015 og reflekterer ikke dagens ressursituasjon eller problemstillinger knyttet til beredskap og sikring.

Krav og forventninger

1. Vedlikehold og design-/modifikasjonsarbeid skal utføres i Norge og av Part 145 organisasjoner godkjent av norske myndigheter og med nærhet til operasjonene, ref. HSS 4, T-09. Dette sikres gjennom kontrakter forankret i Offshore Norge Retningslinje 066 mellom kunder og helikopteroperatørene eller gjennom et regelverkskrav. Tilsvarende bør også gjelde subcontracting av Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) for å ivareta luftdyktigheten.
2. Helikoptertypen AS332 (Super Puma) skal ikke benyttes til tilbringertjeneste eller skyttel. Heller ikke eldre typer eller typer som ikke har nødvendig sikkerhetsutstyr i henhold til Offshore Norge Retningslinje 066 skal benyttes. H225 skal inntil videre ikke benyttes til tilbringer- eller offshore SAR-helikoptertjeneste.
3. I nye kontrakter skal siste generasjons utprøvd teknologi benyttes, ref. Offshore Norge Retningslinje 066. Innfasing av nye helikoptertyper skal skje i et reelt partssamarbeid lokalt og på bransjenivå. I forbindelse med nye kontrakter hvor Sikorsky S-92 kontrakteres, skal helikopteret være oppgradert til versjon S-92A+.
4. Alle helikopter som opereres på norsk sokkel som tilbringer skal være utstyrt med av-/anti-isingsutstyr.
5. Til landbasert eller offshore SAR skal AWSAR helikopter med av-/anti-isingsutstyr benyttes. For back-up-SAR så skal full AWSAR med av-/anti-isingsutstyr benyttes. Videre kreves følgende:
 - To heiser
 - Mulighet til å redde opp til 21 redde i en operasjon.
 - Beredskapstid: 15 minutter (fra varsel er mottatt til helikoptret er i luften)
 - Regulære dokumenterte SAR/Medevac samtreninger med rigg(er) samt umiddelbart ved oppstart av kontrakt.
6. Trykksatt nødpustesystem, Category A Emergency Breathing System (Cat A EBS), skal ikke innføres på norsk kontinentalsokkel for passasjerer før sikkerheten under trening er lik eller bedre enn ved bruk av dagens pustelunge (Cat B EBS). Det er under trening at passasjerene utsettes for størst risiko ved bruk av trykksatt pustesystem. Det forutsettes at trening skal være så realistisk som mulig med bruk av pustesystem i HUET slik at passasjerene ikke trenes inn i potensielt fatale feil.
7. Utvalget krever at Offshore Norge gjennomfører en studie på opplevd sikkerhet. I arbeidet med HSS 4 skulle opplevd sikkerhet være en del av studien som en oppfølging av kapittel 8 i HSS 3. Offshore Norge foreslo i dette arbeidet å heller gjennomføre en egen studie på opplevd sikkerhet blant passasjerer og besetning mot at dette ble tatt ut av HSS 4.

8. Utvalget skal involveres i alle prosesser knyttet til etablering av helikopteroperasjoner i Barentshavet. Barentshavet er spesielt krevende med særskilte vær og klimaforhold, krevende infrastruktur, GPS-jamming, spoofing og store avstander.
9. Utvalget krever at det blir etablert en bransjemessig informasjonsstrategi i forbindelse med hendelser og ulykker, forankret i Offshore Norge Retningslinje 066. Tanken er at de ansattes representanter skal orienteres på et tidlig tidspunkt når det skjer uønskede hendelser med helikopter. Dette for å sikre rask og god informasjon mellom partene, slik at bekymrede reisende og deres pårørende som kontakter sin lokale fagforening og utvalget, kan beroliges.

Det er en forutsetning at strategien skal ivareta et økende behov for rask og riktig informasjon, uten at dette belaster helikopterselskapenes operative og tekniske nøkkelpersonell utover akuttfasen. Informasjonsstrategien omfatter normalt kun de tilfeller der et helikopter, med passasjerer samt SAR, må returnere til base, eller som oppstår på vei inn til base, grunnet en teknisk eller operativ hendelse som skyldes forhold som kan bekymre de reisende og/eller operatørselskapenes personell.

10. Pre Flight Check (PFC) med inspeksjon av kritiske komponenter, utført av sertifisert tekniker, skal videreføres på S-92 og gjøres i en prøveperiode på minimum to år på nye helikoptertyper. Det vises her til HSS 3b, anbefaling B18. Dette kravet mener vi hører hjemme i Offshore Norge Retningslinje 066.
11. Utvalget har en klar forventning om at det ved anskaffelse av nye og eksisterende helikoptertyper også inkluderes Full-Flight-Level-D-simulator i Norge. Et nasjonalt miljø for trening, med nærhet til operasjonene, vil ha store synergieffekter samtidig som det sikrer norsk kompetanse og erfaringsoverføring. Dette er spesielt viktig for nasjonal beredskap og sikring i den nye geopolitiske situasjonen.
12. Utvalget mener at kravene til belysning av helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel skal følge retningslinjene i CAP 437, vedrørende opplyst sirkel og opplyst H. Denne belysningen øker sikkerheten, minsker risikoen for feilvurderinger og sikrer en enhetlig standard på sokkelen.
13. Utvalget mener at Offshore Norge bør etablere en felles plattform for alle helikopterselskaper som opererer på norsk sokkel for å rapportere inn relevante tekniske funn.

Med et slikt initiativ vil Offshore Norge kunne presentere uavhengig statistikk og analyser basert på innsamlede data, noe som kan bidra til økt transparens og forbedret beslutningstaking i alle ledd. Dette vil også være et unikt verktøy for selskapene å lære av hverandre, som vil bidra til en sikrere operasjon.

14. Støy- og vibrasjonsnivå i helikopteret skal ikke overstige 85dbA. Støynivået skal måles i hodehøyde under hovedgirboks. Støy må vektlegges mer enn tidligere ved anskaffelse av nye helikoptre. Det er også en klar forventning at alle parter påvirker produsentene til en utvikling med mer støysvak kabin. Dette for å hindre at besetning og passasjerer utsettes for skadelig støyeksponering. Alle helikopter som vurderes tatt i bruk på norsk sokkel skal gjennomføres støymålinger lik støymålingene som ble foretatt i støyprosjektet i 2012.
(<https://www.offshorenorge.no/temaer/hms/arbeidsmiljo/stoy/stoy-i-og-rundt-helikopter/>)