

# SOLA konferansen 2010

## Samarbeid om helikoptersikkerhet

Roy Erling Furre 2. nestleder- SAFE



Et rettferdig arbeidsliv



# Samarbeid om helikoptersikkerhet

## Statoil tildelte helikopterkontrakt til 2 milliarder

Statoil har tildelt Bristow Norway en lukrativ kontrakt på flyging av tre helikoptre fra norske flyplasser. Kontrakten har en verdi på over 2 milliarder kroner.



Statoil har tegnet kontrakt med Bristow om flyvninger med Sikorsky S92 offshore. (Foto: Sikorsky)

NTB

Publisert 27.08.2010 21:18 - Oppdatert 31.08.2010 12:39

Kontrakten trer i kraft 15. januar 2012 og har en varighet på ti år. Avtalen innebærer bruk av tre fabrikknye Sikorsky S92-helikoptre, samt ny hangar og kontorfasiliteter på Flesland.

- Gjennom denne kontrakten har vi sikret at vi nå snart er i mål med å skifte ut hele vår helikopterflåte til det siste innen utprøvd helikopterteknologi. Overgangen til ny teknologi er et av de viktigste tiltakene for å øke helikoptersikkerheten, sier Hans Jakob Hegge, direktør for Driftsutvikling i Statoil.

Avtalen sikrer Statoil helikopterkapasitet i lang tid fremover. Flere helikopterselskaper deltok i anbudsprosessen.

Statoil har flyginger fra seks helikopterbasen langs kysten. Bergen er den største basen, og eneste sted selskapet har to helikopterkontrakter. Ved siden av Bristow Norway flyr også CHC Norway for Statoil på norsk sokkel.

Fra 2012 vil Bristow Norway fly fra Sola, Bergen og Hammerfest, mens CHC Norway vil fly fra Bergen, Florø, Kristiansund og Brønnøysund.

- Rammevilkår:
  - interne, - kontraktskrav,
  - myndighetskrav
- Krav til sikkerhetsnivå
- Krav til tekniske løsninger
- Vedlikeholdsstrategi basert på lokalt vedlikehold!
- God medbestemmelse ved fastsettelse av krav i kontraktene.
- Dedikerte ressurser hos myndigheter og partene

# Samarbeid om helikoptersikkerhet

## Offshore-ansatte krever oppvask

**Smertegrensen er nådd for Safe-leder Roy Erling Furre når det gjelder helikoptersikkerheten: Nå krever han opprydding på vegne av 8000 medlemmer.**

Ellen Kongsnes

Publisert 08.04.2009 17:59 - Oppdatert 09.04.2009 10:28



Safe-leder Roy Erling Furre krever opprydding i helikoptertrafikken og sterkere fokus på sikkerhet etter de siste ulykkene og nesten-ulykken onsdag.

**LES OGSÅ:** [Helikopter måtte nødlande på Tor](#)

To dødsulykker og en nødlanding på tre måneder, og nå en ny kontrollert nødlanding.

– Her må det ryddes opp. Vi må finne de bakenforliggende årsakene, sier Roy Erling Furre på vegne av sine medlemmer i fagforeningen Safe.

8000 medlemmer pendler offshore.

– Her må det ryddes opp. Vi må finne de bakenforliggende årsakene, sier Roy Erling Furre på vegne av sine medlemmer i fagforeningen Safe.

– De fleste, inkludert meg, er mett på helikopterulykker for ei stund nå, sier Ketil Karlsen, HMS-ansvarlig i fagforeningen Industri Energi.

**LES OGSÅ:** [Nå får helikoptrene fly igjen](#)

Sikkerhetsnivået er avgjørende for tillit til bransjen!

Påskan 2009 var preget av meldinger om hendelser innen helikoptervirksomheten. Dette skapte stor uro hos helikopterpassasjerene. 54 mennesker har mistet livet i 6 helikopterulykker på norsk sokkel. Norneulykken i 1997 ga alle en tid til ettertanke. Helikopterulykken på New Foundland i 2009 Skapte ettertanke i Canada



# Opplevd risiko blant passasjerene! Media setter fokus på en rekke hendelser

## 12 Nordsjø-helikoptre satt på bakken

På bakgrunn av dødsulykken i britisk sektor må 12 Super Puma-helikoptre på norsk side sjekkes denne helgen. Nordsjøtrafikken avvikles med andre



Et Eurocopter AS-332L2 Super Puma MkII fra Norsk Helikopter ved heliporten på Flesland, Bergen. (Foto: Jarle Aasland)

Ludvig Lorentzen

Publisert 18.04.2009 09:41 - Oppdatert 20

- Jeg kan ikke si noe om når den tekniske sjekken vi har fått pålegg om er ferdig, men vi oppdragene våre ved å benytte våre Sikorsky-maskiner flittig. Flyprogrammet er ikke så om i ukedagene, sier Tore Villard, administrerende direktør i CHC Helikopter Service, til aftenbl:

HSS3 drøfter mange forhold rundt opplevd risiko.

Risikonivået og fravær av hendelser er avgjørende for trygghetsfølelsen.

Også viktig hvordan vi håndterer sikkerhetsarbeidet og kommuniserer dette til ansatte passasjerer.

Et rettferdig arbeidsliv



# Vi må ta i bruk våre dialogarenaer for å utvikle sikkerhetsarbeidet



Alle involverte parter må sette inn nødvendige ressurser til å viderebygge den felles arenaen vi har skapt i Helikopter samarbeidsforum.

Flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø medførte tap av kompetanse. De må derfor sikres nødvendige ressurser til å lede og drive oppgavene videre i samarbeid med partene.

Et rettferdig arbeidsliv



# Arbeidstakermedvirkning som ikke er reell, vil ikke gi noen HMS gevinst



Trepartsmedvirkning og en god arbeidstakermedvirkning må bygges på tillit og krav og forventninger om at den norske samarbeidsmodellen følges opp og videreutvikles. Dette er en sårbar og lang prosess som lett kan forvitre. Krav og forventninger fra partene og myndighetene er avgjørende drivkraft.

Et rettferdig arbeidsliv



# Samarbeid om helikoptersikkerhet, HSS3



- HSS3 erstatter NOUene og legger føringer for hvilke prioriteringer som skal møtes.
- En aktiv partsmedvirkning og godt samarbeid er nødvendig for å skape et felles eierskap til disse prosessene.
- Partene i bransjen må forplikte seg til å ta del i dette arbeidet.

Et rettferdig arbeidsliv



# Tilråkningene fra HSS3 må følges opp av alle

- Flere av anbefalingene i HSS3 medfører at partene må sette av ressurser og ha vilje til å utvikle teknologi og system slik at næringen når sine mål.
- Vi må unngå at selskapene ut fra et konkurransehensyn lar være å samarbeide om tilråkningene i HSS3.
- "Torghandlerefekten" ved å samarbeide om felles utfordringer vil bidra til å løfte bransjen.



# Nye globaliserte eierformer, selskapsstrukturer, driftsformer utfordrer de tradisjonelle norske spillereglene i arbeidslivet.



De Ledernetillitsvalgte, Inge Antonsen og Berit Opgård, som forsøkt sagt opp av helikopterselskapet CHC Norway, intervjues av TV2 under gårsdagens konferanse. Foto: SverreSimen Hov

## Bekymret for helikoptersikkerhet

Sokkelansatte frykter at sikkerhetskulturen kan forvitne i en frykktkultur med bruk av straff overfor ansatte når helikoptre ikke kommer i lufta.

Sverre Simen Hov

Publisert 01.10.2009 kl 08:40 Oppdatert 01.10.2009 kl 08:40

Nær 80 bekymrede tillitsvalgte i blant annet de store sokkelorganisasjonene Lederne, SAFE og IndustriEnergi var samlet til en historisk felles konferanse og presse møte på Sola i går, 30. september. Alle reagerte på det amerikanske selskapet CHC Norways (tidl. CHC Helikopter Service) metoder overfor egne ansatte, som strider med etablerte spillereglene i norsk arbeidsliv.

Fagforeningsknusing



SAFE er sterkt kritisk til strukturer der det er lang avstand mellom beslutningstakere og de som skal drive virksomheten i Norge. Det er de lokale som kjenner hvor skoen trykker.

“Overstyring” fra internasjonale eierstrukturer må stoppes!

**Et rettferdig arbeidsliv**



# Regelverkskrav fra EU vil svekke og undergrave vårt sikkerhetsarbeid

- EASA er tungrodd og vanskelig å påvirke, samtidig som de ikke kjenner våre utfordringer og behov.
- EASA regelverket er ikke tilpasset våre forhold i værharde områder har helt andre utfordringer enn "småturer" i Europa.
- Bransjen og myndighetene må stå sammen om å verne om våre krav og retningslinjer til helikoptersikkerhet!
- Skal vi klare å ivareta transporten i nordområdene av vi avhengig av å kunne stille de nødvendige sikkerhetskrav selv.



SIDE 10

silv



# Samarbeid om helikoptersikkerhet

## Unngå skadelige incentivordninger!

“Penalties” i kontrakter, dvs. økonomisk straff, negativ bonus, vil sette press på å få helikopteret i lufta raskest mulig. Dette kan medføre at vi flyr med maskiner som ikke er i god nok stand.

Åpenhet om incentivordninger, bonus, straff er nødvendig for å kunne identifisere forhold som svekker sikkerheten og øker risiko.

Luftfartstilsynet må få innsyn og granske kontraktskrav.



arbeidsliv



# Nye redningshelikopter

- Prosessen rundt anskaffelse av nye redningshelikopter går for langsomt. Dra-kampen mellom forsvaret, samferdsel, justis- og andre etater har forsinket anskaffelsesprosessen.
- De gamle maskinene fra 70 tallet med teknologi fra krigens dager skaper bekymring rundt robustheten i beredskapen vår.



Et rettferdig arbeidsliv



# SAFE savner fokus på arbeidsmiljøfaktorer

NRK

Hordaland

06.09.2010

## Krever bedre arbeidsmiljø i Nordsjøen



**Arbeidsmiljøloven må gjelde for plattformarbeiderne når de flyr med helikopter til og fra jobb. Det krever Luftfartstilsynet.**

Ansatte i oljebransjen har blitt gassforgiftet og fått epileptiske anfall i helikopteret uten at noen har fulgt dem opp.

Publisert 03.11.2003 08:35.

Av: Karen Frivik / Dag Folkestad - Jeg er 100 prosent medisinsk ufør, sier Anne Margrethe Økland.

Hun skulle på jobb for Statoil, da hun i helikopteret fikk epileptisk anfall og brakk ryggen. Flere plattformarbeider har meldt om epileptiske anfall på vei til eller fra jobb. Dette skjer fordi rotorbladene skaper spesielle lysforhold, som fremkaller anfallene.

### Ingen medisinsk oppfølging

Hadde arbeidsmiljøloven vært gjeldende i lufta, ville ofrene fått medisinsk oppfølging og kompensasjon, i stedet for å bli sendt rett hjem, mener Roy Erling Furre i Oljearbeidernes Fellessammenslutning

- Da ville man hatt faste regler for hvordan man skal følge dette opp på en skikkelig måte, sier Furre.

Men departementet vil ikke ha arbeidsmiljøloven inn i denne lufttrafikken, og Oljeindustriens Landsforening vil heller ikke ta ansvar for den enkelte. De mener det ikke er noe problem med oppfølgingen av de reisende.

- Når det er sagt at arbeidsmiljøloven ikke bør gjelde, så betyr ikke det at den enkelte som blir utsatt for skade eller uhell ikke skal få oppfølging, sier informasjonsdirektøren Maiken Ims.

### - Statoil har ikke gjort noe

For Anne Margrethe Økland er ikke livet det samme. Hun har smerter hele dagen, og har ikke fått noenting fra Statoil.

- Vi har eksempler der passasjerer ble forgiftet av gass og royk, og de ble bare overlatt til seg selv. De burde blitt fulgt opp medisinsk etter hendelsen, mener Furre.

Også Luftfartstilsynet krever nå at arbeidsmiljøloven må innføres for de 1000 plattformmedarbeiderne som daglig flys til og fra jobb i Nordsjøen. Avdelingsdirektør Jan Bengtson har kommet med flere tilrådingene overfor departementet, men har ikke blitt hørt.

- En av disse tilrådingene har vært at arbeidsmiljøloven skal gjøres gjeldende. Vi må se om det finnes såkalte kompenserende tiltak.

SISTE FRA NRK.NO  
Problemet er skapt av media  
Abonnér

Opphavsrett NRK © 2010  
Nettsjef: Sindre Østgård  
Ansvarlig redaktør: Hans-Tore Bjerkaas  
Tips NRK  
Kontakt NRK  
Om NRK  
Hjelp

## Passasjerer:

Arbeidsmiljøfaktorer må få større fokus. Arbeidsmiljøloven må gjøres gjeldende for passasjerene.

## Piloter:

Vi må få fokus på støyskader, kjemisk eksponering, tretthet (fatigue) som følge av arbeidstidsordninger.

Et rettferdig arbeidsliv



# Trening på helikoptervelt er blitt en stor belastning for mange

## Alle bør trene på helikoptervelt

Regelmessig trening på helikoptervelt øker sikkerhetsopplevelsen. Derfor bør dispensasjoner unngås.



En helikopterstudie understreker viktigheten av regelmessig trening på helikoptervelt.

Camilla Bjørheim

Publisert 07.04.2010 07:33 - Oppdatert 07.04.2010 15:06

Det er konklusjonen i Helikoptersikkerhetsstudie 3.

- Regelmessig trening øker sikkerhetsopplevelsen. Dersom en passasjer vet at sidemannen har fått dispensasjon fra helikopterveltet, kan medpassasjerene bli usikre på om vedkommende kan prosedyrene for en nødssituasjon godt nok. Blant annet derfor anbefaler vi at dispensasjoner bør unngås, sier Ivonne Andrade Herrera, en av forfatterne av studien.

SAFE frykter at de mentale belastningene helikoptervelt-treningen medfører, vil være en utstøtingsfaktor for mange arbeidstakere som har arbeidet hele sitt voksne liv i bransjen. Større grad av frivillighet og alternativer i treningen etterlyses!



Et rettferdig arbeidsliv

# Samarbeid om helikoptersikkerhet

## Andre utfordringer:

- Kapasitet hos havarikommisjonen
- Styrking av kompetanse og ressurser hos LT
- Sikre stabilitet, kompetanse i helikopterselskapene
- Simulatortrening
- Straffefrie rapporteringssystemer som stimulerer til åpenhet og læring
- Lokalt vedlikehold med utviklende kompetansestruktur
- Kvalitet på rednings- og beredskapsressursene



# Hva har vi å lære av Deepwater Horizon katastrofen?



Erfaringene fra Deepwater Horizon vil sette et globalt søkelys på regulering og sikkerhetsarbeid. Vår bransje vil i lang tid bli preget av å høste lærdom etter ulykken.

Et rettferdig arbeidsliv





# Samarbeid om helikoptersikkerhet

Takk for meg!  
For spørsmål eller  
kommentarer:  
Mobil 975 61 889  
Roy@SAFE.NO

