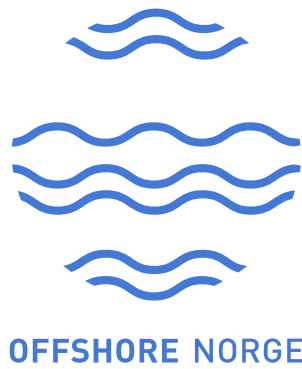




066 – Offshore Norge

Anbefalte retningslinjer for offshore helikopteroperasjoner

FORORD

Retningslinjen er utviklet av Offshore Norge Aviation Specialist Network sin ekspertgruppe med innspill fra helikopteroperatører, myndigheter, arbeidstakerorganisasjoner, og andre relevante interessenter.

Retningslinjen er anbefalt av Offshore Norge Aviation Specialist Network, forum for Supply Chain og logistikk og av Offshore Norges utvalg for Drift. Videre er den godkjent av administrerende direktør.

Offshore Norge AS
Fjordpiren, Laberget 22, 4020 Stavanger
Postboks 8065
4068 Stavanger
Telefon: + 47 51 84 65 00
Telefaks: + 47 51 84 65 01
Hjemmeside: www.offshorenorge.no
E-post: firmapost@offshorenorge.no

Innhold

FORORD.....	2
1 Innledning.....	5
1.1 <i>Formål</i>	5
1.2 <i>Definisjoner og forkortelser.....</i>	6
1.3 <i>Normative referanser.....</i>	7
2 KRAV TIL HELIKOPTEROPERATØREN	8
3 KOMPETANSE KRAV	9
3.1 <i>Generelt</i>	9
3.2 <i>Helikopterbesetning.....</i>	9
3.3 <i>Vedlikeholdspersonell</i>	10
4 OPERATIVE KRAV.....	10
4.1 <i>Generelle krav til flyoperasjoner og bruk av automasjon</i>	10
4.2 <i>Værforhold.....</i>	10
4.3 <i>Vindbegrensninger på helikopterdekk</i>	11
4.4 <i>Nattoperasjoner.....</i>	11
4.5 <i>Helikopterdekk.....</i>	11
4.6 <i>Drivstoff reserver</i>	11
4.7 <i>NDB operasjoner.....</i>	11
4.8 <i>Klargjøring av helikopter</i>	11
4.9 <i>Løse gjenstander i cockpit.....</i>	11
5 TEKNISKE KRAV	12
5.1 <i>Helikopterteknologi</i>	12
5.2 <i>Generelt</i>	12
5.3 <i>HUMS.....</i>	12
5.4 <i>Datakommunikasjon.....</i>	12
5.5 <i>Av-/anti-isingsutstyr</i>	12
5.6 <i>Verktøykontroll</i>	12
5.7 <i>Ventilasjon</i>	12
5.8 <i>Støy.....</i>	12
5.9 <i>Planlegging av vedlikehold</i>	13
6 BEREDSKAPSHELIKOPTER	13
7 DRONEOPERASJONER.....	13
8 HELIKOPTEROPERASJONER TIL VINDTURBINER	13
9 KRAV TIL PASSASJERER OG FRAKT	14

9.1	<i>Bagasjefri kabin</i>	14
9.2	<i>Sikkerhetsorientering</i>	14
9.3	<i>Bruk av redningsdrakt, verneutstyr og hjelm</i>	14
9.4	<i>Størrelse og vekt på personlig bagasje</i>	14
10	VARSLING, RAPPORTERING OG INFORMASJON	15
10.1	<i>Beredskap</i>	15
10.2	<i>Tiltak etter hendelser</i>	15
10.3	<i>Undersøkelser</i>	15
10.4	<i>Havindustritilsynets kartlegging av risiko</i>	16
10.5	<i>HeliOffshore - Erfaringsoverføring</i>	16
10.6	<i>Rapportering</i>	16
10.7	<i>Driftsrelatert informasjon</i>	16
11	Rapportering av hoved ytelsesindikatorer – KPI	17

1 Innledning

1.1 Formål

Denne retningslinjen er utarbeidet til bruk for Energioperatører og andre aktører (Selskap) som kontraktuell oppdragsgiver.

Retningslinjen gjelder for operasjoner som omfatter faste installasjoner, flyttbare innretninger, fartøy, vindturbiner, andre energiinstallasjoner og droneaktivitet.

Retningslinjen er anbefalt brukt som kravreferanse i kontrakter med Helikopteroperatør og Droneoperatør. Det beskrives også relevante forventninger overfor Selskap for deres helikopter-, luftfarts- og droneoperasjoner.

Retningslinjen skal bidra til sikre operasjoner og passasjerkomfort ved å samordne Selskapenes krav til offshoreoperasjoner.

Der emnet eller anbefalingen ikke er eksplisitt dekket i denne retningslinje gjelder IOGP Offshore Helicopter Recommended Practices (OHRP) 690-1 Safety Management Systems, 690-2 Aircraft Operations, 690-4 Engineering, 690-5 Helicopter & Equipment, alle med versjon 01.03 2023 og IOGP 696 Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), versjon november 2023.^[1]

Retningslinjen inneholder utfyllende krav der Selskapene har funnet dette hensiktsmessig. Selskapene kan gi dispensasjon fra retningslinjen og IOGP OHRP.

^[1] IOGP Aviation Sub-Committee er bredt internasjonalt faglig sammensatt og har i konsensus utarbeidet IOGP Report 69X Offshore Helicopter Recommended Practices (OHRP), som anbefalt praksis for helikopteroperasjoner offshore. OHRP bidrar til standardisering globalt og er grunnlaget for 066 Offshore Norge anbefalte retningslinjer.

1.2 Definisjoner og forkortelser

066 Offshore Norge - Anbefalte retningslinjer for helikopter offshoreoperasjoner benytter terminologien «Skal», selv om dette er en anbefalt retningslinje. Hensikten er å tilpasse språkbruk til en kontraktuell kontekst hvor en anbefalt retningslinje kan benyttes som kravreferanse mellom Selskap og Helikopteroperatøren.

Definisjoner:

Definisjoner og avklaringer er som beskrevet i luftfarts lovgiving og IOGP OHRP.

Selskap - Energioperatør eller annen aktør som er kontraktuell oppdragsgiver med Helikopteroperatøren.

Helikopteroperatør – Foretak som innehar AOC utstedt av Luftfartstilsynet eller har selverklært virksomheten til Luftfartstilsynet etter bestemmelsen i forordning (EU) No 965/2012.ORO.DEC.100

Forkortelser

ADS-B:	Automatic Dependent Surveillance-Broadcast
AFIS:	Aerodrome Flight Information Service
AOC:	Air Operator Certificate
ATC:	Air Traffic Control
BSL:	Bestemmelser for Sivil Luftfart
EASA:	European Aviation Safety Agency
Cat A EBS:	Compressed Air Emergency Breathing System
CAT:	Commercial Air Transport
CAMO:	Continuing Airworthiness Management Organisation
CRM:	Crew Resource Management
EGPWS:	Enhanced Ground Proximity Warning System
EFB:	Electronic Flight Bag
FDM:	Flight Data Monitoring
HFDM:	Helicopter Flight Data Monitoring
HTAWS:	Helicopter Terrain Awareness Warning System
HUMS:	Health and Usage Monitoring System
NVIS:	Night Vision Imaging Systems (NVG)
IOGP:	International Association of Oil & Gas Producers
IOGP OHRP:	Offshore Helicopter Recommended Practices
69X:	Refers to document no. X in the IOGP OHRP 690 document series
ME PICUS:	Multi Engine Pilot-In-Command under supervision
NDB	Non-Directional Beacon

PIC:	Pilot In Command
PICUS:	Pilot-In-Command under supervision
RPAS:	Remotely Piloted Aircraft Systems
SAR:	Søk & Redning / Search & Rescue
TCAS II:	Traffic Alert and Collision Avoidance System
UAS:	Unmanned Aircraft Systems Services (Droner)

1.3 Normative referanser

Det refereres til siste og gyldig versjon av forskrift, krav, retningslinjer og standarder.

- BSL A 1-3 Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser
- BSL A 7-1 Forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv
- BSL A 8-1 Forskrift om sivil statsluftfart
- BSL D 1-1 Forskrift om luftfartsoperasjoner
- BSL D 1-7 Forskrift om transport av gods i luftfartøy
- BSL D 2-2 Forskrift om ervervsmessig luftfart med helikopter
- BSL D 2-3 Forskrift om helikopter offshoreoperasjoner
- BSL D 5-1 Forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk
- BSL G 7-1 Forskrift om flyværtjeneste
- EASA OPS (EU) 965/2012 (HOFO)
- IOGP Report 69X Offshore Helicopter Recommended Practices (OHRP) ^[1]
- IOGP Report 696 Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) ^[1]
- NORSOK WA-S-006 HMS Evaluering av leverandører og HMSK krav
- NORSOK C-004 Helicopter decks on offshore installations
- Offshore Norge - 002 Anbefalte retningslinjer for sikkerhets- og beredskapsopplæring
- Offshore Norge - 074 Anbefalte retningslinjer – Helidekkmanual
- Offshore Norge - 091 Anbefalte retningslinjer for sikring av forsyninger og materiell i olje- og gassindustrien
- Sjøfartsdirektoratet - Forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger
- Havindustriilsynets regelverksamling
- [114 - Anbefalte retningslinjer for håndtering av hørselsskadelig støy, Rev. 02.pdf](#)
- [Støy i og rundt helikopter - Offshore Norge](#)
- NS-ISO 9612 - Akustikk - Bestemmelse av støyeksponering i arbeidsmiljø - Teknisk metode

Innhold i normative referanser tar forbehold om implementering av nye offentlige forskriftskrav som er relevante for Helikopteroperatøren og som det kreves samsvar med.

2 KRAV TIL HELIKOPTEROPERATØREN

Helikopteroperatørens organisasjon og styringssystem

- Helikopteroperatøren skal være et norskregistrert foretak med norsk AOC og særskilt tillatelse for offshoreflygning. Hovedkontor med ledelse, administrasjon, CAMO, vedlikeholdsorganisasjon og fasiliteter skal være lokalisert i Norge.
- Norsk AOC, CAMO og vedlikeholdsorganisasjon skal inneholde fullverdige funksjoner og Norske godkjenninger som definert for Part-145 og Part-CAMO i henhold til Annex II til Commission Regulation (EU) No 1321/2014, Flight Operation Organisation skal være i henhold til Commission Regulation (EU) No 965/2012.
- Helikopteroperatørens ansvarlige leder – Accountable Manager skal være formelt godkjent av norsk luftfartsmyndighet i henhold til gjeldende EASA regelverk, og skal ha fullmakter og uavhengighet til å sørge for at alle drift og vedlikeholds aktiviteter, samt alle løpende utgifter knyttet til eventuelle hendelser/ulykker kan finansieres og gjennomføres i samsvar med krav som luftfartsmyndigheten og kontrakt med Selskapene krever.
- Helikopteroperatøren skal planlegge og utføre vedlikehold og modifikasjonsarbeid av helikopter i Norge. Det kan søkes om unntak til Selskap dersom det kreves spesial kompetanse eller utstyr hos fabrikant.
- Helikopteroperatøren skal ha tilstrekkelig bemanning med relevant teknisk kompetanse for å kunne overholde alle vedlikeholdskrav definert av fabrikanter, luftfartsmyndighet og eventuelle særkrav fra Selskap.
- Helikopteroperatøren skal opprettholde operative og tekniske støttefunksjoner- og fasiliteter i Norge tilpasset arbeidsomfanget definert av avtaler med Selskapene.

Helikopteroperatøren skal dokumentere samsvar med IOGP Recommended Practices (OHRP) 690-1 Safety Management Systems, 690-2 Aircraft Operations, 690-4 Engineering, 690-5 Helicopter & Equipment, versjon 01.03 2023) og Offshore Norge 066.^[1]

3 KOMPETANSE KRAV

3.1 Generelt

Helikopteroperatørens personell offshore, fast eller midlertidig skal ha:

- Grunnleggende sikkerhetskurs i henhold til "002 - Offshore Norge retningslinjer for sikkerhets- og beredskapsopplæring".
- Selskapets interne kurs.
- Offshore helseattest eller Pilot Medical Class 1 og 2.

3.2 Helikopterbesetning

3.2.1 CAT operasjoner

I tillegg til myndighets- og interne krav stilles det følgende krav til kvalifikasjoner og erfaring:

- Minst én av pilotene skal kunne kommunisere på skandinavisk
- IOGP krav til fartøysjef på 1000 timer ME PICUS kan oppnås med 1000 timer ME PIC/PICUS, 2:1 erfaring som styrmann på norsk sokkel (2 timer flydd teller som 1 time PICUS) eller en kombinasjon herav.

3.2.2 SAR operasjoner

I tillegg til myndighets- og interne krav stilles det følgende krav til kvalifikasjoner og erfaring:

- Alle i Helikopteroperatørens SAR besetning og spesialsykepleier skal kunne kommunisere på skandinavisk.
- SAR Fartøysjef skal ha minimum 3 år relevant operativ maritim SAR erfaring.
- SAR besetning skal selekteres basert på kompetanse, personlig egnethet, erfaring og ansiennitet, i rekkefølge.
- SAR Piloter kan kun operere en helikoptertype knyttet til SAR operasjoner.

3.2.3 Simulatortrening

Simulatortrening for pilotene, trening i Full Flight Simulator (FFS), level D skal gjennomføres minimum hver 6 måned og bestå av minimum 8 timer per besetning, fordelt på to dager.

SAR-piloter skal i tillegg gjennomføre 2 timer tilpasset SAR-trening hver 6 måned.

Simulatortrening skal være i samsvar med følgende krav:

- Simulatoren skal være i samsvar med kontraktens spesifiserte helikoptre for cockpit layout og instrumentering.
- Simulatoren og treningen skal inneholde kontraktens rutestruktur inkludert baser og relevante typer landingsobjekter med bevegelsesmønstre, samt vær/lysforhold og nattlandinger.
- Av de 8 timers besetningstid skal minst 3 timer være utviklende trening knyttet til relevante operasjoner / nødssituasjoner / hendelser med mer.

- Helikopteroperatøren skal i tillegg tilrettelegge for nødvendig ekstratrening for enkeltpiloter og beskrive dette i sitt styringssystem.
- Treningsprogram skal oppdateres årlig basert på innhenting av erfaring fra operasjonene, hendelser, statistikk og HFDM data og bidra til utviklende trening.
- Helikopteroperatøren skal utvikle og benytte instruktører fra egen AOC organisasjon med minimum 5 års offshore helikopter erfaring fra norsk kontinentalsokkel.

3.3 Vedlikeholdspersonell

I tillegg til myndighets- og interne krav skal Helikopteroperatøren gjennomføre opplæring i relevante vedlikeholds styringssystem for relevant personell. Helikopteroperatøren skal ha definert hvilke posisjoner/roller som skal ha hvilken trening.

I tillegg til myndighetskrav skal recurrent training gjennomføres med følgende krav:

- For alt teknisk personell som utfører vedlikehold på helikoptertypen og relevante støttefunksjoner, skal det gjennomføres minimum to dagers årlig trening med minimum en dag repetisjon og oppdatering på helikoptertypens dokumentasjon og tekniske systemer.
- Dersom teknisk personell har utsjekk på flere helikoptertyper, skal omfang av trening økes tilsvarende, med minimum en ekstra dag per helikoptertype.
- Repetisjonen skal gjennomføres ved bruk av teknisk systemsimulator med interaktivt grensesnitt samt mulighet for testing og feilsøking av relevante systemer.
- Trening skal være basert på et dokumentert treningsprogram som inkluderer aktuelle hendelser for erfaringsoverføring.
- Trening skal utføres med fysisk tilstedeværelse i egnet undervisningslokale av kompetent instruktør som behersker skandinavisk og engelsk språk.

4 OPERATIVE KRAV

4.1 Generelle krav til flyoperasjoner og bruk av automasjon

- Helikopteroperatøren skal ha definerte kriterier for «stabilised approach» som kan monitoreres i FDM-systemet.
- Helikopteroperatøren skal inkludere hvordan man utnytter ulike autopilot modus i størst mulig utstrekning i beskrivelsene av de ulike fasene av flyvningen
- Helikopteroperatøren skal legge til rette for teknologi som omfatter automated approach features, automated assisted take-off, automated go-around and landing features, automated recovery functions, vortex ring detection & warning system.

4.2 Værforhold

Helikopteroperatørene skal i samarbeid etablere og praktisere likeverdige værbegrensninger for helikopteroperasjoner. Helikopteroperatøren skal sørge for kontinuerlig digital tilgang for

værinformasjon og helikopterdekkinformasjon under flygning samt tilrettelegge for slik informasjon på EFB eller på integrerte skjermopløsninger.

4.3 Vindbegrensninger på helikopterdekk

Vindbegrensninger er beskrevet i 074 Offshore Norge Helikopterdekk Manual

4.4 Nattooperasjoner

Helikopteroperatøren skal sørge for følgende ved nattooperasjoner:

- Civil twilight tabell skal benyttes for definisjon av natt
- Fartøy skal dreies minimum 30 grader ut av vinden for å sikre gode visuelle referanser i forbindelse med landingen.
- Det skal ikke gjennomføres nattooperasjoner på fartøy i kategori 2 og 3 med referanse til 074 Helidekkmanual, uten at dette er godkjent av Selskap og Helikopteroperatøren før flygning.

4.5 Helikopterdekk

For operasjoner til og fra helikopterdekk gjelder følgende:

- Helikopteroperatøren skal kun fly til bevegelige helikopterdekk med siste relevante Helideck Monitoring System (HMS) versjon.
- Helikopteroperasjoner skal kun utføres til helikopterdekk hvor det er mottatt helidekk-rapport som beskrevet i 074 Offshore Norge - Helidekkmanual.
- System for informasjon om helikopterdekk skal inneholde verifisert informasjon over helikopterdekk, tilgjengelig for både Helikopteroperatøren, piloter og helikopterdekkeiere.

4.6 Drivstoff reserver

Helikoptrene skal bringe med seg tilstrekkelig drivstoff til å nå alternativ landingssted på land, med unntak av skyttel/spesialoperasjoner hvor det tillates operasjon i henhold til Helikopteroperatørens prosedyre.

4.7 NDB operasjoner

Helikopteroperatøren skal sørge for at helikoptre som brukes til offshore operasjoner er utrustet for NDB operasjoner, besetning har tilstrekkelig trening og at det er etablert prosedyrer for dette.

4.8 Klargjøring av helikopter

Helikopteroperatøren skal tilrettelegge forsvarlig tid i forbindelse med planlegging av flyprogram med klargjøring av helikopter før avgang, etter landing og før neste avgang.

4.9 Løse gjenstander i cockpit

Helikopteroperatøren skal sørge for at helikopteret inneholder anordninger som sikrer løse gjenstander i cockpit.

5 TEKNISKE KRAV

5.1 Helikopterteknologi

Helikopteroperatøren skal sørge for at helikoptertyper og teknisk utstyr er i samsvar med FAR/EASA-CS29 (post 1 January 2000 amendment standard) samt sertifiseringskrav i IOGP 690.

5.2 Generelt

Helikopteroperatøren skal sørge for at helikopter og helikopterutstyr er operativt og i henhold til krav i BSL D 2-3 Forskrift om helikopter offshoreoperasjoner, ved avgang fra flyplass på land og fra fast teknisk base offshore. Dette gjelder også HUMS, HTAWS (EGPWS) og TCAS II system.

5.3 HUMS

Nedlastning og første analyse av HUMS data fra helikopteret skal minimum utføres før avgang fra teknisk landbase og fra fast teknisk base offshore.

5.4 Datakommunikasjon

Helikopter skal være utstyrt med mulighet for overføring av relevante data til og fra helikopter under flygning. Helikopteroperatøren skal ivareta IT Cyber Security ved bruk av slik teknologi inklusiv overføring av personsensitive data.

5.5 Av-/anti-isingsutstyr

Helikopteroperatøren skal sørge for at helikopter er utstyrt med operativt av-/anti-isingsutstyr i perioden 1 september til 1 mai.

5.6 Verktøykontroll

Helikopteroperatøren skal benytte digital verktøykontroll for håndverktøy.
Personlig verktøy til bruk på luftfartøy er ikke akseptabelt.

5.7 Ventilasjon

Helikoptrene skal være utstyrt med varme- og ventilasjonsanlegg.
Aircondition skal være operativt før avgang fra land i perioden 1. mai til 1. september.

5.8 Støy

Støy- og vibrasjonsnivå i helikopteret skal forsøkes redusert til lavest mulig nivå.
Helikopteroperatøren skal oppgi støynivå i passasjerkabin for helikoptertype målt i henhold til NS-ISO 9612 i passasjerenes hodehøyde.
Helikopteroperatør skal tilstrebe å utruste helikopteret med øreklokker i samsvar med standarden DIN EN 352-1 med singel number rating (SNR) verdi oppgitt av produsent på minimum 30 dB.
Helikopteroperatør må ha etablert vedlikeholdsrutiner for hørselvern iht anbefaling fra produsent.

5.9 Planlegging av vedlikehold

Helikopteroperatøren skal sørge for å planlegge vedlikehold på en optimalisert måte som søker å unngå samtidig vedlikehold på dupliserte systemer.

6 BEREDSKAPSHELIKOPTER

Beredskapshelikopter kan være stasjonert offshore eller på land, dimensjonert for å møte kvantitative og kvalitative krav. Beredskapshelikopter kan ha mulighet for ambulansetransport, heisoperasjoner, søk og redning. Normal bemanning er kaptein, styrmann, heisoperatør, redningsmann og spesialsykepleier. Spesialsykepleier har status som medisinsk passasjer under flyoperasjoner.

Helikopteroperatøren skal gjennomføre et tilpasset treningsprogram for aktuell helikoptertype, inkludert CRM for Helikopteroperatørens besetning og spesialsykepleier for å ivareta operativ samhandling mellom profesjonene. Trening skal gjennomføres årlig.

Cockpit og kabin i beredskapshelikopter skal være teknisk tilrettelagt og klart for bruk av NVIS. Bruk av NVIS skal være den foretrukne standarden.

Helikopteroperatørens besetningsmedlemmer og spesialsykepleier skal være utrustet med og trent for bruk av Cat A EBS.

7 DRONEOPERASJONER

Droneoperasjoner - Unmanned Aerial Systems og Remotely Piloted Aircraft Systems skal som et minimum utføres i henhold til IOGP Report 696 Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), versjon november 2023 og skal ikke utføres uten avtale med Selskap.

Hovedprinsippet er at Droner ved Beyond Visual Line Of Sight (BVLOS) operasjoner, skal være synlig for helikoptertrafikk med bruk av transponder med Mode S. Helikopteroperatøren og ATC / Offshore AFIS skal være informert før operasjon.

8 HELIKOPTEROPERASJONER TIL VINDTURBINER

CAT flygning og operasjoner til vindturbiner og vindparker skal utføres i samsvar med krav til helikopter offshoreoperasjoner, samt gjeldende anbefalte retningslinjer fra HeliOffshore og G+ (Internasjonal sammenslutning av vindfarmoperatører).

9 KRAV TIL PASSASJERER OG FRAKT

9.1 Bagasjefri kabin

Passasjerer kan ikke bringe med seg håndbagasje, løst utstyr eller hodeplagg i helikopterkabinen. Unntatt er lesestoff i papirformat som kan oppbevares i innvendig lomme i overlevelsedrakten. Dersom mobiltelefon tas med i kabin skal den til enhver tid oppbevares avslått på innsiden av, eller i annen lomme i overlevelsedrakten.

Besetning skal ikke oppbevare usikret bagasje eller personlig verneutstyr i kabin.

9.2 Sikkerhetsorientering

Før hver helikopteravgang fra helikopterterminal på land skal Helikopteroperatøren gi en standard sikkerhetsorientering. Orienteringen skal i tillegg til krav i forskriftskrav, som et minimum gi informasjon om:

- Redningsdrakt og nødpustesystem
- Helikoptertype
- På/avstigning og faresoner ved på/avstigning
- Bagasjefri kabin
- Redningsutstyr, plassering og bruk.

Selskapsspesifikk informasjon skal ikke inngå i samme sikkerhetsorientering. Informasjon, som ikke er relatert til helikoptertransport, skal ikke vises i avgangshall eller rom for passasjerbriefing på helikopterterminalen. Sikkerhetsorienteringen skal godkjennes av Selskap.

9.3 Bruk av redningsdrakt, verneutstyr og hjelm

Passasjerer skal under all flygning benytte godkjent redningsdrakt. Hvis «Medically incapacitated passenger» skal Helikopteroperatøren og Selskap forholde seg til AMC1 SPA.HOFO.165 (i).

Passasjerer skal ikke være iført hjelm i helikopterkabin. Hjelmer skal plasseres i bag/bagasje. Unntatt er helikopterdekk mannskap i transitt til ubemannet innretning.

Helikopteroperatøren skal godkjenne sikkerhetsutstyr som skal benyttes i helikopter.

9.4 Størrelse og vekt på personlig bagasje

Størrelse på bag eller andre kolli som bringes med som personlig bagasje skal ikke overstige 30 x 50 x 60 cm. Vekt pr. kolli som bringes med skal ikke overstige 10 kilo. Tyngre bagasje vil bli avvist ved innsjekk.

10 VARSLING, RAPPORTERING OG INFORMASJON

10.1 Beredskap

Helikopteroperatøren skal ha etablert en kompetent og trent beredskapsorganisasjon, beredskapsprosedyrer og egnet beredskapsverktøy. Business continuity plans skal være etablert. Helikopteroperatøren skal samarbeide med Selskap ved håndtering av hendelser og koordinere informasjonsprosesser.

Alle passasjerer, besetning og Helikopteroperatørens personell skal være registrert i DaWinci på aktuell flight, før oppstart av flygning.

10.2 Tiltak etter hendelser

Helikopteroperatøren har ansvar for å rapportere til myndigheter og tilsyn i henhold til forskriftskrav. Selskap skal informeres om varsling til tilsyn og myndigheter.

Helikopteroperatøren skal informere om relevante hendelser til Selskap.

- Muntlig informasjon skal gis umiddelbart til kontaktperson i Selskap fra vakthavende personell og/eller operasjonsrom (OPS).
- Skriftlig oppdatert informasjon til kontaktperson i Selskapet fortløpende og regelmessig, utformet slik at informasjon kan videresendes internt.
- Selskapet skal regelmessig og ved endringer informeres, muntlig og skriftlig.

Helikopteroperatøren skal gi tilpasset informasjon til passasjerer

- Passasjerer bør informeres hvis det er mulig under flygning
- Besetning bør etter landing gi tilpasset informasjon om hendelse til passasjerer med mulighet for spørsmål.
- Passasjerer på helikopterterminal informeres etter avtale med Selskap.
- Ved alvorlige ulykker og hendelser som involverer flere Selskap og Helikopteroperatører vil Offshore Norge og Offshore Norge - Aviation Specialist Network kvalitetssikre og samordne informasjon, samt koordinere anbefalte tiltak

Helikopteroperatøren skal informere Selskapene og Helikopteroperatørene for å bidra til åpenhet og samordning av tiltak.

10.3 Undersøkelser

Helikopteroperatøren skal undersøke luftfartshendelser, nestenulykker og hendelser med potensial for alvorlig skade. Selskapet har rett til å delta i undersøkelsesgrupper som nedsettes av Helikopteroperatøren. Selskapet kan kreve at Helikopteroperatøren skal undersøke hendelser eller prosesser.

10.4 Havindustritilsynets kartlegging av risiko

Helikopteroperatøren skal bidra med aktuelle data til Havindustritilsynets prosjekt for måling av risikonivået i norsk petroleumsvirksomhet (RNNP) og delta i evalueringsprosess.

10.5 HeliOffshore - Erfaringsoverføring

Rapporteringsansvarlig hos Helikopteroperatøren skal rapportere relevante hendelser til HeliOffshore, som et bidrag til internasjonal erfaringsoverføring og læring. Helikopteroperatøren skal videreformidle relevante HeliOffshore InfoShare rapporter i egen organisasjon.

10.6 Rapportering

Helikopterbesetning skal rapportere følgende hendelser

- Akutt forurensning på havoverflate: Helikopterbesetning skal muntlig varsle forurensning observert på havoverflaten til den enhet av lufttrafikktenesten som luftfartøyet har kontakt med.
- Militære luftoperasjoner: Helikopteroperatøren skal holde seg orientert om planlagte militære øvelser og gjennomføre tiltak som forhindrer operativ konflikt med militære luftfartøy under gjennomføringen av øvelsene.
- GPS Jamming: Helikopteroperatøren skal rapportere hendelser med GPS jamming og spoofing med konsekvenser eller potensial for konsekvenser for navigering og kommunikasjon.
- Droneaktivitet: Helikopteroperatøren skal rapportere uønsket og ikke forhåndsvarslet droneaktivitet.

10.7 Driftsrelatert informasjon

Helikopteroperatøren skal informere daglig til Selskap om «Dagens trafikk» for planlagte flygninger og status før oppstart av dagens flyprogram. Helikopteroperatøren skal informere Selskap om forsinkelser og planlagt vedlikehold av større omfang med konsekvenser for drift og flyprogram.

11 Rapportering av hoved ytelsesindikatorer – KPI

Helikopteroperatøren skal, 4 ganger i året eller etter annen avtale med Selskapet rapportere hoved ytelsesindikatorer til Selskapet i henhold til vedlegg 1.

Rapportering skal inkludere månedlig og årlig trendoversikt for siste 5 år.

Forsinkelser, avvik og hendelser er fast agendapunkt ved månedlige driftsmøter, og følges opp etter avtale med hvert enkelt Selskap.

Vedlegg 1– Hoved Ytelsesindikatorer - KPI

KPI	Description:
1	Event indicator 1 - Serious incidents - per 100.000 flights hours & per 1.000.000 - person flight hours (RNNP)
2	Event indicator 2 - Number of incidents pr. 100.000 flight hours sorted by shuttle and crew change (RNNP)
3	Event indicator 2b - Number of incidents sorted by phase of flight PRR (Preliminary Risk Rating) medium or above (RNNP)
4	Event indicator 3 - Helideck phase, number of incidents by category PRR > 4 (RNNP)
5	Departure reliability (%)
6	Reporting frequency (ASR, FOR/MSR, GOR etc.) (/1000h)
7	MEL release (/1000h)
8	Robbery (/1000h)
9	Total Reportable Incident rate (TRI) & Lost Time Injury rate (LTI)
10	Sick leave rate (%)
11	Return to base (RTB) including causal factors