

Helikoptertransport offshore – verdens tryggeste

Kan erfaringene overføres til andre?

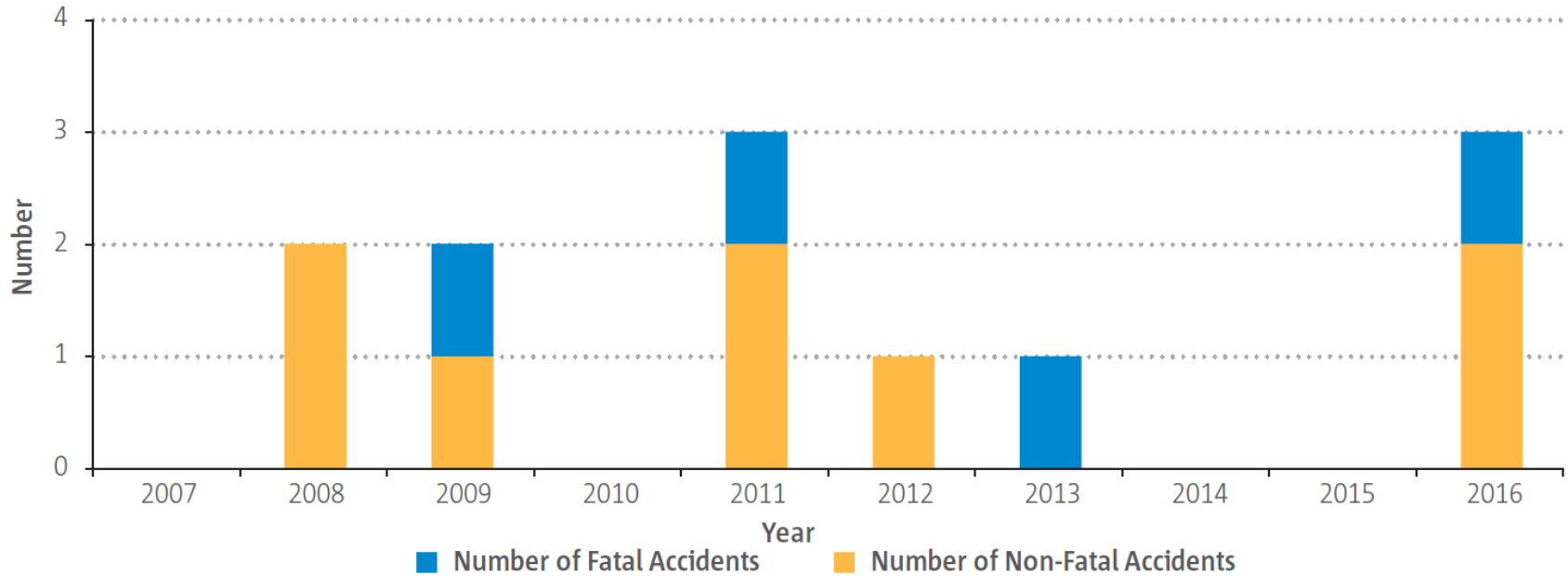
Jens Chr. Rolfsen (jens.christen.rolfsen@safetec.no)

16.3.18

SAFETEC



► **Figure 14** Offshore fatal and non-fatal accidents 2007-2016



Fra EASAs årlige aviation safety summary (2016)

Basert på estimater for flytimer i 2016, er antall omkomne per million flytimer beregnet til 1,9 i perioden 2007-2016

SAFETEC Tre mulige perspektiv

- Teknologi
- Betalingsvilje
- Risikoforståelse

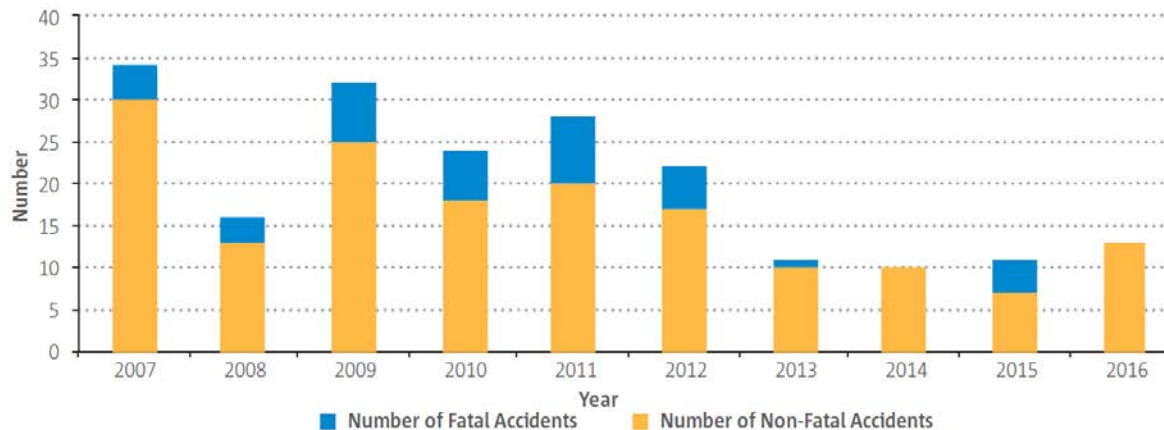


- Kontinuerlig overvåking av sanntidsdata
- Deling av data på tvers av operatører
- Stadig strengere krav til redundans og robusthet



- En vesentlig del av kravene som regulerer sikkerheten ved offshore helikopteroperasjoner i Norge er fastsatt i retningslinjene NOG 066 fra Norsk Olje og Gass.
- Operatørene har både evne og vilje til å betale for høy sikkerhet, og dette er et konkurransefortrinn for selskapene
- Dette står i kontrast til flygninger med innlandshelikopter i Norge, hvor risikonivået er betydelig høyere

► **Figure 18** Part Special Operations (SPO) Aerial Work Helicopter accidents and serious incidents by operation 2007-2016



Forståelse for risiko

- Formelle krav til risikostyring i luftfart kom først på slutten av 1990-tallet
- Industrien har ligget foran myndighetene og vært pådrivere for risikoreduserende tiltak som så er plukket opp av myndighetene i form av krav
- En moden risikoforståelse
 - «Systemperspektivet» på sikkerhet er akseptert og anerkjent
 - Systematisk arbeid for å forebygge, fange opp og minske konsekvensene av menneskelige feilhandlinger
 - Stor villighet til å dele informasjon og læring på tvers av organisasjoner

