



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

TILSYNSRAPPORT

Organisasjon/person: Bristow Norway AS
Sertifikat/godkjenning: NO.AOC.010
Sted: på/i Stavanger lufthavn, Sola
Tidspunkt: 01.12.2020 - 02.12.2020
Tilsynsaktivitet: Revisjon
Referanse: 0002-7326



Innledning

Formål

Luftfartstilsynet fører tilsyn med virksomheter og enkeltpersoner som har roller innenfor sivil luftfart. Formålet med tilsynsaktiviteten er å sikre at krav i regelverket blir overholdt, og måle graden av samsvar med gjeldende regelverk.

Beskrivelse av tilsynsaktiviteten

Luftfartstilsynet gjennomførte den 01.12.2020 - 02.12.2020 en Revisjon av Bristow Norway AS - NO.AOC.010 på/i Stavanger lufthavn, Sola.

Deltakere (navn og rolle) fra Luftfartstilsynet: Terje Movik Laukeland (Audit Team Leader)
Per Arne Utne (Observer)
Alf Tørrisplass (Audit Team Member)

Deltakere (navn og rolle) fra tilsynsobjektet: Tor Bryne (Safety Manager/Compliance Monitoring Manager)
Steinar Haukeland (NP Crew Training)
Tom Idar Finnesand (NP Flight Operations)
Petter Sem-Henriksen (NP Ground Operations)
Kjetil Hellesøy (S/Q advisor)
Heidi Wulff Heimark (Accountable Manager)

Luftfartstilsynets vurdering

Generelt

Under redegjøres det for konkrete funn som er avdekket og Luftfartstilsynets vurdering av om virksomheten anses å være i samsvar med krav.

De funn som trekkes frem i denne rapporten klassifiseres som følger:

Funn-nivå	Beskrivelse/vurdering	Konsekvens
Nivå 5	Bedre enn samsvar med krav	Til informasjon
Nivå 4	Samsvar med krav	Til informasjon
Nivå 3	Samsvar med krav, med kommentar om ønsket forbedring	Informasjon som kan benyttes i arbeidet med kontinuerlig forbedring
Nivå 2	Avvik mot krav, som kan true flysikkerhet	Nødvendig å gjennomføre tiltak innen gitt tidsfrist
Nivå 1	Avvik mot krav, som truer flysikkerhet	Nødvendig å gjennomføre tiltak. Luffartstilsynet vurderer behov for begrensninger inntil tilstrekkelige tiltak er gjennomført

I tabellform eller samsvarsmatrise kan følgende klassifisering også forekomme:

N/A	Ikke gjeldende (Not Applicable)	Kravet gjelder ikke for tilsynsobjektet
N/R	Ikke revidert (Not Reviewed)	Kravet er ikke revidert. Det er ukjent/ikke bekreftet om det er samsvar med krav

Beskrivelse av funn

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	1
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
EASA Part OPS ORO.GEN.205	SPA.DG.100
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
Selskapet har farlig gods godkjenning. I henhold til avvik fra 2019 har selskapet dekket kompetansekravet ihht ICAO TI Ch 4. tabell 1-4 gjennom en kontrakt med Securitas. Dette forholdet er ikke beskrevet i selskapets håndbøker.	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 2	

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	2
Hjemmelsgrunnlag	Referanse

EASA Part OPS ORO.MLR.100	AMC3 ORO.MLR.100(a)
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
OM A inneholder ingen liste med definisjoner og forkortelser, utover noen få tilknyttet Ch 8.10 EFB, slik AMC3 ORO.MLR.100(a) pkt. (0.1)(d) beskriver.	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 2	

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	4
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
EASA Part OPS ORO.GEN.200.a) (1)	ORO.AOC.100(b)(3)
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
Organisasjonskartet i OM A fremstår som uferdig. Det befinner seg også på en side uten topp og bunntekst, og derved uten revisjonsstatus.	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 3	

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	5
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
EASA Part OPS CAT.GEN.MPA.170	
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
Det kunne ikke fremlegges en beskrivelse av hvordan selskapet forholder seg til bestemmelsene om psykoaktive stoff.	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 3	

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	6
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
EASA Part OPS ORO.GEN.200.a) (3)	AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) pkt.(e)
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
Selskapet har beskrevet og utfører Management of Change. Under tilsynet kom det frem at dette noen ganger blir gjort i etterkant.	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 3	

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	7
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
EASA Part OPS ORO.GEN.210	ORO.GEN.210 (a)
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
<p>Under tilsynet fremkom det informasjon som indikerte at Safety & Compliance avdelingen hadde gått utover sin instruks [REDACTED], uten å ha innhentet formell tillatelse først. Dette forholdet ble gjenstand for intern undersøkelse. På bakgrunn av undersøkelsene [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>	
Tillit er et ledende element i et SMS.	
Det er AM sitt ansvar å sørge for et fungerende ledelsessystem, med en velfungerende ledelse, basert på tillit.	

Konklusjon – Funn nivå
Nivå 2

Tilsyn nr	Funn nr
0002-7326	8
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
EASA Part OPS ORO.GEN.150	ARO.GEN.350
Beskrivelse av fakta - Luffartstilsynets vurdering	
<p>Luffartstilsynet hadde ikke mottatt en revisjon av selskapets Management System Manual slik det ble krevet i vedtaket som lukker avviket, vår ref. 19/18248-14.</p> <p>Tilsynet avdekket også at Safety & Compliance avdelingen gjennomfører revisjoner uten å benytte fagrevisor med kunnskap om det fagområdet som revideres, på tross av et nivå 2 funn fra operativ hovedbasetilsyn i 2019. Dette funnet ble lukket på bakgrunn av at selskapet redegjorde for at det ville innføre dette pålegget umiddelbart. Det fremkom at selskapet senere har gjennomført minst to operative revisjoner uten å ha med fagrevisor.</p> <p>Korrigerende tiltak etter tilsynet i 2019 er dermed ikke ivaretatt slik selskapet redegjorde for i sin tilbakemelding.</p>	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 1	

Oppsummering

Hovedbase tilsyn for Bristow Norway 2020.

Tilsynet ble gjennomført på Teams basert på reiserestriksjoner ifm COVID-19. Det betyr at lokaler og verktøy til operasjonell drift ikke kunne revideres. Det samme gjelder heliporten med fasiliteter og luftfartøy i drift.

Scopet for tilsynet slik det var planlagt ble kraftig nedjustert i løpet av tilsynet, da flere saker var tid og ressurskrevende.

Bristow Norway er Norges største helikopterselskap på norsk kontinental sokkel. De har hovedkontor på ENZV og sekundærbaser i Bergen, Florø, Ekofisk og Hammerfest. Selskapet

disponerer 21 tilbringer maskiner og 4 AWSAR maskiner. Alle S-92A. Selskapet har ca 440 ansatte og flyr ca 30 000 timer i året. Selskapet har fremdeles en EC225 lagret på ENZV. Det er usikkert hva skjebnen til denne maskinen blir.

[REDACTED]

Selskapet byttet flygesjef i vinter. Avtroppende hadde da vært flygesjef i 8 år og gikk tilbake til line - flyging. Deputy flygesjef ble akseptert fra 1.4.2020, men fungerte i praksis fra mars 2020. Safety/compliance manager funksjonen har vært dekket av fungerende siden 7.8.2020. NPCT har nylig sagt opp jobben som NP og går tilbake til jobben som flyger og instruktør.

Alle påkrevde stillinger var besatt på inspeksjonstidspunktet. Organisasjonskartet i OM-A fremstår uten topp og bunn tekst samt revisjonsnummer. OM-A mangler og en oversikt over definisjoner slik regelverket krever.

Selskapet har flere hendelser som undersøkes av Statens havarikommisjon (SHK). Dette gjelder en ustabil avgang fra Mærsk Invincible, en hendelse med brann indikasjon i motor som viste seg å være falsk og en hendelse med MGB der fremmedlegemer i smøresystemet forårsaket blokkering av olje og høy temperatur. Selskapet opplyser at samarbeidet med SHK fremstår som godt.

Selskapet utarbeider interne rapporter etter alvorlige hendelser. Alle hendelsene som SHK undersøker blir og undersøkt internt. Ifm undersøkelsen av hendelsen på Mærsk Invincible fremstår det som at interne prosedyrer ikke ble fulgt ved at CVR/FDR ble lastet ned og brukt av safety/compliance avdelingen i undersøkelsen. [REDACTED]

[REDACTED]

Selskapet gjennomførte på bakgrunn av dette varselet en undersøkelse for å bringe fakta på bordet. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Normalt hentes informasjon ut fra CVR/FDR etter alvorlige hendelser slik det er avtalt mellom flygerforeningen og selskapet. I dette tilfellet ble det opplyst at besetningen ikke ønsket CVR/FDR avspilt.

De ble gjennomført en verifikasjon av tilbakemeldte avvik/funn fra tidligere inspeksjoner. Disse ble stort sett funnet tilfredsstillende utført med noen få unntak. Blant annet ble funn 7 fra rapport 0002-7296 diskutert. Dette gjelder hvordan selskaper bruker fagrevisor som støtte for hoved revisor under interne revisjoner. Det ble funnet at avdelingen så sent som sommeren 2020 benyttet seg av den gamle modellen for gjennomføring av interne revisjoner.

Dette på tross av vedtaket fra Luftfartstilsynet som pålegger selskapet å ta fagrevisor i bruk

både under planlegging og gjennomføring av interne revisjoner.

Det ble også opplyst at NPFO spesifikt ba avd. ta hensyn til funn 7 i sin utførelse av interne revisjoner på OPS området. Da det i ettertid kom frem at dette ikke var ivaretatt, [REDACTED]

[REDACTED] Dette ble bekreftet av referat fra SRB hvor dette ble tatt opp samt bekreftet muntlig av flere av personene som ble intervjuet under tilsynet. Luftfartstilsynet hadde på revisjonstidspunktet ikke mottatt noen revisjon av selskapets management system manual slik lukkingen av funn 7 forutsetter. Bristow fremfører at manualen har vært under oppdatering helt opp til nylig og at Luftfartstilsynet vil motta ny revisjon innen utgangen av uke 49, 2020. De 2 rapportene [REDACTED] ligger fortsatt åpne i Bristow sitt system.

På bakgrunn av hvordan den interne undersøkelsen ble gjennomført ifm hendelsen på Mærsk Invincible og uenigheten rundt bruk av fagrevisor [REDACTED]. Det fremkommer av referat at temaet er tatt opp internt og forsøkt løst i flere SRB møter.

Selskapet benytter en del tjenester som er felles i konsernet. Tjenestene drives utenfor selskapets organisasjon og blir å betrakte som en leveranse i regelverkets forstand selv om det er innenfor samme eierstruktur. Bland annet flightplanning programmet eFlight. Det ligger flere interne avvik på dette systemet som styres fra selskapet sentralt i Houston, USA. Bristow Norway har gjort flere fremstøt for å komme i inngrep slik at ønsker og justeringer kan påvirkes. Det fremstår som disse fremstøtene så langt ikke har båret frukter.

Selskapets treningsavdeling benytter seg av Flight Safety sin S 92 simulator på ENZV. Dette har vist seg svært fordelaktig ifm COVID-19 restriksjonene. All påkrevd simulatortrening er gjennomført i simulatoren og det har ikke vært behov for å benytte seg av unntaksreglene som har vært tilgjengelig. Det ble gjennomført stikkprøver på trenings status på operativt personell uten anmerkninger.

I forbindelse med endring av rutiner har selskapet opplevd utfordringer med AVINOR og tolking av hvordan pax transporteres mellom terminal og helikopter. Særlig på ENZV opplevde selskapet press for å velge løsninger som AVINOR kunne spare penger på. Selskapet etterlyser en mer offensiv holdning fra Luftfartstilsynets side. Passasjerer blir fortsatt transportert i buss mellom terminal og helikopter.

Selskapet kjøper stuer- og Cargo tjenester. Hovedleverandøren er Securitas. Selskapet har farlig gods godkjenning. I henhold til avvik fra 2019 har selskapet dekket kompetansekravet ihht ICAO TI Ch 4. tabell 1-4 gjennom en kontrakt med Securitas. Dette forholdet er ikke beskrevet i selskapets håndbøker.