

Skup 2003

Prosjekt: Hemmelig utflagging av helikoptervirksomhet i Rogaland

Journalist: Jan-Petter Helgesen

Redaksjon: Stavanger Aftenblad

Publisert: Januar til desember 2003

Medium: Avis

CHC Helikopter Service & Astec Helicopter Services

”Hemmelig utflagging”

En serie artikler om hemmelighold, utflagging og svekkelse av sikkerheten for helikoptertransporten på norsk sokkel.

Innholdsfortegnelse:

- 1. "Hemmelig møte". Når og hvordan mistanken oppstod.**
- 2. Problemstillinger**
- 3. Metode og organiseringen av arbeidet**
 - 3.1 "Ingen arbeidsplasser skulle rammes"
 - 3.2 "Direktørskifte"
 - 3.3 "Sikorsky"
 - 3.4 "Utflaggingsplanene"
 - 3.5 "Stor skepsis"
 - 3.6 "Ledelsen snur"
 - 3.7 "Avslår møte med Stavanger Aftenblad"
 - 3.8 "Gir etter"
 - 3.9 "Ny avsløring"
 - 3.10 "Trusler"
 - 3.11 "I privatfly"
 - 3.12 "Kontrakter på spill"
- 4. Spesielle erfaringer**
- 5. Arbeidstid**
- 6. Hvorfor er denne saken viktig**
 - 6.1. Konsekvenser/Utfall**
- 7. Evt. Vedlegg.**

Av hensyn til vern av kilder er en del samtaler utelatt fra denne rapporten.

1. "Hemmelig møte".

Når og hvordan mistanken oppstod.

Arbeidet med de hemmelige planene om utflagging og omorganisering av helikopterselskapet CHC Helikopter Service og Astec Helicopter Services startet i januar 2003.

Personer i selskapene ba om et møte med undertegnede i all hemmelighet. Det var viktig at samtalene foregikk mellom oss og at toppledelse og eiere i Canada ikke fikk vite at en representant for media var kontaktet. De fryktet at kontakten kunne føre til oppsigelse. Deres hensikt var å informere meg om at det sannsynligvis var en skjult agenda i helikopterselskapene som etter deres oppfatning kunne føre til en utflagging av helikoptervedlikeholdet til Skottland. Ingen av de 384 ansatte i Astec Helicopter Services eller 398 ansatte i CHC Helikopter Service var informert om de skjulte planene. Kildene ba meg undersøke saken ettersom de ikke kunne få noe ut av ledelsen.

Jeg fattet stor interesse for saken. Det dreide seg om nøkkelbedrifter i Rogaland med flere hundre arbeidsplasser. Diffuse svar fra ledelsen gjorde meg ytterligere mistenksom.

2. Problemstillinger

De sentrale problemstillingene ved starten av arbeidet var:

1. Hadde ledelsen i søsterselskapene en skjult agenda?
2. Hvordan skulle jeg finne ut om det foregikk en utflagging?
3. Hvilke konsekvenser vil dette få?

3. Metode og organiseringen av arbeidet

3.1 "Ingen arbeidsplasser skulle rammes"

Undersøkelser førte til en artikkel hvor ledelsen i Astec bekreftet at det forelå planer om en såkalt knoppskyting av et nytt helikopterverksted i Aberdeen. Der skulle de britiske helikopterene i CHC-konsernet overhales. Den jobben var tidligere gjort på Sola. Ingen arbeidsplasser i Norge skulle rammes av overføringen, ble det sagt.

I april ble det uro i tillitsmannsapparatet i CHC Helikopter Service. De møtte ingen forståelse fra ledelsens side om innsyn i planer om omorganisering. Ny utflagging til Skottland var grunnlag for frykten. Omtale i Stavanger Aftenblad førte til at alle planer offisielt ble skrinlagt. Partene ble enig i å starte vurderinger på nytt. Denne gang med full deltakelse fra fagforeningene i bedriftene.

3.2 "Direktørskifte"

Omtrent på samme tidspunkt ble det foretatt direktørskifte i CHC Helikopter Service. Daværende sjef forsvant på dagen og ny mann, hentet fra søsterselskap i Skottland, tok over. Han ble sittende i fire måneder før også han forsvant. Den tredje direktør på fire måneder ble dermed innsatt i CHC Helikopter Service.

3.3 "Sikorsky"

I september signaliserte den amerikanske helikopterprodusenten Sikorsky at de ville la Astec på Sola få oppdrag med å bygge alle europeiske redningshelikoptere av den helt nye typen S-92 dersom Norge valgte modellen som sitt framtidige redningshelikopter. Oppdraget ville være avansert og tilføre Astec oppdrag for hundrevis av millioner kroner i minst fem år framover.

Den skotske direktør var imidlertid lunken til det amerikanske utspillet. Selv kontaktet jeg tillitsmennene i de to søsterbedriftene for å høre deres mening om det amerikanske tilbudet.

Bare de ti aktuelle norske helikopterne ville ha en kontraktramme på rundt to milliarder kroner.

Under samtalen sa en av de frammøtte tillitsmenn: - Byggeoppdraget hadde vært fint å få nå som alle g-sjekker på Super Puma-helikoptre skal gjøres i Aberdeen.

Dette var en ny opplysning. G-sjekk i Aberdeen av i alt 20 norske helikoptre tilhørende Helikopter Service. Det kunne bety utflagging av storparten av de 384 arbeidsplassene i vedlikeholdsbedriften. Ingen verken i selskapets norske ledelse og i den lokale fylkes- og kommuneadministrasjon eller blant fagbevegelsen sentralt eller blant de ansatte var kjent med slike omfattende planer.

I denne forbindelse må jeg understreke at jeg kjenner flybransjen til bunns etter å ha jobbet journalistisk med luftfart i nær 34 år. G-sjekk tilsvarer tungt vedlikehold som er den mest avanserte, ressurs- og tidkrevende del av flyettersyn. Hele maskinen blir tatt fra hverandre og satt sammen igjen etter å ha blitt saumfaret til minste detalj. Arbeidet er høyteknologi i fremste klasse. Arbeidet på bare et helikopter tar minst åtte uker og krever kontinuerlig innsats fra rundt 20 personer. Uten spesielle og langvarig opparbeidede fagkunnskaper ville jeg neppe oppfattet hva som var i ferd med å skje.

3.4 "Utflaggingsplanene"

Den aktuelle tillitsmann hadde fått høre om planene under et møte i Skottland noen dager tidligere. Han har senere trukket seg fra sitt verv. Undersøkelsene omkring saken viste at beslutningen om flytting var tatt av eierne på Newfoundland ett år tidligere. Ingen, hverken blant den norske ledelsen og de flere hundre ansatte samt oljeselskapene og deres passasjerer, var blitt informert om utflyttingsplanene selv om det var gått 12 måneder siden vedtaket ble gjort i all stillhet. I verste fall var samtlige 384 arbeidsplasser i Astec i fare på grunn av vedtaket.

Saken vakte stor oppsikt. Helikoptermiljøet er også grunnpilar innen norsk oljevirkosomhet. Helikopterflygingene til og fra oljeinstallasjonene regnes som Norges farligste arbeidsvei. 54 mennesker har mistet livet i seks helikopterulykker siden oljeindustrien startet her i landet i 1966. Helikopterturene er av Sintef i Trondheim karakterisert som fem til ti ganger farligere enn vanlige flyturer med passasjerfly.

3.5 "Stor skepsis"

Blant fagforeningene i Nordsjøen ble hemmeligholdelsen fra eierne av de to helikopterbedriftene sett på med stor skepsis og mistenksomhet. Frykten for flygingene har gjort at det gjennom årene har vært nærkontakt og oppbygging av gjensidig tillit mellom partene. Planene om utflagging og hemmeligholdelsen satte troverdigheten og tilliten til de kanadiske eierne på spill.

Ikke minst har skepsisen vært stor innen LO og Nopef. Leder for Landsorganisasjonens helikopterutvalg, Ketil Karlsen, etterlyser nærheten mellom brukerne, det vil si passasjerene, selskap og eiere. Dette er vanskelig nok med eierskap på Newfoundland. Flytting av tungt vedlikehold til Skottland vil forsterke avstanden mellom partene.

Dessuten, fjerne eiere mangler forståelse for forholdene på norsk kontinentalsokkel og oljearbeiderne krav om en åpen dialog og innsikt i helikoptertransporten, sier Karlsen. Saken vakte også oppsikt på Stortinget. Nestleder i Energi- og miljøkomiteen, stortingsrepresentant Hallgeir Langeland (SV), vil samle rogalandsbenken mot utflagging av verkstedvedlikeholdet.

3.6 "Ledelsen snur"

Oppmerksomheten gjorde at CHC-ledelsen i Canada lovet å beholde samtlige arbeidsplasser på Sola. Kommunikasjonsdirektør Chris Flanagan i CHC Helicopter Corporation lover at ingen jobber skal gå tapt på Stavanger lufthavn selv om dette vedtaket vil føre til tapte inntekter i en kortere periode. Fra oljearbeiderne blir det også reagert på Flanagans uttalelse om at det er oljeselskapene som forlanger lavere transportpriser og at de dermed støtter vedtaket om utflagging til et billigere verksted i Aberdeen.

Han viser til at konsernet satser stort på etablere samarbeid med Forsvaret i Norge. Både de framtidige redningshelikopterne og nye NH-90-maskiner til Kystvakten og Sjøforsvaret står på agendaen for vedlikehold hos Astec.

Saksordfører for nye redningshelikoptere, stortingsrepresentant Jan Arild Ellingsen (Frp), advarer mot flytting av tungt vedlikehold til Aberdeen. -Et svekket miljø på Sola kan sette det militære samarbeidet i fare, sier Ellingsen.

Det norske kjøpet av militære NH-90-helikoptere får positive følger for Astec. Statlige krav om gjenkjøpsavtaler gir Astec nye oppdrag på vedlikehold av Super Puma-helikoptere som sannsynligvis ender på i alt 1,2 milliarder kroner over en del tid. Tross avtalen store omfang for både verksted og de ansatte var bare et fåtall personer innen Astec og CHC Helicopter Service kjent med kontrakten. De utenlandske eierne fant det ikke nødvendig å orientere hverken eget personell eller omverdenen om milliardavtalen.

3.7 "Avslår møte med Stavanger Aftenblad"

For å bringe mer klarhet i all usikkerheten omkring helikopterselskapenes planer på Sola ba Aftenbladet om å få møte CHCs toppledelse og eiere i St. Johns på Newfoundland.

Første forespørsel ble avslått med at tidspunktet ikke passet. En nytt utspill ble deretter tatt hvor flere alternative tidsrammer ble foreslått.

Etter noen dagers ventetid ble forespørselen avslått. Begrunnelsen fra kommunikasjonsdirektør Chris Flanagan var at selskapet ønsket et godt forhold til sine ansatte og kunder i Norge. Aftenbladet hadde gjennom sine artikler laget villedende og sensasjonspregede reportasjer som hadde påført CHC-selskapene et ødeleggende inntrykk, hevdet Flanagan i sitt avslag.

I mellomtiden fortsatte møtene i skjul med kilder med innsikt i helikoptermiljøet. Blant opplysninger som ble gitt var at verkstedet i Aberdeen drev med norsklisens, men med teknikere som manglet den nødvendige kompetanse, i følge norske krav, til å utføre sikkert vedlikehold på nordsjøhelikopterne. Luftfartstilsynet innrømmet å ha gitt midlertidig tillatelse som befant seg i en gråsone og at deres beslutning om å godta sertifikatene midlertidig, var blitt kritisert.

3.8 "Gir etter"

Saken var etter hvert blitt så belastende for de to kanadiske helikopterselskapene at den norske ledelsen ba om et møte med Aftenbladet. Her ble ny åpenhet lovet og et av de første utsagn som ble fremmet var at avisenes omtale av situasjonen var korrekt. Det ble samtidig bekreftet at planer forelå om å samle administrasjonen for hele CHC-konsernet i Aberdeen. Dette betydde at mellom 15 og 25 av de administrative stillingene i CHC Helicopter Service på Sola ville bli overtallige. Samtlige ansatte hadde anledning til å søke de nye fellesjobbene i Skottland, men det ikke ville bli plass til samtlige i den norske ledelsen når posisjonene skulle fordeles mellom briter, irlendere, nordmenn og dansker.

Planene for omorganisering hadde pågått lenge. Nå kom bekreftelsen om at den utenlandske ledelsen og eierne i Canada hadde en agenda i det skjulte for de norske ansatte og deres kunder. Bare et fåtall nordmenn var klar over hva som foregikk.

3.9 "To sjefer fratrer"

Oljearbeidernes mistillit vokste samtidig som de nye opplysninger kom fram i lyset. Nå krevde fagforeningene innsyn i oljekontraktene for å få avklart at de ikke inneholdt punkter og forhold som berørte sikkerheten under flygingen. Fra LO ble det slått fast at utviklingen synes å gå mot at flere oljeselskap er mer opptatt av økonomi enn økt sikkerhet for oljeflygingene. Tross løfter om bedre tider fortsatte urolighetene innen de to solaselskapene. To norske sjefer forsvant på dagen fra Astec, angivelig frivillig, men mest sannsynlig på grunn av uenighet med utenlandske overordnede.

Mens omorganiseringen går tregt i de to CHC-selskapene blir det kjent at konkurrenten i Norsk Helikopter slår på stortrommen. Selskapet fornyer helikoptermateriellet for en halv milliard kroner for å stå bedre rustet til å møte oljeselskapenes krav om nyere helikoptre. I

CHC Helikopter Service var lite gjort hittil. Moderniseringen av flåten var et lite kjent tema utad. Kontraktene om flyging har et omfang på opp mot 1,2 milliarder kroner over et tidsrom på 5 til 12 år.

3.9 "Ny avsløring"

Innen CHC Helikopter Service ble en ny avsløring gjort for omverdenen. Et søk i Brønnøysund-registeret avslører for Aftenbladet at CHC-konsernet hadde etablert et nytt lavpris helikopterselskap kalt Vinland Helicopter AS. Selskapet skulle konkurrere med sitt eget søsterselskap og slå dette på lavere priser.

Arbeidet med det nye selskapet var ledet av direktøren i sommer sluttet etter fire måneder. Det ble nå klart at han i stedet for å gå i pensjon hadde jobbet med å etablere en ny og ukjent konkurrent til eget selskap.

Nesten ingen i den norske ledelsen var kjent med dette utspillet. Også ansatte og fagforeninger var holdt utenom all informasjon. Opplysningene i Aftenbladet slo ned som en bombe. Nok en usynlig agenda var avslørt for ansatte, kunder og 700.000 årlige helikopterpassasjerer på norsk sokkel..

Hadde Vinland fått flykontraktene ville CHC Helikopter Service få overtallighet av personell og materiell. Dermed ville nedbemanning blitt nødvendig.

For Vinland ville det blitt en enkel sak å hente inn tilstrekkelig med folk. Overtallige i CHC Helikopter Service ville blitt nødt til å ta til takke hva som bød dem. Dermed kunne en ny helikopterorganisasjonen etableres på ruinene av veteranselskapet i Nordsjøen. Det nye selskapet ville få en rimeligere stab med nye ansettelsesforhold og en flåte leiet til billig penge fra CHC Helikopter Service sine overskuddsmaskiner.

3.10 "Trusler"

Oppstyret skapte sterke reaksjoner. Helikoptre ble skjøvet i hangaren under trusler om flynektelse dersom planene om Vinland fortsatt ble fremmet.

Eierne gikk straks i dialog med fagforeningene. Resultatet ble at nyetableringen ble lagt på is og anbudene på flyging trukket tilbake fra oljeselskapene. Det nye prosjektet ble dermed satt på bakken før det hadde lettet.

Nå fikk også presset på Astec virkning. Flyttingen av tungt vedlikehold skulle begrenses til bare fire Super Puma. Det er langt fra hele flåten på 20 norske Super Puma. Ingen av de 384 ansatte i hangaren er lenger i faresonen for oppsigelse.

3.11 "I privatfly"

Tross avslaget fra CHC-konsernledelse om å la Aftenbladet møte dem i hovedkvarteret på Newfoundland, kommer majoritetseier til Sola med eget, privat jettfly for å møte Aftenbladet. Alle motsetninger begraves angivelig under møtet. Den norske åpenheten overfor samfunn og media er ukjent i Canada, blir det hevdet. Nå skal forholdene i norske CHC tilpasses den norske virkelighet.

Det legges ikke skjul på at urolighetene kan koste selskapet dyrt. Store flykontrakter med oljeselskapene skal fornyes og kan gå tapt. Det samme gjør de omfattende militære vedlikeholdskontraktene som danner grunnlag for flyttingen av vedlikeholdet av de sivile helikopterne til Skottland.

3.12 "Kontrakter på spill"

Fra NH Industries understrekes det at gjenkjøpsavtalene til 1,2 milliarder for Super Puma-helikoptere står fast, men at vedlikeholdet av NH-90 kan ende på Kjeller ved Lillestrøm. En totalvurderingen av de to selskapene blir avgjørende.

Luffforsvaret hovedverksted har innledet samarbeid med et finsk statselskap for å stå best mulig rustet til å utkoncurrere Astecs kompetanse. Arbeider for 20-30 milliarder kroner i 30-40 år framover står plutselig på spill.

Dette til tross for at Forsvaret i snart fire år har sagt at deres nye kompetansesenter for maritime helikoptre skal ligge på Sola i nær tilknytning til det sivile og høyteknologiske helikoptermiljøet på lufthavnen. Ikke rart at CHC-eierne finner det best å appellere til alle

krefter innenfor og utenfor selskapet for å få de langsiktige kontraktene til flere titalls milliarder kroner i havn.

4. Spesielle erfaringer:

Denne saken fikk en uvanlig utvikling under det journalistiske arbeidet. Rekken av skjulte agenda blir stadig lengre. Store anstrengelser er hele tiden gjort fra helikopterselskapenes side, både fra ledelse og eiere i Canada, for å nekte Aftenbladet innsikt i hva som skjer innen CHC-konsernets norske virksomhet. Aftenbladet ble også nektet å møte eiere og konsernledelse ansikt til ansikt på Newfoundland. For å oppnå resultater måtte undertegnede benytte spesialkunnskaper og innsikt. Jeg har arbeidet med helikoptertrafikken på Sola siden 1970 og kjenner forholdene og bransjen til bunns. En forutsetning for å nå fram overfor motkreftene var at jeg satt på korrekt informasjon som bakgrunn. Dette er helt nødvendig for i det hele tatt å kunne skrive disse artiklene.

5. Arbeidstid:

Undertegnede har produsert over 30 artikler om de uklare forholdene i CHC Helikopter Service og Astec Helicopter Services i løpet av 2003. De fleste er skrevet siden midten av september og ut året. Saken pågår fortsatt. Utenom skrivetid er svært mye arbeid gått med til undersøkelser og møter i skjul med kilder som må holdes hemmelig. Total arbeidstid er uråd å få klarlagt, men timeantallet er uvanlig høyt.

6. Hvorfor er denne saken viktig:

Norsk oljeindustri er landets viktigste næring. Personaltrafikken med helikopter mellom installasjonene og til og fra land regnes som landets farligste arbeidsvei. Ved ingen arbeidssteder i Norge har tallet på dødsopfre over tid vært høyere enn innen helikoptertrafikken. 54 døde i seks ulykker, sier sitt. Mange oljearbeidere frykter helikopterturene mest av alt. Kravene om bedret sikkerhet er derfor stort. Innsyn kreves for at oljeselskaper, passasjerene og helikopteroperatørene i lag kan arbeide for å høyne tryggheten under helikopterturene. De nye eierne av Astec og CHC Helikopter Service har ikke hatt samme forståelse av at sikkerhet koster og at vi i Norge setter strengere krav til sikkerhetsarbeid enn alle andre land. Eierne setter egen inntjening og fortjeneste som primærmål. Sikkerheten oppfylles ved å følge de internasjonale krav som stort sett er mye lavere enn norsk standard. Dette frykter oljearbeiderne kan føre til redusert flysikkerhet for deres del. Mange vil nekte å gå om bord i helikopterne dersom sikkerheten beviselig svekkes. Da stanser også oljevirkosomheten til havs. Det finnes ingen andre transportmetoder som kan erstatte helikopterflygingene som personelltransportør innen norsk olje- og gassindustri.

6.1. Konsekvenser/Utfall: Sikrest mulig helikoptertransport er forutsetning for at oljevirkosomheten kan drives fra bemannede plattformer langt til havs. Alternativ til helikopter er blitt lett etter, men ikke funnet.

Saken er fortsatt ikke avsluttet. Utflagging kunne uten Aftenbladets omtaler blitt foretatt i stillhet og uten offentlig innsikt.

Å bevare nær 800 høyteknologiske arbeidsplasser innen de to helikopterselskapene her i landet, er også et mål.

7. Vedlegg:

Kopi av artikler skrevet om helikoptersakene i Stavanger Aftenblad det siste året.

Stavanger, 29. desember 2003

Jan-Petter Helgesen