



# Avis de sécurité

Dan Chicoyne, conseiller principal à  
la sécurité du Forum sur la sécurité  
d'automne, le 26 octobre 2016

# Qu'est-ce qu'un avis de sécurité?

**Tel qu'affiché sur notre site Web :**

« Le C-TNLOHE publie des avis de sécurité à l'intention des exploitants pétroliers et gaziers en mer, des autres organismes de réglementation, des organismes, des employeurs, des employés et des autres intervenants du secteur. Les avis de sécurité contribuent à la sensibilisation globale aux questions de santé et de sécurité, encouragent un régime de sécurité prudent et favorisent une culture de sécurité positive, le tout dans le but de prévenir des incidents similaires. »

À ce jour, le C-TNLOHE a rédigé sept avis de sécurité, disponibles sur notre site Web :  
<http://www.cnlopb.ca/safety/safety.php>

# Opérations héliportées

**Avis de sécurité n° 2016-03 — septembre 2016**

## **OBJECTIF**

Le présent avis de sécurité souligne les problèmes de sécurité découverts lors d'un examen des opérations héliportées effectuées à bord d'une des installations de la zone extracôtière Canada–Terre-Neuve-et-Labrador, qui pourraient avoir une incidence sur les opérations héliportées à bord d'autres installations de forage et de production relevant de notre compétence et d'autres compétences.

## **Contexte**

Lors d'un examen des opérations héliportées effectuées à bord d'une des installations extracôtières de la zone extracôtière Canada — Terre-Neuve-et-Labrador, neuf insuffisances ont été identifiées.

Neuf défaillances ont été observées pendant l'examen.

À la suite de cet examen, l'exploitant et le prestataire de services héliportés ont reçu un rapport, et un plan est en cours d'élaboration pour aborder ces points. Plusieurs mesures d'atténuation ont été mises en œuvre pour éviter que la situation ne se reproduise.

# Opérations héliportées

## Avis de sécurité n° 2016.03 - suite

### MESURE RECOMMANDÉE

En fonction de ce qui précède, pour les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère qui ne l'ont pas déjà fait :

On recommande que les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère **procèdent à un examen des procédures et des listes de vérification connexes dans le but d'éliminer les affirmations ambiguës à propos des critères en matière d'atterrissage des hélicoptères et que les processus de surveillance et de vérification assurent la mise en application des critères de Transports Canada en matière d'atterrissage.** Se référer aux recommandations concernant l'approche au radiophare non directionnel/radar de bord (NDB-ARA) à la suite de l'examen, par le C-TNLOHE, d'une quasi-collision entre un hélicoptère et un navire de soutien au large pour laquelle le C-TNLOHE a émis un avis de sécurité distinct (avis de sécurité n° 2016.02 du C-TNLOHE – Événement aéronautique – risque de collision).

**On recommande que les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère passent en revue les procédures et les listes de vérification pour inclure des critères vis-à-vis du vent léger ou absent,** de la direction du vent et des emplacements de l'échappement dans les critères pour les avis de feu vert aux pilotes des hélicoptères, ce qui devrait comprendre miser sur la technologie lorsque c'est possible de façon à calculer avec plus d'objectivité le moment auquel une zone d'atterrissage d'hélicoptère est « verte » (c.-à-d., vents, plafond, visibilité, tangage, etc.). De plus,

on demande aux exploitants d'examiner l'emplacement des traînées d'échappement actuelles et de déterminer si d'autres mesures (p. ex., système de visualisation des traînées d'échappement)

# Opérations héliportées

## Avis de sécurité n° 2016.03 - suite

### MESURE RECOMMANDÉE

On recommande que les exploitants, conjointement avec leur prestataire de services d'hélicoptère, examinent leurs évaluations des risques collectives pour s'assurer que toutes les sources d'inflammation d'un hélicoptère ont été identifiées, que toutes les sources d'émission à bord d'une installation ont été identifiées et que les mesures en place sont appropriées, efficaces et communiquées au personnel concerné par les opérations héliportées.

On recommande que les exploitants examinent les documents en place qui décrivent les zones dangereuses, le fonctionnement prévu de l'équipement dans les zones dangereuses, l'objectif du système d'arrêt d'urgence pour ce qui est d'isoler toutes les sources d'inflammation et le fonctionnement prévu de l'équipement de la zone dangereuse qui continue après un arrêt d'urgence, en plus de s'assurer que les objectifs des systèmes de sécurité en place soient consignés et communiqués de manière appropriée.

On recommande que les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère passent en revue l'exigence d'installation d'un système d'alerte visuelle automatique sur l'hélicoptère ou à côté de l'hélicoptère en présence d'une condition (comme une émission de gaz imminente ou les conditions ambiantes) pouvant représenter un danger pour l'hélicoptère ou ses occupants.

# Opérations hélicoptérées

**Avis de sécurité n° 2016- 03 - suite**

## **MESURE RECOMMANDÉE**

On recommande que les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère passent en revue les mesures en place afférentes aux systèmes de détection des défauts de mise à la terre ou de résistance de terre avec le système de ravitaillement pour hélicoptères et agissent afin d'aborder les lacunes notées.

On recommande que les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère passent en revue les procédures d'intervention en cas d'urgence en place pour veiller à ce que des procédures appropriées et efficaces soient en place et mises en application en cas d'émission de gaz ou autre situation d'urgence nécessitant un avis rapide aux pilotes d'hélicoptères concernant la situation imminente.

On recommande que les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère passent en revue leurs pratiques d'avitaillement moteur en marche et s'assurent qu'elles soient conformes aux exigences réglementaires et que tous les dangers et risques associés à cette activité aient été abordés et que les mesures appropriées aient été mises en œuvre.

On recommande que les exploitants conçoivent un processus de partage des incidents et autres leçons tirées avec leur prestataire de services d'hélicoptère et les autres exploitants concernant les incidents qui se produisent à bord d'une installation faisant monter le degré de conscience des dangers des pilotes d'hélicoptères et des autres exploitants.

# Événement aéronautique — risque de collision

**Avis de sécurité n° 2016.02 - 16 août 2016**

## **OBJECTIF**

Le présent avis de sécurité souligne une lacune potentielle en matière de sécurité d'un système qui entraîne un risque de collision entre un navire au large et un hélicoptère qui effectue une approche au radiophare non directionnel/radar de bord (NDB-ARA) vers une installation extracôtière.

## **Contexte**

Un hélicoptère effectuait une approche au NDB-ARA vers une installation extracôtière. Au moment où l'hélicoptère était en phase d'approche finale vers l'installation, un navire de ravitaillement extracôtier était en transit à deux milles marins à l'est de l'installation. L'appareil est passé à côté du navire à une altitude de 150 pieds au-dessus du niveau de l'eau (AWL) et entre 100 et 150 pieds à l'arrière du navire.

Après cet événement, les exploitants et les prestataires de services d'hélicoptère (PSH) de la zone extracôtière Canada–Terre-Neuve-et-Labrador ont mis en place des mesures d'atténuation pour éviter que la situation ne se reproduise. Ces mesures d'atténuation comprennent :

# Événement aéronautique — risque de collision

## Avis de sécurité n° 2016.02 - suite

On a apporté des changements aux procédures normales d'opérations, conjointement avec les PSH et les exploitants, en ce qui concerne les approches et les atterrissages dans le but d'inclure des directives claires pour les points suivants :

- Trente minutes avant l'arrivée sur l'installation, directive claire quant au type d'information à demander (conditions météo, cap de l'hélicoptère, état de la mer, etc.);
- Si la couche nuageuse est inférieure à 1 500 pieds ou si la visibilité est inférieure à trois milles marins, nom, distance, relèvement et type de navires dans les sept milles marins de l'installation et confirmation, par l'opérateur radio, que tous les navires signalés resteront stationnaires ou, s'ils sont en transit, qu'ils éviteront la trajectoire d'approche de l'hélicoptère;
- Aux points d'appel de 20 et 10 minutes, l'équipage de conduite communiquera la trajectoire d'approche planifiée aux installations et aux navires de réserve.

En novembre 2014, le PSH a présenté la formation sur la sensibilisation en approche au radiophare non directionnel/radar de bord (NDB-ARA) lors du forum des agents d'affrètement.

L'exploitant et le PSH ont transmis les renseignements relatifs à l'incident aux autres exploitants pour s'assurer que les possibilités d'amélioration sont communiquées.



# Événement aéronautique — risque de collision

**Avis de sécurité n°2016.02 — 16 août 2016 — suite**

## Mesure recommandée

Le C-TNLOHE encourage les nouveaux exploitants et les PSH relevant de notre compétence, ainsi que ceux d'autres compétences, concernés par les déplacements au large en hélicoptère, à examiner leurs protocoles maritimes et aériens et leurs procédures normales d'opérations pour y déceler des lacunes ou omissions pouvant provoquer un incident semblable, et à tenir compte des exigences suivantes :

- Tous les navires environnants restent relativement stationnaires une fois la position visualisée du navire fournie au personnel navigant.
- Des communications de la trajectoire d'approche planifiée à l'installation et aux navires environnants.
- Des instructions claires en place pour les navires leur ordonnant de se tenir à l'écart de la trajectoire d'approche de l'hélicoptère.
- Limitation du radar météorologique de l'hélicoptère à détecter de grands navires à distance rapprochée et à basse altitude.
- Surveillance des positions des navires pendant que l'hélicoptère approche de l'installation.
- Discussion/examen des procédures d'approche NDB-ARA avec le personnel de bord, les installations et les navires.

# QUESTIONS?



**You have an obligation.**

Workplace safety is everyone's responsibility. You have an obligation to protect yourself and those around you by recognizing hazards and working safely.

**Safety. It's *your* responsibility.**

# Safety for life



Safety is  
a Life Long  
Commitment