

## HOD B

Rapport nr. 2022F517 rev. b

Dato: 12.01.2023 rev. b

Saksnummer: 22/27841

FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1

Item	§	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Coments from deck owner	Coments from CAA	Status
1	§7	Helikopterdekkdata mv.	<p>En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk hvor helikopterdekkoperatøren har dokumentert og vedlikeholdt data om helikopterdekket og andre data av betydning for flysikkerheten. Helikopteroperatører og andre som har behov for det, må ha tilgang til denne dokumentasjonen.</p> <p>Helikopterdekkoperatøren må ha oversendt helikopterdekkdataene til kunngjøringstjenesten for luftfarten i den form, og med den kvalitet som kunngjøringstjenesten bestemmer. Dersom dataene gjøres kjent gjennom et kunngjøringssystem, må helikopterdekkoperatøren overvåke de data om helikopterdekket som publiseres, og sørge for nødvendige endringer slik at helikopterdekkdataene til enhver tid er korrekte.</p>	<p>Det ble avdekket små feil/mangler i flyplassdataarket:</p> <p>1. Helikopterdekket har størrelse 1,25xD = 26,1 meter, I infoarket er S-92 og AW101 beskrevet som max helikoptertype. AW101 har størrelse 22,8 og krever dekkstørrelse 28,5 meter.</p> <p>2. Kran bør notifiseres i flyplassdataarket som obstruksjon nært inn mot 150 gr. LOS sektor.</p>			
2	§21	Sikkerhetsnett	<p>En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk hvor helikopterdekket er omgitt av et sikkerhetsnett som kan fange opp personer som faller over helikopterdekkets ytterkant. For de deler av helikopterdekkets omkrets der annen struktur gir tilstrekkelig beskyttelse mot fall fra helikopterdekkets ytterkant, trenger det ikke være sikkerhetsnett.</p> <p>Sikkerhetsnettet må ha en bredde på minimum 1,5 m målt fra yttersiden av rennen og må kunne fange opp personer på en slik måte at de ikke kommer til skade. Sikkerhetsnettet må være lagd av fleksibelt, korrosjons- og brannbestandig materiale. Sikkerhetsnett og renne, jf. § 20, må til sammen ikke være bredere enn 2,0 m. Maskene i sikkerhetsnettet må ikke være større enn 10 cm i firkant. Sikkerhetsnettet må være festet under helikopterdekket og ha cirka 10° helning oppover slik at dets ytterkant kommer i høyde med nivået for helikopterdekket.</p> <p>På eldre helikopterdekk, når særlige konstruksjonsmessige hensyn har gjort det nødvendig, kan sikkerhetsnettets ytterkant være inntil 25 cm over nivået for helikopterdekket.</p>	<p>Det var ikke montert sikkerhetsnett eller annen struktur over gap mellom repet og trappenedganger.</p>			
3	§34	Merking av hinder	<p>En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk hvor faste hinder som befinner seg i 150° sektor eller langs dens grenselinje, eller som utgjør en fare for flyging, er markert med kontrastfarger og om nødvendig utstyrt med faste røde hinderlys med lysstyrke minst 10 candela.</p> <p>Høyeste punkt på boretårn, kranbommer, kranhus, legger på oppjekkable innretninger eller andre hinder som utgjør fare for flyging, må være merket med faste røde hinderlys, synlig fra alle sider. Boretårn, flammertårn, kranbommer og legger på oppjekkable innretninger og andre hinder som utgjør fare for flyging må i tillegg være utstyrt med faste røde hinderlys i plan for hver tredjedel av den totale lengde, regnet fra hinderets høyeste punkt. Minst ett lys i hvert plan må være synlig fra alle retninger. Lysstyrken må være minst 10 candela. På flammertårn som er montert slik at disse stikker skrått opp og ut fra innretningen eller skipet, må hinderlysene dekke minst ¾ av flammebommens totale lengde.</p> <p>Hvis hinder som nevnt i første og andre ledd ikke ligger i eller nær inn- og utflygingssektoren, kan hinderet alternativt være flombelyst i hele</p>	<p>Kranbom hadde ikke hinderlys i hver tredjedel av den totale lengden. Kranbommen hadde kun hinderlys i topp og bunn.</p>			
4	§36	Helikopterdekkbelysning	<p>Helikopterdekk som skal benyttes for flyging om natten eller under forhold med redusert sikt må ha:</p> <p>b) Kantlys langs helikopterdekkets ytterkant, plassert med jevne mellomrom som ikke overstiger 3 m. Kantlysene må være rundstrålende og gi fast grønt lys, med en lysstyrke på minst 30 candela. Kantbelysningen må ikke være synlig under helikopterdekkets nivå.</p>	<p>Det ble observert 4 kantlys som ikke virket.</p>			
5	§45	Utstyr for brambekjempelse	<p>En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk hvor utstyr for brambekjempelse oppfyller kravene i forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flytbare innretninger § 38 og er i funksjonsdyktig stand.</p>	<p>1. Det var ikke samsvar i forhold til merking av type skum på skumtank for DIFFS (RF1 1%) og beskrivelse i flyplassdataark (AFF 1%).</p> <p>2. Ikke alle Pop up dyser tilbakestilte seg etter at systemet var testet.</p>			
6	§45	Utstyr for brambekjempelse	<p>En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk hvor utstyr for brambekjempelse oppfyller kravene i forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flytbare innretninger § 38 og er i funksjonsdyktig stand.</p>	<p>Helikopterdekket skal være utstyrt med funksjonelt nødutstyr. Leideren som var ombord var leddet og det var problemer med å folde denne opp pga. korrosjon.</p>			
<b>Merknader</b>							
7	§5	Ledelsessystem	<p>Flyging til og fra et helikopterdekk forutsetter at det finnes et ledelsessystem som sikrer at driften av helikopterdekket, og tilhørende håndtering av passasjerer, bagasje og frakt, er i samsvar med gjeldende krav, og at driften har et tilfredsstillende risikonivå. Ledelsessystemet må sikre at driften er basert på dokumenterte risikovurderinger og tilpasset det konkrete helikopterdekket.</p> <p>Dokumentasjon av ledelsessystemet må minst omfatte:</p> <p>a) Prosedyrer:</p> <p>b) Program for opplæring:</p> <p>c) Prosedyrer for opplæring og periodisk trening og øvelser:</p> <p>d) Vedlikeholds- og reservedelssystem:</p> <p>e) Værtjenesten:</p> <p>f) Prosedyrer for stenging av helikopterdekk:</p>	<p>Det var ingen informasjon på innretningen som viste oversikt over "Danger zones" for helikoptertypen AW139 som flyr på helikopterdekket. Det bør henges opp plakat også for denne helikoptertypen.</p>			
8	§2-4	FOR-2016-07-01-868 Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)	<p>§2 Virkeområde</p> <p>Forskriften gjelder innenfor norsk område, herunder på Svalbard.</p> <p>Forskriften gjelder for bakkepersonell på helikopterdekk på innretninger og fartøy innenfor norsk område.</p> <p>§4 Rapporteringsplikt</p> <p>Forordning EU 2015/1018 (vedlegg IV). Forordning EU 376/2014 (artikkel 4). Forordning EU 216/2008 (vedlegg II).</p>	<p>Luftfartstilsynet har oppfatning av at hendelser relatert til helikopterdekk er underreportert. I forhold til antall hendelser rapportert fra helikopteroperatører er det ikke samsvar med mottatte rapporter fra helikopterdekkoperatører. Prosedyre for rapportering må sikre at luftfartshendelser blir rapportert til myndigheten.</p>			
9	§2-4	FOR-2014-07-15-980 Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder. (BSL E 2-1).	<p>§2 Luftfartshinder</p> <p>I områder for industri og næringsvirksomhet og i bymessige og tettbygde strøk regnes likevel bygning, konstruksjon eller anlegg som luftfartshinder kun når de har en høyde på 30 meter eller mer.</p> <p>§4 Rapporteringsplikt</p> <p>(1) Senest 30 kalenderdager før igangsetting av oppføring av et luftfartshinder, eller før igangsetting av endring, flytting eller riving av et luftfartshinder, skal opplysninger om luftfartshinderet rapporteres til Statens kartverk.</p> <p>(2) Midlertidige luftfartshindre med en høyde under 60 meter er ikke rapporteringspliktige.</p> <p>(3) Borerigger under forflytning er ikke rapporteringspliktige.</p>	<p>Aker BP hadde ikke system for rapportering av luftfartshinder til Statens kartverk som fungerte etter hensikt. Hod B var bl.a. ikke meldt inn til Statens kartverk.</p>			