

TILSYNSRAPPORT

TAMBAR – helikopterdekk

Rapport nr. 2022F516 rev. b

Tilsyn gjennomført 5. til 8. desember 2022

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltakerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Ivar Østensen, senior flyplassinspektør

1. INNLEDNING

1.1 Petroleumstilsynet har i brev datert 24.10.2022 (aktivitet 054000031) varslet om tilsyn av helikopterdekket på TAMBAR med bistand fra Luffartstilsynet for verifisering av helikopterdekket.
På denne bakgrunn har Luffartstilsynet den 5. til 8. desember 2022 gjennomført tilsyn av helikopterdekket på TAMBAR.

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Ula feltet hvor innretningen ble operert som NUI fra Ula plattformen.

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

Luffartstilsynet forvalter og utvikler i tillegg følgende regelverk for norsk sivil luftfart som omhandler helikopterdekk:

- FOR-2014-07-15-980 - Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder. (BSL E 2-1).
- FOR-2016-07-01-868 - Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)
- FOR-2021-02-23-526 - Forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel (BSL G 7-1).

1.4 Tilsynet ble gjennomført med spesiell vekt på følgende:

- Plassering og størrelse
- Hinderfrihet
- Friksjon, adkomst, sikkerhetsnett mm
- Merking
- Belysning
- Operativ utrustning
- Beredskapstiltak mot brann
- Vedlikehold og operasjon.
- Rapportering til Statens kartverk

1.5 Ved gjennomføringen deltok personer angitt på forsiden. Luffartstilsynets revisor har gjort observasjoner og kan dessuten ha stilt spørsmål til ikke navngitte personer.

Observasjoner av forhold som ikke er i henhold til gjeldende forskrift, klassifiseres som **avvik**.

Andre observasjoner som Luffartstilsynet mener det av hensyn til flysikkerheten er nødvendig at innretningens ledelse tar standpunkt til, er angitt som **merknader**.

Herunder observasjoner som ikke er hjemlet i Petroleumstilsynets «Forskrift om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten», (innretningsforskriften) § 70 - Helikopterdekk.

Avvikene og merknadene er listet opp under punkt 4 i rapporten.

2. BESKRIVELSE

2.1 EIERFORHOLD OG LUFTFARTSFORETAK

2.1.1 TAMBAR var eiet av Aker BP ASA og opereres av Aker BP.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det Bel Air som fløy skyttel med AW139 på Ula-feltet og på helikopterdekket på TAMBAR.

2.2 PLASSERING, UTFØRELSE, STØRRELSE OG BELASTNING (Kapittel II)

Plassering:	Nord side
Konstruksjon:	Aluminium safe dekk på fagverk
Høyde over havet:	36 m / 119 fot (helikopterdekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	19,5
Merket D-verdi:	19
Helikopterdekkets diameter D_H:	19,5 (1,0 x D)
Merket belastning:	9,2 t

2.3 INNRAPPORTERING AV LUFTFARTSHINDER TIL NASJONALT REGISTER OVER LUFTFARTSHINDRE (NRL)

2.3.1 Rapportering av faste og midlertidig hinder.
Rutiner for rapportering til Nasjonalt register over luftfartshindre (NRL), jf. BSL E 2-1 § 4, skal være etablert hvis innretningen er å betrakte som et hinder.
TAMBAR hadde en høyde på over 30 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2.

Se også luftfartstilsynets web-sider:

[Regelverk og informasjon \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no)

<https://luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-e/forskrift-om-rapportering-registrering-og-merking-av-luftfartshinder/>

2.4 VARSLING OG RAPPORTERING AV LUFTFARTSHENDELSER OG LUFTFARTSULYKKER

2.4.1 Rapportering av luftfartsulykker
I henhold til FOR 2016-07-01 nr. 868 - Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3) skal alle relevante hendelser rapporteres til Luftfartstilsynet senest 72 timer etter at hendelsen fant sted.

Fra vedlagte linker kan man laste ned forskriften, og få mer informasjon om hvilke hendelser som skal rapporteres og samtidig se brukerveiledning for elektronisk rapportering:

[Regelverk og informasjon \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no)

<https://luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-a/forskrift-om-rapporterings--og-varslingsplikt-ved-luftfartsulykker-og-luftfartshendelser-mv/>

2.5 KRAV TIL VÆROBSERVASJONER

- 2.5.1 Helikopterdekkoperatører for innretninger eller skip som mottar passasjerflygninger, skal sørge for tilstrekkelig værobservasjon før landing eller avgang kan finne sted i tråd med forskrift FOR-2021-02-23-526 – Forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel (BSL G 7-1).

Se også luftfartstilsynets web-sider:

[Regelverk og informasjon \(luftfartstilsynet.no\)](#)

[Forskrift om flyværtjeneste \(luftfartstilsynet.no\)](#)

3 OPPSUMMERING

Innretningen (NUI) var bygget i 2000 og tilstanden på helikopterdekk og utstyr bar preg av slitasje og alder.

Helikopterdekket var utformet med D-verdi 19. Diameteren på selve dekket var 19,5 meter, det vil si 1,0xD.

Tilsynet avdekket at utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekket på Tambar ikke oppfylte forskriftens minimumskrav og utstyret var heller ikke i funksjonsdyktig stand.

Forholdene vedr. brannslukkesystemene er beskrevet i Petroleumstilsynets rapport.

Det ble avdekket flere konstruksjoner som utgjorde hinder i sektorer som i utgangspunkt skal være hinderfrie eller som har begrensninger i forhold til tillatte hindringer. Både 210 graders inn- og utflygingssektor samt 150 graders LOS sektor bar preg av at det var obstruksjoner som penetrerte disse sektorene. Samme gjaldt 180 graders hinderfrie sektor.

Hinderlys i vindpølse virket ikke. Vindpøsemast er høyeste punkt på innretningen og er dermed særdeles viktig hinderlys og skal til enhver tid være operativt. I tillegg ble det avdekket at høyeste/ytterste lys i kranbom ikke virket.

Det ble i tillegg avdekket flere avvik som er listet i vedlagt avviksliste for Tambar.

Med de avvik som ble avdekket under tilsynet og mangler ved sikkerhetskritisk brannslukkeutstyr vurderer Luftfartstilsynet at sikkerheten ved å fly på helikopterdekket på Tambar er svekket. Risikobildet er ikke akseptabelt i forhold til å gjennomføre helikopteroperasjoner på Tambar helikopterdekk. Forholdene som ble avdekket vil krever snarlig aksjon fra Aker BP, dette ble også opplyst om i oppsummeringsmøte.

Observasjoner vedrørende Aker BP's systemer for øving, trening og kompetanse til helikopterdekkmannskap er redegjort i Petroleumstilsynets rapport. Samme gjelder observasjoner vedr. system for drift og vedlikehold av helikopterdekket med fasiliteter.

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

Merknader (forbedringstiltak) identifiseres med at de ikke har henvisninger til noen § i forskrifter.

Luffartstilsynet, 12.01.2023



Per Ivar Østensen
senior flyplassinspektør