

TILSYNSRAPPORT

OSEBERG A – helikopterdekk

Rapport nr. 2022F514

Tilsyn gjennomført 28. til 30. november 2022

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltakerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Helge Wilhelmsen, senior flyplassinspektør

1. INNLEDNING

- 1.1 Petroleumstilsynet har bedt om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på OSEBERG A er i samsvar med regelverkets krav.

Oppstartmøte for tilsyn med Oseberg A og C ble holdt i Equinor's sine kontorer på Sandsli, Bergen den 28.november 2022. Etter møtet bar det rett ut til helikopterterminalen på Flesland og utreise til OSEBERG A. Verifikasjoner og tilsynet av helikopterdekket ble så gjennomført mens installasjonen befant på sin faste lokasjon syd på Osebergfeltet den 28.-30. november 2022. Etter avsluttet tilsyn på OSEBERG A ble det shutling over til OSEBERG C, se egen rapport for tilsyn med OSEBERG C nr. 2022F514.

- 1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Osebergfeltet hvor innretningen var permanent plassert og i operasjon.

- 1.3 Henvisning til forskrifter.:

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

Luftfartstilsynet 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, adkomster, 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. Luftfartstilsynets 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 Luftfartstilsynet 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 Petroleumsstilsynets «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 OSEBERG A var eid og operert av Equinor Energy AS.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det Bristow Norway AS som fløy på helikopterdekket.

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

Plassering:	Vest, over boligkvarter
Konstruksjon:	Aluminium på fagverk av aluminium
Høyde over havet:	272 fot (helikopterdekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	21,48
Merket D-verdi:	21
Helikopterdekkets diameter D_H:	21,48 (1,00 x D)
Merket belastning:	22,0 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.
OSEBERG A hadde en høyde på over 30 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2. En sjekk i NRL viste at innretningen var registrert som luftfartshinder.

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/lover-og-regler/bsl-a/forskrift-om-rapporterings--og-varslingsplikt-ved-luftfartsulykker-og-luftfartshendelser-mv/)

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

[Forskrift om flyværtjeneste \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-a/forskrift-om-rapporterings--og-varslingsplikt-ved-luftfartsulykker-og-luftfartshendelser-mv/)

3 OPPSUMMERING

Helikopterdekket var hadde en D-verdi på 21,48, en diameter på 21,48 meter, merket med D-verdi=21 og utformet som et 1,0xD helikopterdekk..

Dekket var utstyrt med DIFF's og det betyr at dekket ble tåkelagt med skum som kommer nedenfra og går gjennom de grove perforerte aluminiumsprofiler som dannet overflaten. I tillegg var det montert tre oscillerende skummonitører. Test av monitører viste at en monitor var montert tett inntil rekkverket til en av adkomstene og vannstrålen dekket derfor bare deler av dekket.

Det ble gjort en del funn, slik som manglende skilting, manglende turbulensanalyse og noe sliten gul/sort tigmaling på en del konstruksjoner. Flammetårn på Oseberg Deltavar lite synlig fra helikopterdekket på Alfa, spesielt toppen, som gjorde en retningsendring. Flammetårnet ligger tett inntil 210 grader sektor.

Luftfartstilsynet var til stede ved en landing og avgang med flyging av passasjerer, samt en avgang med SAR-helikoptret.

Helikopterdekk på OSEBERG A framstod som veldrevet og helikopterdekk mannskapet var meget dedikert, fra de hadde brifgingen i resepsjonen før ankomst av helikopter, under selve helikopteroperasjonen og i debrifgingen etter helikopter avgang.

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

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

Luftfartstilsynet, 30.11.2022

Per Helge Wilhelmsen
senior flyplassinspektør