

TILSYNSRAPPORT

DEEPSEA ATLANTIC – helikopterdekk

Rapport nr. 2023F511

Tilsyn gjennomført 24. til 27.april 2023

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 Petroleumsstilsynet har anmodet om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på **DEEPSEA ATLANTIC** er i samsvar med regelverkets krav. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet den 24. til 27. april 2023 gjennomført tilsyn av helikopterdekket på **DEEPSEA ATLANTIC**.

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore mens innretningen utførte H Template Boring av produksjonsbrønn på Johan Sverdrup feltet for Equinor.

1.3 Henvisning til forskrifter.:

FOR-2021-03-18-815 Forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger.

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/forbedringstiltak**.

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 **DEEPSEA ATLANTIC** var eiet av Deep Sea Atlantic (UK) Ltd og opereres av Odfjell Invest AS

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det CHC helikopterservice som fløy på helikopterdekket.

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

Plassering:	Babord baug
Konstruksjon:	Aluminium dekk på stål fagverk
Høyde over havet:	36 – 40,4 meter (helikopterdekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	20,88
Merket D-verdi:	21
Helikopterdekkets diameter D_H:	26,7 (1,25 x D)?
Merket belastning:	13,0t
H og chevron er dreid 15 grader mot klokken.	

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.

DEEPSEA ATLANTIC hadde en høyde på over 30 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2 og dermed er registreringspliktig i Norsk register for luftfartshinder (NRL). En sjekk i registret til NRL viste at **DEEPSEA ATLANTIC** ikke var registret.

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-g-7-1/)

[Forskrift om flyværtjeneste \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no/forskrift-om-flyværtjeneste/)

3 OPPSUMMERING

Helikopterdekket var merket med D-verdi 21. Diameteren på selve dekket var 26,7 meter, det vil si ca. 1,25xD? H'en og sjevron var dreid 15 grader mot klokken.

Det ble gjort en del funn relatert til utforming, hindersituasjon og teknisk utstyr. Et par av funnene var direkte relatert til skjerpede krav ifm. revisjon av forskriften i 2019. En del av funnene ble utbedret mens tilsynet pågikk.

Sjevron var flyttet litt inn på dekk og var dermed ikke plassert på perimeterlinja. Hvorfor denne var flyttet var noe usikkert. Men denne kan være årsak til at dokumentasjon fra HCA, flyplassdataark og GA tegninger ikke er konsistent når det gjelder D-verdi, diameter på referansesirkel, diameter på helikopterdekket og utstrekning på 150 grader sektor. Her må det tas en gjennomgang og slik at alt samsvarer. Helikopterdataark, tegninger og HCA dokumentasjon må være konsistent.

Manglende kjennskap til forskriften om rapportering av hendelser til luftfartstilsynet bør medføre i en intern oppfrisking av hva som er rapporteringsverdig i forbindelse med hendelser relatert til helidekk og helikopteroperasjoner. Samt en sjekk på at det som er rapporteringsverdig når helt fram til Luftfartstilsynet.

(NB! Luftfartstilsynet planlegger å invitere til en Work-Shop før sommeren vedrørende rapporteringsplikt, og invitasjon vil bli sendt ut til myndighetskontakt hos alle operatører.)

Det ble gjennomført en øvelse som simulerte en hard nødlanding på helikopterdekket der understellet på helikoptret brøt sammen og flere om bord ble skadet. Etter øvelsen ble det holdt en debriefing med gjennomgang av hva som gikk godt og hva som kunne gjøres bedre.

Ved testing av brannkanoner på helidekk framkom det at helidekkmannskapet bør gjøre seg bedre kjent med slokkeutstyrets muligheter og begrensninger for å kunne optimere innstilling av brannkanonene før landing, basert på vindretning og vindhastighet. Luftfartstilsynet var til stede ved en helikopterlanding og avgang og fikk innsyn i helidekkmannskapets forberedelser før landing og debriefing etter avgang. Helikopterdekket på Deepsea Atlantic framstod som veldrevet og med et helikopterdekk mannskapet som var meget dedikert.

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

Luftfartstilsynet, 27.04.2023

Per Helge Wilhelmsen
senior flyplassinspektør