

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Tilsyn med Snorre A - Styring av beredskap og helikopterdekk	Aktivitetsnummer 001057056
	Saksnummer 2025/151

Gradering
☒ Offentlig ☐ Unntatt offentlighet

Involverte	
Hovedgruppe A-1	Oppgaveleder [REDACTED]
Deltakere i revisjonslaget [REDACTED]	Dato 8.5.2025

1 Innledning

Vi førte tilsyn i form av revisjon med styring av beredskap og helikopterdekk på Snorre A med oppstartsmøte på teams 21. mars, og verifikasjoner om bord på Snorre A i perioden 25. -28. mars 2025.

Luftfartstilsynet (LT) deltok som bistandsetat for tilsyn med helikopterdekket og helikopteroperasjoner.

Tilsynet var godt tilrettelagt av Equinor som er operatør på Snorre A.

2 Bakgrunn

Vi ville følge hvilke prosesser Equinor har etablert som sikrer ivaretagelse av forutsetninger, begrensninger og anbefalinger i beredskapsanalysen, og hvordan disse er kommunisert ut til beredskapsorganisasjon.

Vi ville også følge opp kartleggingen av operasjonelle barriereelementer og se om dette har hatt noen innvirkning på beredskapstreningen og om dette er implementert. Tilsynet omfattet styrende dokumenter og arbeidsprosesser, innretningens beredskapsutstyr og vurderinger relatert til dette. Videre omfattet tilsynsaktiviteten beredskapsorganisasjonen, inkludert personellens kompetanse relatert til de beredskapsoppgaver de utfører, system for gjennomføring av og læring

etter øvelser og trening, innretningens beredskapsorganisasjons rolle og ansvar i forhold til områdeberedskap og samhandling mellom hav- og landorganisasjon.

3 Mål

Målet med tilsynet var å verifisere prosesser og systemer hos Equinor som bidrar til å sikre en helhetlig styring av beredskap, samt å verifisere at helikopterdekket er i henhold til forskriftskrav for å bidra til sikre helikopteroperasjoner og transport av personell.

4 Resultat

4.1 Generelt

I tilsynet på Snorre A intervjuet vi erfarne og engasjerte medlemmer i beredskapsorganisasjonen, med god kunnskap om utstyr og beredskapsroller. Equinor ser ut til å ha gode rutiner for øvelser, trening og oppfølging av dette for eget personell. Vi fikk ikke tatt stikkprøver i systemet for trening, fordi Equinor under verifikasjonene om bord på Snorre A anførte at det på grunn av GDPR var nødvendig å innhente samtykke fra de enkelte personene som var registrert. Havtil har lovlig behandlingsgrunnlag ihht [Personvernforordningens Art 6 1. pkt e](#)). Dette ble Equinor informert om i oppsummeringsmøtet, og anses oppklart i etterfølgende dialog.

Det ble på Havtils forespørsel utført en beredskapsøvelse under tilsynet, som beredskapsorganisasjonen håndterte på en god måte. Det ble ikke utført en MOB-båt-trening siden MOB-båten er delvis ute av drift for øyeblikket.

Beredskapsplanen for Snorre A har blitt oppdatert og ny versjon WR1156, Final Ver. 16, ble publisert 01.03.2025. Under tilsynet ble vi fortalt at både alarminstruks og Personlig HMS håndbok (GL1122) vil bli oppdatert i henhold til ny beredskapsplan. I ny beredskapsplan er det noen endringer i beredskapsorganisasjonen og -rutiner, og dette har allerede blitt inkludert i øvelsene.

Vi har inntrykk av at Snorre A hadde et veldrevet helikopterdekk med dedikert helikopterdekkpersonell med god forståelse for sikkerhet. Generelt var tilstanden på helikopterdekk og utstyr god. Havtil vurderer at Snorre A sitt helikopterdekk har et skjæringstidspunkt (bygd før) i 1992. Luftfartstilsynet var til stede ved en helikopterlanding og -avgang og fikk innblikk i helikopterdekkmannskapets forberedelser før landing, håndtering av helikopteroperasjonen på dekk og debrifing etter avgang.

Det ble gjennomført test av brannslukkesystemene, både DIFFS og skummonitorer.

I tilsynet ble det funnet 6 avvik og 2 forbedringspunkt. For to av avvikene er vi informert om at Equinor har pågående arbeid for utbedring.

Avvik:

- Manglende hodesett til VHF i livbåt
- Manglet redundant MOB-båt system
- Ufullstendig helikopterdekkdata
- Hinder i 210° hinderfri ut- og innflygingssektor
- Hinder utenfor 210° hinderfri ut- og innflygingssektor utflygingssektor
- Manglende Dual Agent anlegg

Forbedringspunkt:

- System for å sikre kompetanse til nytt personell i livbåtførerlag
- Slitt skilt ved adkomst

4.2 Oppfølging av avvik

Det var ikke gitt noen avvik i forrige tilsyn på beredskap i 2016.

5 Revisjonsfunn

Vi har to hovedkategorier av revisjonsfunn:

Avvik: Revisjonsfunn der vi *påviser* brudd på/manglende oppfylling av regelverket.

Forbedringspunkt: Revisjonsfunn der vi *mener å se* brudd på/manglende oppfylling av regelverket, men ikke har nok opplysninger til å kunne påvise det.

5.1 Avvik

5.1.1 Manglet redundant MOB-båt system

Avvik

Snorre A disponerte ikke til enhver tid utstyr for rask og skånsom redning av personell som faller i sjøen

Krav

Innretningsforskriften § 41 om utstyr for redning av personell jf. aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjon, bokstav b og c

Begrunnelse

Under tilsynet ble vi i oppstartsmøtet opplyst om at MOB-båten om bord på Snorre A var delvis ute av drift.

Etter gjennomført vedlikehold fikk de ikke testet MOB-båten på vann på grunn av været. Da båten senere ble testet på vann, fant de ut at kun den ene motoren var fungerende. De hadde da ikke et redundant MOB-båt system.

Som kompenserende tiltak ble vi fortalt at de har stanset alt arbeid over sjø, og at SAR-helikopter vil være MOB-beredskap, samt at de ville kalle på områdeberedskapsfartøyet.

Kravet til MOB-beredskap gjelder uavhengig av om det pågår arbeid over sjø eller ikke. På forespørsel om hvor områdeberedskapsfartøy var lokalisert på tilsynstidspunktet, fikk vi vite at dette lå mellom Statfjord og Gullfaks. Dette er for stor avstand til Snorre A for at dette skal være en reell MOB-båt beredskap. Vi fikk også bekreftet at mobiliseringstid på SAR-helikopter er 20 minutter. Dette er ikke en tilfredsstillende MOB-beredskap. Det ble under tilsynet sagt at de ville satt MOB-båten, med ett system, på sjø dersom de hadde fått mann over bord. Det var ikke aktivert en intern DISP på manglende redundans.

5.1.2 Manglende hodesett til VHF i livbåt

Avvik

Equinor hadde ikke sikret at nødvendig intern og ekstern kommunikasjon var ivarettatt til enhver tid ved en fare- og ulykkessituasjon på Snorre A hvor livbåt må benyttes.

Krav

Aktivitetsforskriften § 80 - Kommunikasjon, første ledd, jf. aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner, bokstav d.

Begrunnelse

Under Havtils befaring om bord på innretningen ble det observert at det ikke var tilgjengelig hodesett til VHF i livbåt. Hodesett skal sikre at det er mulig å høre og kommunisere på radio på tross av støy. I henhold til interne krav i TR 1055 hvor Equinor legger til grunn DNV-ST- E406, skal et hodesett være koblet til VHF før livbåten settes ut slik at det er klart for bruk i begynnelsen av seilingsfasen.

5.1.3 Ufullstendig helikopterdekkdata

Avvik

Helikopterdekkoperatøren Equinor hadde ikke dokumentert og vedlikeholdt alle relevante data om helikopterdekket på Snorre A.

Krav

Innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf. FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1, § 7 om Helikopterdekkdata mv. første ledd

Begrunnelse

Helideck Safety Drawings, (S1-BA-SAL-0602-001 og S1-AA-LAP-0244), viste ikke korrekt bilde av 150 grader LOS sektor:

- Plassering av vindmålermast og helibu på tegninger stemte ikke med virkelig plassering.
- Høyde og plassering av rekkverk på nyetablert utgang fra helidekket fremkom ikke på detaljtegning av 150 grader LOS sektor.

Værsensorer montert på rekkverk balkong nord/vest, fremgikk ikke av innretnings Helideck sheet.

5.1.4 Hinder i 210° hinderfri ut- og innflygingssektor

Avvik

I 210° ut- og innflygingssektor på Snorre A helikopterdekk, er det enkelte hinder som rager over helikopterdekkets nivå

Krav

Innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf. FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1, § 53 først ledd jf. FOR-1973-04-18-3524 punkt 4.2

Begrunnelse

Fester for gamle lysarmaturer ved nedgang nord/vest (2 stk.) var ca 15 cm over helikopterdekknivå.

Pulverkabinett (3 stk.) var ca 28 cm over helikopterdekknivå. Equinor har allerede et pågående arbeid for å korrigere avvik knyttet til pulverkabinettene.

5.1.5 Hinder utenfor 210° hinderfri ut- og innflygingssektor

Avvik

Vindmålermast ved helibu på Snorre A helikopterdekk, brøt med hinderfri sektor utenfor 210° ut- og innflygingssektor

Krav

Innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf. FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1, § 53 første ledd, jf. FOR-1973-04-18-3524 punkt 4.3

Begrunnelse

Under befaring ble det observert at vindmålermast ved helibu penetrerte 150 grader LOS sektor.

5.1.6 Manglende Dual Agent anlegg

Avvik

Det var ikke installert skum/pulverpost på Snorre A helikopterdekk.

Krav

Innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf. FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1, § 45 om brann- og redningsberedskap jf. FOR-2021-03-18-815 – Forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger § 41(3) bokstav b

Begrunnelse

Det var ikke installert Dual Agent (DAHR) anlegg på helikopterdekket. Equinor har allerede et pågående arbeid for å korrigere avvik knyttet til manglende skum/pulverpost.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 System for å sikre kompetanse til nytt personell i livbåtførerlag

Forbedringspunkt

Equinor synes ikke å ha sikret at livbåtførere til enhver tid har den kompetansen som er nødvendig for å kunne håndtere fare- og ulykkessituasjoner på Snorre A

Krav

Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse, første ledd

Begrunnelse

Under intervjuer og på forespørsel om dokumentasjon, ble vi informert om at det ikke er et system for å sikre innretningsspesifikk kunnskap for nytt livbåtmannskap. Det er opp til det enkelte livbåtlaget å vise det som er relevant for ett nytt medlem av livbåtlaget, uten at dette er spesifisert nærmere. I intervjuer ble det sagt at kvaliteten på kurs på land har blitt dårligere, samtidig som disse ikke er innretningsspesifikke. Dette vil da kreve mer trening og familiarisering om bord.

5.2.2 Slitt skilt ved adkomst

Forbedringspunkt

Helikopterdekkoperatøren Equinor synes ikke å ha sikret et lett synlig skilt som forbyr opphold på dekket under start og landing samt persontrafikk på dekket bak parkert helikopter med rotor i gang, ved adkomstene nord/vest.

Krav

Innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf. FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1, § 35 om skilt og fysisk stengsel av adkomster

Begrunnelse

Skilt ved oppgang nord/vest (under helikopterdekket) var slitt og lite synlig.

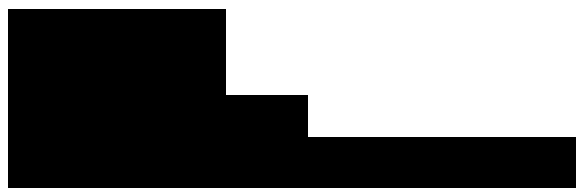
6 Andre kommentarer

I operasjonsmanualen for livbåtene på Snorre A, er det beskrevet en vekt for livbåtene og en totalvekt med personell. Med en livbåtkapasitet på 69 personer som operasjonsmanualen beskriver, tilsvarer differansen mellom de to ulike tallene en personvekt på 75 kg. Equinor har i en tidligere presentasjon opplyst om en personvekt på 90 kg. Det ble opplyst i oppsummeringsmøtet at det er 90 kg som er korrekt.

Helikopterdekket hadde fått installert belysning av H og referansesirkel. Vi anser dette som positivt i forhold til flysikkerheten. Merking/tag på disse lysene (gjelder også nye nedfelte kantlys mot 150 grader sektor) var ikke på plass enda, det var heller ikke verifisert at alt av brannbeskyttelsesutstyr har nødvendige godkjenninger.

Rekkverk plassert på nyetablert utgang fra helikopterdekket i 150 grader LOS sektor var helt i grense i forhold til hva som tillates av obstruksjoner. På Snorre A har dekket en mindre dimensjon enn helikopterdekk bygget i dag.

7 Deltakere fra oss



8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

Helideck details (S1-BA-SAL-0602-001)

Verifikasjon Snorre A 25.10.2023

Beredskapsplan for Snorre A.

Simulation of turbulence in Helikopter traffic due to turbine exhaust S1-AA-SRE-0135

Helideck Information Sheet Snorre A 25.10.2023 (1)

Marking details (S1-BA-SAG-0016-001)

L85EX-G-AC-RE datasheet recessed perimeterlights

INSTRUCTION AND MAINTENANCE MANUAL HELIDECK PERIMETER LIGHT

SO-Dokument - Helidekkoperasjoner normal drift SNA.

SNA-OBE_Treningsmatrise_2023_-_oppdatert_for_STID (1)

Avvik fra forskriftskrav (svar fra Havtil)

East elevation (S1-AA-LAP-0231)

Fullskala deluge

West elevation (S1-AA-LAP-0237)

Dispensation 251125.

Beredskapsanalyse

S1-BA-EBL-0001 SINGLE LINE DIAGRAM LQ

Luminell-RLX_Ex_Series_May.2020

S1-AA-EBB-1102_08 230V UPS EMERGENCY DISTR.BOARD_BLOCKDIAGRAM 84D-EN01, 83D-EN01

PIV Beredskap 2024 (skift 1)

Helideck Lighting System Control Cabinet Datasheet

North elevation (S1-AA-LAP-0225).

Top view (S1-AA-LAP-0244)
 South elevation (S1-AA-LAP-0219)
 Snorre A strukturell turbulens simuleringer_Final
 Comput IT, Air flow and turbulence at helideck.
 Jotamastic 90, issued 11.01.2021
 Comput It turbulensstudie ifm nye lysmaster.
 TEF 2430 IECEx Obstruction light low intensity type B.pdf
 Operasjonsmanual livbåter.
 Dispensation 259653.
 Helidekk-verifikasjon Snorre A 2023.
 Ligh_Solution_Report_-_Equinor_-_Snorre_A_-_Flare_boom_-_Energy_Rig_-_Rev_0.
 PIV Nr1 Beredskap.
 HFL010EX-XE-230-AB XENON FLOODLIGHT - instr and maint manual incl data and
 certificates.
 Dispensation 147382.
 Sikkerhetsstrategi.
 Helideck Lighting System Remote Panel Datasheet
 Årlig OBE workshop 2024.
 Datasheet Tranberg IMT C&H Datasheet ILED Aquarius Circle & H [TPS6671].
 MOB moduler 010123 - 311224.
 Sjekkliste livbåtstasjon
 Notifikasjoner livbåter Snorre A
 Redningsplan for entring
 Sjekkliste nytt personell logistikk Snorre A
 Lysberegninger fakkelbom Snorre A
 Testresultat skuminnblanding
 Utdrag fra operating instruction MOB boat
 Sjekkliste for opplæring av HLO Snorre A
 Sjekkliste for opplæring av nye helivakter versjon 04.10.12-2018

Vedlegg A

Oversikt over intervjuet personell