

TILSYNSRAPPORT

GOLIAT FPSO – helikopterdekk

Rapport nr. 2022F502

Tilsyn gjennomført 13. til 15. desember 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 anmodet Luftfartstilsynet om bistand til å verifisere om helikopterdekket på GOLIAT FPSO er i samsvar med regelverkets krav.

Systemtilsyn ble gjennomført med en gjennomgang av oversendt dokumentasjon, og fulgt opp med et oppstartmøte på Teams 4. februar. Meningen var at man så skulle følge opp med et tilsyn og verifikasjon ombord rett etter dette. Pga Covid ble dette tilsynet utsatt og isteden gjennomført den 13.-15. desember 2022. Hjemreisen ble utsatt til 16. desember pga. dårlig vær.

- 1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Goliatfeltet mens GOLIAT FPSO var i produksjon.

- 1.3 Henvisning til forskrifter.:

Enten:

FOR-2021-03-18 nr.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**.

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 GOLIAT FPSO var eiet og operert av Vår Energi ASA.

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

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

Plassering:	Nord vest
Konstruksjon:	Aluminium dekk på fagverk
Høyde over havet:	45-58m (helikopterdekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	22,8
Merket D-verdi:	23
Helikopterdekkets diameter D_H :	28,5 (1,25 x D)
LOS design (150 grader)	1,0xD
Merket belastning:	16,0 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.

GOLIAT FPSO 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 sin database viste at GOLIAT FPSO var registrert.

Se også luftfartstilsynets web-sider:

[Regelverk og informasjon \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-e/forskrift-om-rapportering-registrering-og-merking-av-luftfartshinder/)

<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 utformet med D-verdi 22,8 og merket med D-verdi 23.. Diameteren på selve dekket var 28,5 meter, det vil si 1,25xD. 150 grader sektor var utformet som 1,0xD.

Det ble gjennomført en prøve av pop-up og vannkanoner. Tiden det tok fra man trykte på starknappen til det var vann på dekk var godt innenfor kravet på 15 sekunder.

De ble gjort funn relatert til utforming og dokumentasjon, slik som mangler med skilting, diverse relatert fortøyningsfester og fortøyning av helikopter, forflombelysning av flammebom synes å ha forbedringspotensial og en av tegningene i flyplassdataarket burde vise snitt av 150 grader sektor inkludert helibua på en tydeligere måte.

Luftfartstilsynet var til stede ved en landing med passasjerer, samt en avgang og landing uten passasjerer.

Helidekkmanskaperet besto av fire personer, en som passet radioen i helibua, HLO, brannvakt oppdresset i brannbeskyttende bekledning og en hjelpesmann/kvinne.

Helikopterdekk på GOLIAT FPSO framstod som veldrevet og helikopterdekk mannskapet var meget dedikert, fra de hadde brifingen i helibua før ankomst av helikopter, under selve helikopteroperasjonen og i debrifingen 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, 15.12.2022

Per Helge Wilhelmsen
senior flyplassinspektør