

## Rapport etter tilsyn

| Rapport  |                |
|--|----------------|
| Rapporttittel  | Aktivetsnummer |
| <b>Tilsyn med Equinor sin styring av beredskap og helikopterdekk på Snorre B</b> | 001057059      |
|  | Saksnummer     |
|  | 2025/1953      |

  

| Gradering                                     |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Offentlig | <input type="checkbox"/> Unntatt offentlighet |

  

| Involverte                 |              |
|----------------------------|--------------|
| Hovedgruppe                | Oppgaveleder |
| A-1                        | [Redacted]   |
| Deltakere i revisjonslaget | Dato         |
| [Redacted]                 | 28.4.2026    |

### 1 Innledning

Havindustritilsynet (Havtil) gjennomførte i perioden 9. – 12. mars 2026 tilsyn med Equinor sin styring av beredskap og helikopterdekkoperasjoner på Snorre B. Tilsynet ble gjennomført med bistand fra Luftfartstilsynet. Oppstartsmøtet ble gjennomført på teams den 9. mars etterfulgt av verifikasjoner, intervjuer med personell og dokumentgjennomgang om bord på innretningen i perioden 10. – 12. mars.

Tilsynet var godt tilrettelagt av Equinor. I tråd med innholdet i varsel om tilsynet ble det gjennomført en øvelse som involverte beredskapsorganisasjonen på Snorre B. Verifikasjonsaktiviteten bestod av gjennomgang av utforming, utstyr, systemer og tilhørende dokumentasjon i forhold til relevante krav i petroleumsregelverket.

### 2 Bakgrunn

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, beredskapsorganisasjonens rolle og ansvar i forhold til områdeberedskap og samhandling mellom hav- og landorganisasjon.

Helikopteroperasjoner gir et betydelig risikobidrag i petroleumsvirksomheten. Verifikasjoner med helikopterdekk innenfor vårt myndighetsområde skal sikre at de ansvarlige gjennomfører et systematisk arbeid for å redusere risikoen forbundet med operasjoner på og ved helikopterdekk. Bakgrunn for tilsynet er Equinors ansvar for å sikre at helikopterdekk med tilhørende operasjoner er i samsvar med gjeldende forskrifter.

### **3 Mål**

Målet med tilsynet er å verifisere prosesser og systemer som bidrar til å sikre en helhetlig styring av beredskap, samt å verifisere at helikopterdekk er i henhold til forskriftskrav for å bidra til sikre helikopter-operasjoner og transport av personell.

## **4 Resultat**

### **4.1 Generelt**

Tilsynsaktiviteten startet med oppstartmøte på teams mandag 9. mars. Vi fikk da en presentasjon av prosesser og systemer som skal bidra til å sikre styring med beredskap og helikopterdekkoperasjoner på Snorre B.

Under tilsynet om bord på Snorre B intervjuet vi verneombud og 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. Det ble gjennomført en beredskapsøvelse under tilsynet, hvor innsatslagene fikk tatt ut god læring. Det ble ikke utført en MOB-båt-øvelse grunnet værforholdene.

Det er pågående arbeid knyttet til at det skal installeres tre nye elektriske livbåter om bord på Snorre B i løpet av 2026 og 2027. Vurdering av behovet for å beholde livbåt nr. fire er ikke ferdigstilt eller avklart.

Vi fikk inntrykk av at Snorre B hadde et veldrevet helikopterdekk med dedikert helikopterdekkpersonell med god forståelse for prosedyrer og dokumentasjon i forbindelse med operasjonene på helikopterdekket.

Flammetårnet var godt synlig i mørke og var utstyrt med smalstrålende LED lyskastere plassert helt i bunnen av flammetårnet.

Snorre B fikk godkjent PUD i 1998, ble satt i drift i juni 2001 og i relasjon til innretningsforskriften § 70 jf. BSL D 5-1 § 53 vurderer Havtil at helikopterdekket på innretningen Snorre B har skjæringstidspunkt (er «bygd før»)1.1.2000.

Luftfartstilsynet var til stede ved en helikopterlanding og -avgang og fikk innblikk i helikopterdekkmannskapets forberedelser før landing, håndtering av helikopteroperasjonen på dekk og debriefing etter avgang. Det ble gjennomført test av brannsløkkesystemene.

Kanten/perimeterlinjen med sjevron var flyttet inn på dekk uten at perimeterlysene var flyttet tilsvarende. Vi fikk kopi av en arbeidsordre som viser at det planlegges med en jobb som beskriver at perimeterlysene skal flyttes.

Det ble påvist 5 avvik og 3 forbedringspunkter under tilsynet.

Avvik:

- Hinder i 210° hinderfri ut- og innflygingssektor
- Helikopterdekkdata
- Friksjonsordninger på helikopterdekk
- Brannsløkkesystem på helikopterdekk
- Manglende vindmåler

Forbedringspunkt:

- Vedlikeholdsprogram for å sikre funksjon av brannmonitorene og av sikkerhetsnett på helikopterdekket
- Håndtering av fare- og ulykkessituasjoner
- Skilting av adkomster til helikopterdekket

## 4.2 Oppfølging av avvik

I tråd med innhold i varsel om tilsyn har vi verifisert hvordan aktøren har håndtert enkelte tidligere påviste avvik som del av dette tilsynet.

Følgende avvik har vi funnet at er håndtert i tråd med deres tilbakemelding av 17.11.2014, deres ref AU-DPN OS SN-00154, vår journalpost 2014/821-8:

- Avvik om «Modultrening til innsatslag» fra kapittel 5.1.1 i rapport etter tilsyn av 17.10.2014, vår journalpost 2014/821-7

## 5 Revisjonsfunn

Vi har to hovedkategorier av revisjonsfunn:

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

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

### 5.1 Avvik

#### 5.1.1 Hinder i 210° hinderfri ut- og innflygingssektor

##### **Avvik**

I 210° ut- og innflygingssektor på Snorre B helikopterdekk, er det hinder i form av DAHR-skap 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, § 25 om 210° hinderfri inn- og utflygingssektor, første ledd*

##### **Begrunnelse**

Gjennom befaring og oppmåling ble det observert at DAHR-skapene stakk ca. 20 cm over helikopterdekknivå. De to DAHR-skapene er plassert på utkragede balkonger i retning sør og vest.

#### 5.1.2 Helikopterdekkdata

##### **Avvik**

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

##### **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**

Gjennom befaring og dokumentgjennomgang ble det observert at Equinor ikke har sikret at helikopterdekkdata/Helideck Information Sheet inneholdt korrekt

informasjon knyttet til utforming og hinderituasjon. Eksempelvis er ikke DAHR-skapene nevnt som hinder i 210 grader hinderfri sektor.

### **5.1.3 Friksjonsordninger på helikopterdekk**

#### **Avvik**

Equinor har ikke sikret at helikopterdekk på Snorre B har permanente friksjonsordninger som sikrer helikopteret i alle retninger mot å skli.

#### **Krav**

*Innretningsforskriften § 70 jf. FOR 2019-05-14 nr. 604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1 § 17 om landingsnett første og fjerde ledd*

#### **Begrunnelse**

Gjennom befaring på helikopterdekket ble det observert at det ikke var montert landingsnett. Vi ble opplyst om at dekket på Snorre B hadde Merlin friksjonsplank installert og at det derfor ikke var nødvendig med landingsnett.

Det kunne ikke framlegges dokumentasjon på at friksjonsplank kan kompensere for manglende landingsnett, og sikrer helikopteret i alle retninger mot å skli.

Det var utført en friksjonsmåling i november 2008. Denne dokumentasjonen viste tilstrekkelig friksjon på et tørt dekk, men ikke på vått dekk, noe som ville krevd at landingsnett skulle vært montert. Equinor kunne på forespørsel ikke svare på om friksjonsmålingen er utført før eller etter at Merlin friksjonsplanken er installert.

### **5.1.4 Brannsløkkesystem på helikopterdekk**

#### **Avvik**

Equinor har ikke sikret at utstyr for brannbekjempelse på Snorre B helikopterdekk er utformet og plassert slik at branner kan bekjempes sikkert og effektivt.

#### **Krav**

*Innretningsforskriften § 70a om utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekk, første ledd bokstav a)*

#### **Begrunnelse**

Gjennom befaring og intervjuer ble det observert at Equinor ikke har sikret at brannmonitorene på helikopterdekk dekker hele helikopterdekket med vann under alle værforhold.

Det ble gjennomført en test av vannkanonene på helikopterdekk med vind fra 160 grader og en vindhastighet på 45 knop. Snorre B kan ta imot helikopter i en vindhastigheter opp mot 60 knop. Under testen gjorde vinden at deler av helikopterdekket ikke ble dekket med vann. Dette var det ikke mulig å observere fra helibu. Det var kun mulig å se på skjerm installert i kontrollrom. Om det skulle oppstå en hendelse med et helikopter på helikopterdekket, kan i prinsippet helikopteret havne hvor som helst på helikopterdekket. Det var ikke etablert noen rutine eller kommunikasjon med kontrollrom for å vurdere om en må tilpasse innstillingen til brannmonitorene avhengig av værforhold.

### **5.1.5 Manglende vindmåler**

#### **Avvik**

Equinor har ikke sikret at det er installert vindmålere på steder der målingene gir et mest mulig representativt bilde av de aktuelle vindforhold på og rundt innretningen.

#### **Krav**

*Innretningsforskriften § 17 jf. FOR-2021-02-23-526 forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel § 8 om krav til værinformasjon på innretning og skip uten krav til rutinemessig værobservasjon, bokstav a*

#### **Begrunnelse**

Under befaring ble det observert at det var installert to vindmålere i mast. Disse vil kunne gi et representativt bilde av de aktuelle vindforhold på helikopterdekket. Det var derimot ikke montert vindmåler som ga et mest mulig representativt bilde av de aktuelle vindforhold på og rundt innretningen.

## **5.2 Forbedringspunkt**

### **5.2.1 Vedlikeholdsprogram for å sikre funksjon av brannmonitorene og av sikkerhetsnett på helikopterdekket**

#### **Forbedringspunkt**

Vedlikeholdsprogrammet for utstyr for brannbekjempelse ved hjelp av lokale utløserknapper samt for sikkerhetsnett på Snorre B helikopterdekk synes ikke å inneholde aktiviteter for overvåking av ytelse og tilstand som sikrer at sviktmodi som er under utvikling eller har inntrådt, blir identifisert og korrigert.

#### **Krav**

*Aktivitetsforskriften § 47 om vedlikeholdsprogram, andre ledd*

#### **Begrunnelse**

Under befaring på helikopterdekket, intervju med helikopterdekkpersonell og gjennomgang av vedlikeholdssystemet så ble det gjort følgende observasjon:

Test av brannmonitører, som er en to-ukentlig test hvor en også sjekker responstid på brannvann, gjennomføres ved å utløse brannmonitorene fra helibu. Lokal utløsning fra de forskjellige lokale utløserknappene ved monitorene testes ikke. Det er ikke beskrevet i arbeidsordren at dette skal gjennomføres. Dette kan medføre at en ikke vil oppdage svakheter eller feil med de lokale utløserknappene.

Det var etablert en arbeidsordre for tilstandskontroll av sikkerhetsnett og innfestinger som gjennomføres med et 24 måneders intervall. Beskrivelse av hvordan denne tilstandskontrollen skal utføres er generell og gir ingen føringer for hvordan en skal identifisere svakheter eller feil.

## **5.2.2 Håndtering av fare- og ulykkessituasjoner**

### **Forbedringspunkt**

Equinor synes ikke å ha sikret at nødvendige tiltak knyttet til mønstring i livbåter og flåter samt innsats på helikopterdekk blir satt i verk så raskt som mulig ved fare- og ulykkessituasjoner på Snorre B.

### **Krav**

*Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner*

### **Begrunnelse**

Under befaring, dokumentgjennomgang og intervjuer ble det gjort følgende observasjoner:

Det er etablert to brannstasjoner om bord på Snorre B. Den primære brannstasjonen er i 3. etasje i boligkvarteret og her mønstrer alle medlemmer i søk- og redningslaget, både dag og nattskift.

Under sikkerhetsrunden ved ankomst om bord ble vi, om det skulle gå en alarm, bedt om å mønstre til livbåtene via evakueringsveiene utendørs. Dette for å unngå trafikk gjennom brannstasjonsområdet i 3. etasje som også er merket som rømningsvei.

Under øvelsen ble det observert stor trafikk gjennom brannstasjonen. Det er ikke optimalt med en merket rømningsvei som går tvers gjennom et område hvor søk- og redningslaget gjør seg klar til innsats, med tanke på at nødvendige tiltak skal bli satt i verk så raskt som mulig.

Det er også en brannstasjon i form av et skap med utstyr i område P11. Det er ingen etablert rutine eller systematikk for å mønstre til denne brannstasjonen innimellom,

selv om en kan se for seg at det eksempelvis ved brann eller røyk i boligkvarteret vil kunne oppstå behov for å bruke denne stasjonen.

Under befaring ble det observert at det er en kontainer ved helikopterdekk som inneholder brannbekledningen til helikopterdekklaget. Åpningen/inngangen til kontaineren er ut mot helikopterdekk, noe som i praksis betyr at når brannmonitorene startes under visse værforhold vil kontaineren fylles med vann og utstyret være utilgjengelig for bruk i forbindelse med bekjempelsestiltak.

Redningsflåtene har fått redusert kapasitet fra 25 til 20 personer fordi Equinor tar utgangspunkt i en personvekt på 100 kg per person. Sertifikatet på flåtene beskriver POB som 20 personer per flåte, men dette er ikke merket på hver flåte. Den reduserte kapasiteten var ikke kjent for livbåtførerne.

### **5.2.3 Skilting av adkomster til helikopterdekket**

#### **Forbedringspunkt**

Helikopterdekkoperatøren Equinor synes ikke å ha sikret lett synlige skilt som forbyr opphold på dekket under start og landing samt persontrafikk på dekket bak parkert helikopter med rotor i gang.

#### **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 første ledd*

#### **Begrunnelse**

Under befaring på helikopterdekket ble det gjort følgende observasjon:

Det var ikke montert skilt på adkomster under helikopterdekket. Det ble benyttet to typer skilt til de andre adkomstene og disse var ikke alltid plassert i direkte tilknytning til adkomsten og stengslene. Det kan synes som at det ikke er gjort en helhetlig vurdering av valg av skilttyper og deres plassering for å sikre lett synlig informasjon ved alle adkomster.

## **6 Andre kommentarer**

Ved dokumentgjennomgang, intervjuer og under befaring på innretningen ble det avdekket at det ikke var to tilgjengelig uavhengige Mann Over Bord (MOB) båtsystemer om bord, som skal ivareta det operasjonelle kravet om at personell skal kunne reddes i ulykkessituasjoner. Installerte MOB båt er båt med to

fremdriftssystemer, men det er kun et utsettingsarrangement, det vil si, MOB-båten kan kun nås av en av kranene om bord.

Equinor sin beredskapsanalyse for Snorre B beskriver følgende: «feilratedata for kranene er innenfor krav for redundans, slik at kravet om to uavhengige systemer er oppfylt».

Vi kommer til å følge opp tolkning av innretningsforskriften § 41 og kravet til to uavhengige Mann Over Bord (MOB) system med tilhørende utsettingsarrangement i forbindelse med hvordan Equinor ivaretar MOB- beredskap på selskapsnivå.

## 7 Deltakere fra oss



## 8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

Top View (S6-EQ-SAP-0005-001)  
Looking North (S6-EQ-SAP-0002-001)  
Looking East (S6-EQ-SAP-0001-001)  
Looking West (S6-EQ-SAP-0004-001)  
Looking South (S6-EQ-SAP-0003-001)  
Helideck Detail (S6-KB-NAD-0950)  
Marking Details (S6-KA-SAD-0008)  
Hardtop One issued 11.02.2022  
Lysberegninger flomlys Helidekk (S6-EQ-ECE-0004)  
LED Floodlight  
Perimeterlys OrgaL85EX-G  
Main & Repeater  
Light Simulation Report Flaretower  
TEF2460  
Kursoversikt SNB ELE DISTR BOARD 85D-ED712B 2026-02-17T13.11.13  
Kursoversikt SNB ELE DISTR BOARD 85D-ED100A 2026-02-17T12.54.58  
Kursoversikt SNB\_ELE\_DISTR\_BOARD\_85D-ED712A\_2026-02-17T13.09.27  
Kursoversikt SNB ELE DISTR BOARD 85D-ED100B 2026-02-17T12.57.59  
Kursoversikt SNB ELE DISTR BOARD 85D-ED713 2026-02-17T13.02.21  
Skum SNB Loggskjema 2025  
Rapport SNB 2025

Tilstandsrapport\_DAHR\_SNB\_SK202\_helidekk\_2026  
DAHR 2026.pdf  
Safety net Helidekk  
HMS-MRU  
Kalibrering 05.2025  
Kalibrering 12.2025  
SNB Helideck turbulence study  
Gas Dispersion from Flare (S6-KA-PRE-0068)  
Helideck Information Sheet (S6-EQ-SDE-0001)  
Verifikasjon Snorre B 12.07.2023  
Prosedyre for helikopterflyging ved Damp turbin ute av drift  
SO07250 Helikopteroperasjoner normal drift  
Beredskapsplan  
Disp 254925  
Disp 138234  
Disp. 252691  
Disp. 264048  
Disp. 250900  
Synergi  
Foam test result SNB 2025  
Helideck Report SNORRE B 2026-03-11T1259Z  
Dokumentasjon på planlagt flytting av Perimeterlys på Snorre B  
HLO Helivakt sjekklister  
Helidekksrapport  
Friksjonsflate på helikopterdekk SNB  
System 71 - Test av brannkanoner på Snorre B  
Friksjonsmålinger rapport - Friksjonsflate på helikopterdekk SNB -  
SNORRE B friksjon 10.11.08  
System 71 Test av brannkanoner  
Presentasjon av system for Stedfortreder sykepleier  
S6-KB-NAD-0952-001  
Helidekk innretning spesifikk opplæring SNB  
DISP 147381 SNB  
Tegning Snitt - Oppmåling høyde DAHR helidekk - Snorre B  
Beredskapsanalyse Snorre B, 2018  
Sjekklister for gjennomgang av beredskapsanalyse  
OBE workshop Snorre B - 2025 Saksnr 4378398  
OBE workshop Snorre B 2024 Saksnr. 4203188  
OBE workshop Snorre B 2024 Saksnr. 3116825  
PIV 1 Beredskap (2024) Saksnr 2976393  
PIV 1 Beredskap (2025) Saksnr. 2987213  
PIV 1. Beredskap (2026) Synergi nr. 3067756  
Sikkerhetsstrategi for Snorre B, TR1055 App B

OBE Treningsmatrise - Underlag til årlige OBE-workshop 2025.pdf  
Informasjon om personvekt på redningsmidler SNB  
Beredskapsøvelser 2024 - 2026  
Førstehjelp moduler 010124 - 311225  
Helidekk moduler 010124 – 311225  
Livbåt moduler 010124 - 311225  
MOB moduler 010124 - 311225  
S&R moduler 010124 - 311225  
Skadestedsleder moduler 010124 - 311225  
FV for sjekk av sekundær brannstasjon SNB  
Synergi 1418463 – håndtering av forbedringspunkt fra tilsyn i 2014 på Snorre B  
Presentasjon av system for stedfortreder sykepleier ifm tilsyn SNB  
Funksjonstest sprinkler og utløsermekanisme på livbåter SNB - Utklipp fra SAP

**Vedlegg**

**Deltakerliste**