

TILSYNSRAPPORT

STATFJORD A – helikopterdekk

Rapport nr. 2023F506

Tilsyn gjennomført 22. - 24. mai 2023

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltakerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Petroleumstilsynet:

- [REDACTED]

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Helge Wilhelmsen, senior flyplassinspektør

1. INNLEDNING

1.1 Petroleumstilsynet har bedt om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på **STATFJORD A** er i samsvar med regelverkets krav. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet den 22. - 24. mai 2023 gjennomført tilsyn av helikopterdekket på **STATFJORD A**.

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Statfjord feltet hvor innretningen var i 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
- Frikisjon, adkomst, 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 **STATFJORD A** eies av Vår energi og Equinor og opereres av Equinor.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det Bristow Norway AS som fløy fra Bergen og ut.

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

Plassering:	Vest
Konstruksjon:	Ståldekk på fagverk av stål
Høyde over havet:	235 fot (helikopterdekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	23,2
Merket D-verdi:	23
Helikopterdekkets diameter D_H:	23,2 (1,00 x D)
Merket belastning:	9,3 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.
STATFJORD 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/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)

<https://luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-a/forskrift-om-rapporterings--og-varslingsplikt-ved-luffartsulykker-og-luffartshendelser-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)

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

3

OPPSUMMERING

Helikopterdekket er merket er merket med $D=23$, diameter på dekket er 23,2, dvs at $D_h=1,0 \times D$. 150 grader sektor (LOS) er designet til $1,25 \times D$ ifg tegning som viser merking. Helikopterdekket har tidligere hatt en større diameter, men er skalert ned til diameter 23,2 meter. (Mulig at hinder i 150 grader sektor var grunn til at dekket var nedskalert.)

Det ble gjort en del funn relatert til utforming, hindersituasjon, mangler i prosedyrer og manglende dokumentasjon på en del tekniske anlegg. Når det gjaldt opptak av radiokommunikasjon så var det ingen som kunne redegjøre for hvordan dette fungerte.

Equinor har selv identifisert en god del funn, ref. rapporter fra 2020 og 2023. Luftfartstilsynet ser ingen grunn til å gjøre de «samme» funnene en gang til, men ønsker tilbakemelding om status på disse funnene.

I Helideck Operation Manual pkt 9.3 var det en prosedyre for rapportering av hendelser til Luftfartstilsynet. Denne syntes å være lite kjent blant helidek mannskapet og de som har ansvar for at rapporteringsverdige hendelser ender opp hos Luftfartstilsynet.

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.

Luftfartstilsynet var til stede ved en helikopterlanding og avgang og fikk innblikk i helidekkmannskapets forberedelser før landing, håndtering av helikopteroperasjonen på dekk og debriefing etter avgang. Helikopterdekket på Statfjord A framstod som veldrevet og med et helikopterdekk mannskapet som var meget dedikert,

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

Luftfartstilsynet, 24.05.2023

Per Helge Wilhelmsen
senior flyplassinspektør