

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Tilsynsrapport etter tilsyn med styring av helikopterdekkoperasjoner på Transocean Spitsbergen	Oppgavenummer 402010008
	Saksnummer 2022/1840

Gradering		
<input checked="" type="checkbox"/> Offentlig	<input type="checkbox"/> Begrenset	<input type="checkbox"/> Strengt fortrolig
<input type="checkbox"/> Uopptatt offentlighet	<input type="checkbox"/> Fortrolig	

Involverte	
Hovedgruppe T-F	Oppgaveleder [Redacted]
Deltakere i revisjonslaget [Redacted]	Dato 13.3.2023

1 Innledning

Vi gjennomførte i perioden 25.1 – 27.1.2023 tilsyn med Transocean sin styring av helikopterdekkoperasjoner på Transocean Spitsbergen. Tilsynet ble gjennomført med et digitalt oppstartsmøte 25.1 og verifikasjoner offshore 25.1 – 27.1.2023. Under tilsynet gjennomgikk vi dokumenter, samt gjennomførte intervjuer, tekniske tester og verifikasjoner ute på innretningen.

Tilsynet ble gjennomført med bistand fra Luftfartstilsynet.

Tilsynet var godt tilrettelagt av Transocean.

2 Bakgrunn

Bakgrunn for tilsynet var revisjon av det ansvaret Transocean har for å se til at helikopterdekket med tilhørende operasjoner er i samsvar med gjeldende forskrifter. Tilsynet involverte den delen av land organisasjonen som har ansvar for oppfølging av forskriftskrav samt et fysisk tilsyn med helikopterdekket på Transocean Spitsbergen.

3 Mål

Målet med tilsynet var å sikre at de ansvarlige gjennomfører et systematisk arbeid for å redusere risikoen forbundet med helikopteroperasjoner på Transocean sine innretninger til havs. I tillegg ønsket vi å verifisere styring med helikopterdekkoperasjoner om bord på Transocean Spitsbergen.

4 Resultat

4.1 Generelt

I tilsynet gjennomgikk vi dokumenter, gjennomførte intervjuer og hadde verifikasjoner ute på innretningen. Som del av verifikasjonen på innretningen observerte vi en beredskapsøvelse knyttet til en definert fare- og ulykkessituasjon (DFU) som involverte helikopterdekket. Ved en DFU hvor helikopter krasjer i dekk eller ditcher i nærheten av innretningen kan det hende at personell havner i sjø, og en vil mobilisere mann-over-bord (MOB) mannskap. I den sammenheng ble det identifisert at MOB båten var sertifisert basert på en personvekt på 75 kg.

Vi identifiserte et avvik knyttet til:

- Personvekt og kapasitet for redningsmidler

Vi har registrert følgende områder med forbedringspotensial:

- Nødbelysning for operasjon av dual agent hose reel
- Helikopterdekk vedlikehold

I forbindelse med verifikasjonen av helikopterdekkoperasjoner identifiserte Luftfartstilsynet observasjoner knyttet til:

- Helikopterdekkdokumentasjon
- Størrelse på utkraging av plattform repot
- 210° hinderfri inn- og utflygingssektor
- Vindpølse
- Helikopterdekkbelysning

Observasjoner knyttet til helikopterdekk, jf. Sjøfartsdirektoratets 21/815 forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger, er beskrevet i vedlagt rapport fra Luftfartstilsynet.

Vi gjør oppmerksom på at pkt. 6 i Luftfartstilsynets tabell over avvik er det vist til manglende Repeaterlys jf. FOR-2019-05-14-604 om luftfart med helikopter-bruk av offshorehelikopterdekk (BSLD 5-1) §39. Forskriften og kravene i denne retter seg mot helikopteroperatørens flyging til/fra innretningen og ikke direkte mot Transocean. Manglende håndtering av kravet vil dermed kunne få betydning for helikopteroperatørens aktivitet.

5 Observasjoner

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

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

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

5.1 Avvik

5.1.1 Personvekt og kapasitet for redningsmidler

Avvik

Det er ikke tilstrekkelig sikret at nødvendige tiltak blir satt i verk så raskt som mulig ved fare og ulykkessituasjoner slik at personellet på innretningen kan evakueres raskt og effektivt til enhver tid

Begrunnelse

Under befaring og gjennom intervjuer og dokumentgjennomgang om bord ble det identifisert at personvekten som ble brukt for å identifisere kapasiteten redningsmiddelet er sertifisert for, varierte mellom 75 og 100 kg. For livbåten opererte en med en personvekt på 100 kg, flåtene refererte til en personvekt på 82,5 kg og mann-over-bord båten var sertifisert basert på en personvekt på 75 kg. Dette kan medføre at utstyret blir operert utenfor brukskriteriene til redningsmidlene.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner

Styringsforskriften § 5 om barrierer

Innretningsforskriften § 44 tredje ledd med veiledning som viser til NORSOK S-001 pkt. 22.4.2.3

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Nødbelysning for operasjon av dual agent hose reel

Forbedringspunkt

Det var ikke tilstrekkelig nødbelysning i tilknytning til bruk av utstyret i dual agent hose reel (DAHR) skapene ved helikopterdekket.

Begrunnelse

Under befaring på helikopterdekket ble det observert at fast montert nødbelysning

tilknyttet nødkraftkilden, var plassert slik at det ikke gir tilstrekkelig lys til dual agent skap. Det vil være en vanskelig å lese instruksjoner og operere utstyret i en nødsituasjon. Merkingen på utstyret var heller ikke tydelig nok for effektiv operasjon ved begrenset belysning.

Krav

Rammeforskriften § 3 om bruk av maritime krav, jf. Sdir 87/856 forskrift om bygging av flyttbare innretninger § 12 om nødbelysning, punkt 1.

5.2.2 Helikopterdekk vedlikehold

Forbedringspunkt

Mangler i vedlikeholdsprogram for helikopterdekk.

Begrunnelse

Under befaring og testing på helikopterdekk ble det gjort følgende observasjoner:

- Den månedlige testen av monitor (som blir gjort hver 14. dag) blir alltid gjennomført fra helibua. Testpunktet for monitorene bør varieres mellom alle utløsningspunktene for å sikre at alle utløsningspunkter fungerer. Under testen av monitorene sluttet forøvrig oscilleringen av en av monitorene å virke.
- Koblinger på 10 kg CO2 flaske oppbevart nærmest helikopterdekk var svært korrodert.

Krav

Aktivitetsforskriften § 47 om vedlikeholdsprogram

6 Deltakere fra oss



7 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

3 - TSB-N-XG-07252 - 6403183

4a - Paint used on Helikopterdeck from 2008_ Penguard Topcoat

4b - Safety datasheets for repaint on helicopterdeck 2015

5a -Wave-off lights documentation

05b - Perimeter og Xenon lyskastere documentation

6 - H601-ER245-R-MB-0018 Helideck Perimeter light

7 - Designbasis for Fire water
8 - Grip test friction trails on helideck sample frames
9 - Frictape certificate 12.2020
10 - Helimesh certificate
11 - Vekt kalibreringssertifikat
12 - Helideck Study
13 - DNV Type Appr Cert H601 Helifuel
14 - HCA Plate for pilots
15 - Inspeksjon Helideck TSB 2021
18 - NRY-TSB-PR-01 SERP, rev date 2.1.2023
18a - NRY-TSB-PR-08 Marine operations manual
18b - Helicopter Operations Procedure
19 - HQS-AMM-PP-01 Maintenance Policies
20 - Training Matrix Norway Offshore
Transocean oppstartspresentasjon
HCA Biannual Helideck report
Annual Helifuel report

Vedlegg

- Rapport fra Luftfartstilsynet
- Avviksliste fra Luftfartstilsynet
- Deltakerliste