

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel	Aktivitetsnummer
Tilsynet med Vår Energi - Ringhorne - Tilsyn med styring av beredskap og helikopterdekkoperasjoner	064027013
	Saksnummer
	2024/1251

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

Involverte	
Hovedgruppe	Oppnaveleder
A-2	[Redacted]
Deltakere i revisjonslaget	Dato
[Redacted]	28.11.2024

1 Innledning

Vi førte tilsyn med Vår Energi sin styring av beredskap og helikopterdekk på Ringhorne. Tilsynet ble gjennomført med et oppstartmøte på Vår Energi sine kontorer på Forus tirsdag 12. november og oppstartsmøte, befaring og intervjuer offshore i perioden 12. - 15. november 2024. Tilsynet omfattet også oppfølging av tidligere observasjoner.

Luftfartstilsynet (LT) var med som bistand.

Tilsynet var godt tilrettelagt av Vår Energi.

2 Bakgrunn

Bakgrunn for tilsynet var våre krav knyttet til robusthet og at barrierer ivaretas på en helhetlig og konsistent måte slik at risiko for og konsekvensene av uønskede hendelser, og eskalering av hendelser, reduseres så langt som mulig.

Tilsynet omfattet blant annet systemer for å sikre tilstrekkelig:

- Organisering av beredskap
- Systematikk knyttet til å sikre tilstrekkelig kompetanse i beredskapsorganisasjonen, inkludert helikopterdekkmannskapet.
- Områdeberedskap og samhandling mellom hav- og landorganisasjon.

- Vedlikehold av utstyr mm. relevant for beredskap og helikopterdekkoperasjoner.
- System for kontinuerlig forbedring, f.eks. læring etter trening, øvelser og hendelser.
- Teknisk utrustning av helikopterdekk og prosedyrer for operasjon av helikopterdekk

3 Mål

Målet med tilsynet var 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 helikopteroperasjoner og transport av personell.

4 Resultat

4.1 Generelt

Tilsynet viste at det var gjort betydelige forbedringer i det systematiske arbeidet for å sikre en robust bemanning av beredskapsorganisasjonen om bord. Det er implementert systematikk i gjennomføring av beredskapstrening, men det er utfordringer med å følge opp at treningen blir registrert og at frafall blir identifisert. Lydnivå i SKR, beredskapsrom og borebu er en utfordring når en skal håndtere hendelser. PA meldingene som går inn på radioene når beredskapslagene skal kommunisere i innsats, kan hindre effektiv kommunikasjon og hendelseshåndtering.

Det ble utført en MOB-båt øvelse med sjøsetting av MOB-båt, og en plattformøvelse hvor alle innsatslag var involvert under tilsynet.

Luftfartstilsynet har inntrykk av at Ringhorne hadde et veldrevet helikopterdekk med dedikert helikopterdekkpersonell med god forståelse for sikkerhet. Generelt var tilstanden på helikopterdekk og utstyr god.

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 brannslukkesystemene (skummonitorer) og slangeutlegg av kombinert skum/pulverpost, DualAgent.

Størrelsen på helikopterdekket DH var 27 m (diameter), men helikopterdekket var skalert ned til en dekkstørrelse, D-verdi på 23 meter.

Hindersituasjonen på helikopterdekket var uoversiktlig. Framlagte tegninger av helikopterdekket gav ikke korrekt bilde av hinderituasjonen og det var ikke mulig å verifisere om forskriftens krav til hinderfrie sektorer var overholdt. Det var ikke

samsvar mellom GA-tegninger og merkeplan, i forhold til hvordan helikopterdekket framsto og 150 grader LOS sektor var ikke korrekt inntegnet. Det ble under tilsynet avdekket flere hinder som penetrerte både 180 graders 5:1 sektor samt 210 graders hinderfrie sektor. Alle hinder framkom ikke av helikopterdekkets flyplassdataark.

Det ble påvist 14 avvik og 4 forbedringspunkter under tilsynet.

Avvik:

1. Livbåt
2. Livbåtførerkompetanse
3. Kommunikasjon i SKR, beredskapsrom og borebu under hendelser
4. Trening av beredskapsorganisasjonen om bord
5. Helikopterdekkdokumentasjon
6. Maling
7. Drenering ved trappenedganger
8. Renne rundt helikopterdekk
9. 180° hinderfri sektor
10. Hinder i 210° hinderfri inn- og utflygingssektor
11. Merking av helikopterdekkets størrelse og største tillatte masse
12. Merking av hinder på helikopterdekk
13. Helikopterdekkbelysning
14. Utstyr for brannbekjempelse

Forbedringspunkt:

1. Merking av rømningsvei
2. Utstyr på brannstasjoner
3. Hinder utenfor 210° hinderfri inn- og utflygingssektor
4. Hinderbelysning

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 aktørens tilbakemelding(er) av 02.05.2017:

- Avvik om «Beredskapsorganisasjonens robusthet» fra kapittel 5.1.1 i rapport etter tilsyn av 28.4.2017, vår journalpost 2016/1253-9.

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 Livbåt

Avvik

Det er ikke sikret at personellet på innretningen kan evakueres raskt og effektivt til enhver tid.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner, punkt d)

Aktivitetsforskriften § 80 om kommunikasjon

Innretningsforskriften § 44, tredje ledd

Styringsforskriften § 5 om barrierer, fjerde ledd

Begrunnelse

Under befaring om bord på innretningen ble det observert at det ikke var tilgjengelig hodesett til VHF i livbåt. Vi fikk opplyst at det var utfordrende med radiokommunikasjon på grunn av støy når motoren ble startet i livbåten. Hodesett skal sikre at det er mulig å høre og kommunisere på radio på tross av støy.

Sprinkleranlegget på livbåt 4 blir ikke fysisk testet. Vedlikeholdssystemer beskriver funksjonstest, men gjennom intervjuer og verifikasjon i vedlikeholdssystemet kommer det frem at kun sprinkleranlegget på livbåt 1, 2 og 3 har vært testet.

Det kunne ikke fremvises dokumentasjon på at det er gjennomført en GAP-analyse eller annen vurdering av livbåtene mot funksjonskrav i DNV ST-E406 eller tilsvarende.

5.1.2 Livbåtførerkompetanse

Avvik

Vår Energi har ikke sikret at personellet som skal føre livbåt har den nødvendige livbåtførerkompetansen, slik at de til enhver tid er i stand til å håndtere fare- og ulykkessituasjoner på en effektiv måte.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner, punkt d)
Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse første ledd

Begrunnelse

Under befarings-, dokumentasjonsgjennomgang og intervjuer observerte vi at ved et scenario der personell ikke kan mønstre til hovedmønstringsområdet, skal de mønstre til alternativ mønstringsstasjon ved livbåt 4. Det er ikke krav til at utsetting/operasjon av livbåt 4 skal gjennomføres av kvalifisert personell/livbåtfører. Som en konsekvens er det ikke dedikerte livbåtførere til denne livbåten.

I beredskapsplanen står det at «Livbåt 4 fungerer som evakueringsmiddel for alt personell som er avskåret og forhindret fra å mønstre til øvrige livbåter som befinner seg i hovedmønstringsområde.»

I sikkerhetsintroduksjonen om bord fikk vi informasjon om at «alle» kan sjøsette livbåt 4. Det ble gitt informasjon om hvordan en skal sørge for lufttilførsel i båten ved å åpne noen luftflasker i området hvor livbåt 4 er plassert, men en går ikke ombord i livbåten. Det gjennomføres en «sikkerhets-sti» om bord på innretningen årlig hvor en av og til har livbåt 4 som tema, men det var ikke noen systematikk rundt dette. Under intervjuer kom det frem at det kunne gå flere år mellom hver gang en gikk gjennom bruk av livbåt 4. Det er ikke spesifisert hva en gjennomgang av livbåten innebærer, eller hvem som har ansvar for den. Øvelsesplanen for Ringhorne viser ikke at bruk av livbåt 4 skal inkluderes som et element i trening og øvelser om bord.

Personell som jobber i området som kan bli avskjært fra livbåt 1, 2, og 3 og som ikke er en del av det faste livbåtmannskapet om bord, får ikke kompetanse/livbåtkurs i dag.

5.1.3 Kommunikasjon i SKR, beredskapsrom og borebu under hendelser

Avvik

Det er ikke sikret at nødvendig intern kommunikasjon i beredskapsrom, SKR og borebu på Ringhorne blir ivaretatt til enhver tid i fare- og ulykkessituasjoner.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 Håndtering av fare- og ulykkessituasjoner

Aktivitetsforskriften § 80 om kommunikasjon

Innretningsforskriften § 23 om støy og akustikk, andre ledd, andre punktum.

Begrunnelse

Under øvelsen ble det observert at det ikke var tilrettelagt for at beredskapsledelse og SKR personell kunne få arbeidsro når alarmen går over PA/GA systemet. Dette personellet vil befinne seg i samme rom ved håndteringen av en kritisk ulykkeshendelse, noe som vil kreve behov for konsentrasjon og kommunikasjon. Det var ikke mulighet til å kunne dempe lydnivå ved alarm over PA/GA anlegget. Under befaringen på boredekk fikk vi informasjon om at alarmen gjorde det utfordrende med kommunikasjon i en brønnsikrings situasjon. Lyden i høyttalerne i borebua var dempet ved bruk av blåsokker som var stappet inn i høyttalerne.

Under øvelsen ble alarmen slått av kort tid ut i hendelsehåndteringen fordi den forstyrret kommunikasjonen.

Meldinger på PA systemer går ut på radiokanaler som benyttes av redningslag under innsats og under boreoperasjoner. Dette virker forstyrrende på pågående aktiviteter og kommunikasjon i beredskapssituasjoner.

5.1.4 Trening av beredskapsorganisasjonen om bord

Avvik

Det var ikke sikret at det ble utført nødvendig trening og øvelser, slik at personellet til enhver tid er i stand til å håndtere fare- og ulykkessituasjoner på en effektiv måte.

Krav

Aktivitetsforskriften § 23 om trening og øvelser, første ledd.

Rammeforskriften § 23 om generelle krav til materiale og opplysninger

Begrunnelse

Gjennom intervjuer og dokumentgjennomgang om bord ble det observert at det var flere tilfeller hvor personell som er medlem av et innsatslag, ikke hadde dokumentert gjennomført beredskapstrening når de har vært om bord. Det kan derfor ikke dokumenteres systematisk beredskapstrening gjennomført i tråd med regelverket for flere innsatslag. Det er eksempelvis «hull» i registrert beredskapstrening av enkelte

førstehjelpslagmedlemmer, livbåtlagsmedlemmer og mann-over-bord (MOB) lag. MOB-laget hadde også i begrenset grad trent på å sjøsette MOB-båten.

Det er ikke en systematisk oppfølging av at treningsmoduler for innsatslag registreres. Frafall fra trening blir ikke fulgt opp.

Områdeberedskapsfartøy som er tilgjengelig for Ringhorne har hekkløsning for inntak av livbåt. Gjennom intervjuer kom det frem at livbåtfører ikke var kjent med at det var slepetrosse om bord eller hvordan en skulle etablere et eventuelt slep. Innsatslag på helikopterdekk har i svært begrenset grad vært involvert i praktisk trening knyttet til slokkeutstyr på helikopterdekk. Dette er knyttet til bruk av Dual agent utstyr (rulle ut, trykksette og bruke slange i praksis), operere brannmonitorene med vann og praktisk slangeutlegg.

5.1.5 Helikopterdekkdokumentasjon

Avvik

Det er ikke dokumentert og vedlikeholdt data om helikopterdekket og andre data av betydning for flysikkerheten.

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

Begrunnelse

Under befaring og gjennomgang av dokumentasjon ble det identifisert at framlagte tegninger av helikopterdekket ikke ga korrekt bilde av bl.a. hindersituasjonen. Det var ikke mulig å verifisere om forskriftens krav til hinderfrie sektorer var overholdt.

Det var ikke samsvar mellom GA-tegninger og merkeplan, i forhold til hvordan helikopterdekket framsto. 150 grader LOS sektor var ikke korrekt inntegnet. Oversikt over hinder i plan og profil, som viste korrekt plassering og høyde kunne ikke framskaffes.

Innretningens flyplassdataark viste ikke korrekte data. Spesielt beskrivelse av hindersituasjonen.

5.1.6 Maling

Avvik

Det kunne ikke dokumenteres at det er benyttet maling av type som er sertifisert for lav flammespredning på og i umiddelbar nærhet av helikopterdekket

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, § 18 om maling Rammeforskriften § 23 om generelle krav til materiale og opplysninger

Begrunnelse

Under befaring og gjennomgang av dokumentasjon ble det identifisert at det ikke kunne ikke dokumenteres at malingen som var benyttet på helikopterdekket var sertifisert for lav flammespredning.

5.1.7 Drenering ved trappenedganger

Avvik

Det var ikke etablert effektivt tiltak som sikrer at skum og vann benyttet for brannbekjemping ledes ned i dreneringsrenne rundt helikopterdekket.

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, § 19 om sikringskant

Begrunnelse

Under test av brannmonitorene ble det observert at gitter over renna ved alle nedganger var perforert med for små åpninger. Under test rant væske over kanten av helikopterdekket og videre ned rømningstrapp.

5.1.8 Renne rundt helikopterdekk

Avvik

Helikopterdekket er omsluttet av en renne som ikke fanger opp væske effektivt.

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, § 20 om renne

Begrunnelse

Under test av brannkanoner ble det avdekket at rennen ved nedgang i vest var perforert med 3 hull. Når rennen ble fylt med vann rant det væske ut videre ned rømningstrapp

5.1.9 180° hinderfri sektor

Avvik

Helikopterdekket har ikke en hinderfri sektor i en 180° vinkel gjennom sentrum av identifikasjonsmerket (H), vinkelrett på 210°- sektorens midtlinje i et plan med fallgradient 5:1 fra sikkerhetsnettets eller gangbroens ytterkant og ned til havoverflaten.

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, § 26 om 180° hinderfri sektor

Begrunnelse

Under befaring på helikopterdekket ble det observert at deler av plattform/repot for antennekuppel og trappenedgang/repot i sør, penetrerte hinderfri 180 graders sektor med fallgradient 5:1.

5.1.10 Hinder i 210° hinderfri inn- og utflygingssektor

Avvik

Helikopterdekket har flere hinder i 210° inn- og utflygingssektor 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, § 27 om hinder i 210° hinderfri inn- og utflygingssektor

Begrunnelse

Under befaring på helikopterdekk ble det observert flere hinder som penetrerte 210° hinderfri inn- og utflygingssektor:

- Påsveisete rør i dreneringsrennen ved utgang vest (2 stk.) og nord (1 stk.)
- Nedfellbare rekkverk ved alle utganger.
- Levegg ved antennemaster sør/øst.

5.1.11 Merking av helikopterdekkets størrelse og største tillatte masse

Avvik

Helikopterdekket er ikke merket med dekkets faktiske DH -verdi i egnet kontrastfarge og med tall i korrekt høyde.

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, § 33 om merking av helikopterdekkets størrelse og største tillatte masse

Begrunnelse

Under befaring på helikopterdekk ble det observert at DH-verdi på helikopterdekket ikke var merket korrekt. DH-verdien var merket med tall i for liten høyde (ca. 60 cm.) Merkingen var sort og gav liten kontrast til helikopterdekket.

5.1.12 Merking av hinder på helikopterdekk

Avvik

Det er ikke sikret at hinder på helikopterdekk er merket med kontrastfarger

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, § 34 om merking av hinder

Begrunnelse

Under befaring av helikopterdekk ble det observert at følgende hinder ikke var merket med kontrastfarger:

- Rekkverk på baggasjeheis/sluse.
- Rekkverk på helibutak.
- Nedfellbare rekkverk ved nedganger.

5.1.13 Helikopterdekkbelysning

Avvik

Det er ikke sikret at flomlysarrangementet har tilstrekkelig jevnhet og belysningsstyrke.

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, § 36 om helikopterdekkbelysning.

Rammeforskriften § 23 om generelle krav til materiale og opplysninger

Begrunnelse

Det kunne ikke dokumenteres at flomlysanlegget tilfredsstilte forskriftens krav til belysningsstyrke og jevnhet. Et flomlys virket heller ikke. Helikopterdekkets DH var 27 m (diameter), men helikopterdekket var skalert ned til en dekkstørrelse, D-verdi på 23 meter og flomlysene var derfor ikke plassert symmetrisk rundt helikopterdekket.

5.1.14 Utstyr for brannbekjempelse

Avvik

Det var mangler ved brannslokkesystemet i tilknytning til helikopterdekket.

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 utstyr for brannbekjempelse jf. FOR 2021-03-18 nr.815- Forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger § 41 om annet brannslukkingsutstyr

Begrunnelse

Under befaring av helikopterdekk ble det identifisert at det ikke var etablert to brannhydranter med slangeposter i umiddelbar nærhet til helikopterdekket. Det manglet også en slokkestasjon ved utgang vest. Det ble på tilsynet opplyst om at skuminnblandingsprosent ble testet jevnlig. Dokumentasjon fra disse prøvene av skuminnblandingsprosent kunne ikke framvises.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Merking av rømningsvei

Forbedringspunkt

Det kan synes som at deler av rømningsveier ikke er varig merket.

Krav

Forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidlokaler (arbeidsplassforskriften) § 5-11 om varig skilting og merking

Begrunnelse

Under befaring om bord på Ringhorne ble det observert at den øverste delen av de to eksterne trappetårnene som er rømningsvei til livbåtene om bord, ikke var permanent merket (ingen gulmaling).

5.2.2 Utstyr på brannstasjoner

Forbedringspunkt

Det kan synes som om det var mangler relatert til vedlikehold og oversikt over utstyr på brannstasjoner.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 Håndtering av fare- og ulykkessituasjoner punkt c)

Aktivitetsforskriften § 45 om vedlikehold

Innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf. FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1, § 48 om brannbeskyttelse

Begrunnelse

Under befaringsområde på Ringhorne ble det observert at det ikke synes å være etablert system for kontrollere utstyret på brannstasjonene og i «safety store». Det er mye utstyr i området, men vi oppfatter at det ikke er etablert et system som sikrer oversikt over hvilket utstyr som skal være i området og som en konsekvens har en ikke oversikt dersom noe utstyr mangler. Eksempelvis var det brannbekledning i området fra 2005, og det var uklart om dette har noe å si for kvaliteten i beskyttelsen av bekledningen. I brannstasjon på helikopterdekk (helibu) hang det en blanding av beskyttelsesutstyr/brannbekledning og vanlig bekledning.

5.2.3 Hinder utenfor 210° hinderfri inn- og utflygingssektor

Forbedringspunkt

Helikopterdekket synes å ha hinder høyere enn 25 cm i 150° sektor fra helikopterdekkets ytterkant og ut til en avstand på 0,12 DH.

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, § 27 om hinder utenfor 210° hinderfri inn- og utflygingssektor

Begrunnelse

Under befaringsområde på helikopterdekk var ikke mulig å verifisere om rekkverk ved heissjakt eller om helibu og rekkverk på helibutaket penetrerte 150 grader LOS sektor. Dette var grunnet mangelfulle tegninger og usikkerhet vedrørende flytting av Chevron og vridning av denne. Hindersituasjonen er uavklart og det er ikke identifisert aksjoner for å sikre at hindersituasjoner er i tråd med regelverket.

5.2.4 Hinderbelysning

Forbedringspunkt

Det er ikke mulig å få en dokumentert oversikt over plassering av og lysstyrke på faste røde hinderlys.

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, § 34 om merking av hinder

Rammeforskriften § 23 om generelle krav til materiale og opplysninger

Begrunnelse

Ved gjennomgang av dokumentasjon var det ikke mulig å få oversikt over hinderbelysning, antall hinderlys, plassering av type lys eller lysstyrke. Det er ikke utarbeidet kart som viser hinderlysenes plassering.

6 Andre kommentarer

Emergency Exit på helikopterdekk

Merking av nedgang i vest fra helikopterdekk var merket *Emergency Exit* med store bokstaver på helikopterdekket. Merkingen var framtrødende og kan virke forstyrrende for piloter.

Merking

Merking av Dual Agent stasjoner var misvisende. Kabinettet var merket med både AFFF og RF-1 skum. Merkingen på helifuel-tank var misvisende. Neste kontroll viste at tanken skulle vært inspisert innen juli 2024.

7 Deltakere fra oss



8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

Vedlikeholdsprosedyre - Fritt-fall livbåter - Ringhorne - ISP O-P 55012 NOR
R01.pdf.pdf

Unntak fra innretningsforskriften § 70 om helikopterdekk jf bruk av offshore
helikopterdekk BSL D-5-1 Ringhorne (3).pdf.pdf
018-1160-Verification Report.pdf.pdf
Ringhorne Beredskapsplan.pdf
RH01-HE-LQ01-C-XE-0160-01.DWG.pdf
Ringhorne livbåt - 12M PM.docx.pdf
Tegning helidekk.pdf.pdf
RH01-HA-E-FC-0001.pdf.pdf
Vedlegg F - Information to Helicopter Operator regarding patient's on regular
passenger flight.pdf.pdf
Black start - Ringhorne driftsprosedyre - ISP O-P 51026 NOR R02.pdf.pdf
Ringhorne beredskapsanalyse_endelig rapport_DNV GL 12-04-2019.pdf
Årsplan 2024 øvelser og trening - alle innretninger.pdf
RH01-HE-LQ01-C-XE-0141-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ02-C-XE-0143-01.DWG.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-011.DWG.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-003.DWG.pdf.pdf
RH01-HD-DM02-S-XD-0007-01.dwg.pdf
RH01-HE-LQ04-C-XE-0166-01.DWG.pdf
Ringhorne helifuel.pdf.pdf
PA000101 RH01-HA-R034-MD-002 01 - OPER. AND MAINT. MANUAL GES 40-GES 40
ULS FREE FALL LIFEBOAT.pdf.pdf
Vedlegg B - HLO daglig sjekklister for helikopterdekk med utstyr.pdf.pdf
Vedlegg G - Monthly Checklist of Passenger and Luggage Scale.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-LQ05-C-XD-0005-01.DWG.pdf.pdf
Vedlegg D - Helifuel daglig drift kontroll og mengde.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-007.DWG.pdf.pdf
Dropsafe Helideck Perimeter Safety Net Instruction Manual V11.pdf.pdf
Comm doc 84EG101.pdf.pdf
Lufttransportprosedyre.pdf.pdf
2024 Gjennomførte treninger.pdf
Synergi 73772 - 2024 Beredskapsøvelser Ringhorne.pdf
RH01-HD-DD01-S-XD-0010-01.DWG.pdf
RH01-HD-DD06-S-XD-0004-01.dwg.pdf
RH01-HD-DM03-S-XD-0008-01.dwg.pdf
RH01-HE-LQ01-C-XE-0161-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ02-C-XE-0162-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ03-C-XE-0164-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ04-C-XE-0167-01.DWG.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-015.DWG.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-002.DWG.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-HD01-N-YB-1112-01.DWG.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-001.DWG.pdf.pdf

Program for Beredskapstrening og -øvelser 2024 - selskapsinstruks.pdf
Oversikt gjennomførte øvelser Ringhorne.pdf
PA015461_RH01-VE-Z-SA-0001 - Coating procedure specification CPS Ringhornet and Balder.pdf
Helideck inspection non conformences - Ringhorne (1).pdf.pdf
Lyskalulasjoner.pdf
RH01-HE-HD01-C-XE-0171-01.DWG.pdf
RH01-HD-DM01-S-XD-0006-01.dwg.pdf
RH01-HD-DD05-S-XD-0003-01.dwg.pdf
RH01-HD-DD08-S-XD-0011-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ05-C-XE-0169-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ04-C-XE-0147-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ03-C-XE-0145-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ04-C-XE-0146-01.DWG.pdf
Perimeter location.pdf.pdf
Vår Energi-presentasjon Havtil-Ltil-tilsyn 12.11.2024 - PP-027-HAV-1001.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-008.DWG.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-HD01-C-XD-0006-01.DWG.pdf.pdf
1075313-RE-01 LEPA Ringhorne HAP_02.pdf
Flyplass data ark Ringhorne.docx.pdf
RH01-HE-LQ01-C-XE-0140-01.DWG.pdf
RH01-HD-DM04-S-XD-0009-01.dwg.pdf
RH01-HD-DD04-S-XD-0002-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ05-C-XE-0148-01.DWG.pdf
Rapport Ringhorne oppdatert 2023800-R02.pdf.pdf
Perimeter lys.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-010.DWG.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-XD-009.DWG.pdf.pdf
Alert and notification of HSE incidents.pdf.pdf
Alarminstrukser Ringhorne datert 21.10.2024.pdf
Synergi 87941 og 87984 - Info om personvekt til bruk for POB - viser i tillegg til egen tilsynsaktivitet på marine evakueringsystemer.pdf
RH01-HE-HD01-C-XE-0150-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ02-C-XE-0142-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ05-C-XE-0149-01.DWG.pdf
Vedlikeholdsprosedyre - Livbåter - ISP O-P 15028 NOR R01.pdf.pdf
Beredskapsorganisasjon Ringhorne 2024.pdf
RH01-HE-HD01-C-XE-0170-01.DWG.pdf
Elektrisk kraft - Ringhorne systembeskrivelse ISG O-P 52031 NOR R02.pdf.pdf
PA015461 RH01-HE-Z001-KA-003.pdf.pdf.pdf
RH01-HE-LQ03-C-XE-0144-01.DWG.pdf
RH01-HD-DD03-S-XD-0001-01.DWG.pdf
Lighting calculation - Coating procedure specification CPS Ringhornet and Balder -

RH01-HE-LQ02-C-XE-0163-01.DWG.pdf
RH01-HD-DD07-S-XD-0005-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ03-C-XE-0165-01.DWG.pdf
RH01-HE-LQ05-C-XE-0168-01.DWG.pdf

Vedlegg A

Deltakerliste