

## Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel <b>Rapport etter tilsyn med Vår Energi - helikopterdekk systemtilsyn - aktivitet 064000023</b>	Oppgavenummer 064000023
	Saksnummer 2025/1475

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

Involverte	
Hovedgruppe A-2	Oppgaveleder [Redacted]
Deltakere i revisjonslaget [Redacted]	Dato 16.04.2026

### 1 Innledning

Vi førte tilsyn den 17. og 18. mars 2026 med Vår Energis styring og oppfølging av helikopterdekkene til havs. Vi viser til varselbrevet vårt av 30. september 2025 og øvrig korrespondanse med myndighetskontakten i selskapet om tilsynet. Bl.a. ba dere om utsettelse av tilsynet fra i fjor til i år pga. overgangen til ny driftsmodell i selskapet, noe vi aksepterte.

Tilsynet ble gjennomført med møter, intervjuer og verifiseringer i styringssystemer for bl.a. vedlikehold og avvikshåndtering i deres lokaler på Forus. Intervjuene ble gjennomført med representanter fra ledelse og personell i organisasjonen på land som på forskjellig nivå har en rolle i styringen og oppfølgingen av helikopterdekkene til havs.

En observatør fra selskapet deltok under tilsynet, og tilsynet var godt tilrettelagt fra selskapets side.

### 2 Bakgrunn

Tilsynet er en del av vår samlede oppfølging av helikopterdekkene i petroleumsnæringen. Tilsynet bygger på våre tidligere erfaringer fra verifikasjoner på helikopterdekkene til havs.

Luftfartstilsynet deltok som faglig bistand under tilsynet.

### 3 Mål

Målet med tilsynet var å følge opp at styringen er i henhold til myndighetenes og selskapets egne krav. Styringen skal sikre at helikopterdekk er utformet, utrustet og vedlikeholdt, slik at personer og forsyninger kan transporteres forsvarlig med helikopter til og fra og mellom innretninger.

Dette inkluderte også selskapets egen oppfølging og eventuelle pågående endringer med betydning for styringen.

### 4 Resultat

#### 4.1 Generelt

Sentrale tema som vi ønsket å få belyst i tilsynet var blant annet:

- organisering, roller og ansvar med vekt på enheter involvert i tema for tilsynet
- forskriftskrav, standarder og selskapets egne prosesser og styrende dokumenter relevante for oppfølgingen av helikopterdekk som
  - prosesser for håndtering av eventuelle avvik fra gjeldende krav i forskrift og selskapets egne krav
  - prosesser for oppfølging av eventuelle endringer i forskriftskrav
- system for og vedlikehold av helikopterdekkene
  - inkludert status, utvikling og vurdering av vedlikeholdsbehov
- hvordan selskapet følger opp at elementene i styringssystemet er etablert og fungerer etter hensikten, og at det er et forsvarlig helse-, miljø- og sikkerhetsnivå
  - inkludert planlagte og utførte verifikasjonsaktiviteter innen tema
- selskapets bruk av resultatene fra egen oppfølging i den kontinuerlige forbedringen av styringssystemet og erfaringsoverføring mellom innretninger

Vi intervjuet representanter fra den delen av organisasjonen på land som hadde

- ansvar for oppfølging av krav og avvikshåndtering
- ansvar for oppfølging av vedlikehold og modifikasjoner med betydning for helikopterdekkene
- ansvar for selskapets egen oppfølging av helikopterdekk

Vi utførte verifiserende stikkprøver i

- system for vedlikehold av sikkerhetssystemene på helikopterdekkene
- system for håndtering av avvik fra gjeldende krav i forskrifter og selskapets egne krav

I kapitlene 4.1.1 til 4.1.6 gir vi en kort oppsummering av tilsynet, ordnet etter tema i varselbrevet.

Vernetjenesten kunne ikke delta i tilsynet pga. deltakelse i tester med ny helikoptertype.

#### 4.1.1 Organisering, roller og ansvar

Ansvar for driften av helikopterdekkene er organisert i feltorganisasjoner («assets») på de fire feltene hvor Vår Energi er operatør. Driftsorganisasjonen for hvert felt får støtte fra to andre enheter i organisasjonen:

- «Portfolio Engineering Team»
- «Operations Excellence Team»

Førstnevnte har ansvar for å bidra med ekspertise og kapasitet for ekstraordinære driftsutfordringer eller prosjekter/kampanjer. Sistnevnte, «Operations Excellence», har ansvaret og eierskap til operasjonelle prosesser og yter støtte i driften av innretningene. I denne delen av organisasjonen sitter også fly- og helikopterdekkfaglig kompetanse, «Aviation Specialist».

«Aviation Specialist» har ansvar for bl.a. følgende:

- Ansvarlig for flysikkerhet og standarder ifm. tilrettelegging for sikker lufttransport.
- Innhente, produsere og distribuere relevante dokumenter.
- Bistå og utføre helikopterdekkinspeksjoner.
- Håndtering av avvik i Synergi og PIMS.
- Støtte driftsorganisasjonen med luftfartsrådgivning.
- Sette opp periodiske møter med helikopteroperatøren, inkludert besøk for å sikre at operasjoner utføres i samsvar med kontraktsspesifikasjoner.
- Representere selskapet i Offshore Norge og IOGP «Aviation Forum»
- Sikre inngående kunnskap om gjeldende lover, regler og forskrifter fra Havindustritilsynet, Luftfartstilsynet og andre relevante reguleringsorganer.

Integritets- og barrieransvar basert på fagansvar ligger i linjen. De rådgivende roller i organisasjonen som støtter drift har ekspertstøtte og ansvar for verifikasjonsaktiviteter som faller utenfor den operative linjen. Disse rollene har følgende betegnelser:

- «Specialists & Advisors»
- «Leading Experts»
- «Subject Matter Experts» (SME)

I tillegg er det egne roller på hver enkelt innretning som har ansvar for ytelsesstandardene («performance standards»). Ansvarlig for verifisering av ytelseskravene er SMEene. Det er mange fagdisipliner som har ansvar relatert til helikopterdekkene på de forskjellige innretningene.

Helikopterbooking sitter i «Supply chain».

#### **4.1.2 Forskriftskrav, standarder og selskapets egne prosesser og styrende dokumenter**

«Aviation Specialist» har ikke ansvar for å identifisere og følge opp nye forskriftskrav knyttet til helikopterdekk. Ansvar for å oppdatere seg på nye forskrifter og standarder ligger hos SME og fagspesialister. Stillingen skal allikevel være kjent med dette og ansvaret for dette er beskrevet i stillingsinstruksen (se kap. 4.1.1).

Endringer som fanges opp legges inn i Synergi. Deretter vil det bli vurdert hvorvidt endringsstyringsprosedyren («Management of Change» MOC) skal benyttes.

Avhengig av endringene så kan dette føre til enten en intern eller ekstern avviksbehandling. Det kan også føre til endringer i styrende dokumentasjon. Endringer i forskriftskrav kan også føre til en M7, som er en endringsnotifikasjon i vedlikeholdssystemet (SAP).

#### **4.1.3 Vedlikeholdsstyring**

Selskapets styring av vedlikehold av sikkerhetskritisk utstyr på helikopterdekkene, følger samme systematikk som for annet tilsvarende utstyr i selskapet. Vedlikeholdssystemet er Comos for Gjøa og SAP for resten av innretningene.

Det ble vist eksempel på vedlikeholdsaktiviteter for Gjøa:

- Månedlig visuell sjekk av helidekk, brannslukkemidler og brannvanns-kabinett.
- Månedlig funksjonstest av dekkintegreert brannslukkesystem (DIFFS) og skummonitorer.
- Årlig service og funksjonstest av brannslukkemidler, status og repeaterlys.
- 36-månedlig helikopterdekkinspeksjon.
- 60-månedlig erstatning av landingsnett.
- Struktur inspeksjoner iht. risikobaserte inspeksjonsmetoder (RBI).

Noe av vedlikeholdet utføres av eksterne parter, f.eks. flyoperatør (36-månedlig helikopterdekkinspeksjon) og FPE Sontum (brannslukkemidler).

#### **4.1.4 Selskapets egen oppfølging**

System for inspeksjoner er Nemis for Gjøa og Atea for resten av selskapet.

Internrevisjoner utføres som den del av tredjelinjeverifikasjonene. Førstelinjeinspeksjoner offshore er den del av vedlikeholdssystemet. Eksempler på dette er barriereverifikasjoner der ytelseskrav (PS) verifiseres og visuelle inspeksjoner. Under

tilsynet ble det vist til flytdiagram for intern revisjon og oversikt over gjennomførte og planlagte helikopterdekkingsinspeksjoner.

Vår Energi har etablert et barrierestatus-system der det ble vist et eksempel fra en FPSO. Her er helikopterdekket definert som et område for boligkvarter, mønstringsområder og kontrollrom. Dersom ytelseskravene ikke oppnås ved tester her, så vil dette området skifte farge i barrierepanelet fra grønt til gult eller rødt. Det er ingen egen PS for helikopterdekket, men dette er spredd rundt på de forskjellige PSene for de forskjellige utstyrsgroppene om bord på innretningene.

#### **4.1.5 Kontinuerlig forbedring**

Dette sikres gjennom planlegge-utføre-kontrollere-korrigere (PUKK)-hjulet som en integrert del av gjennomføringen av aktiviteter i selskapet. Gjennom «kontrollere» så vil forbedringstiltak identifiseres og følges opp.

Det ble ikke fremhevet noen spesielle tiltak som følge av dette under tilsynet.

#### **4.1.6 Innspill fra vernetjenesten**

Vernetjenesten kunne ikke delta under tilsynet pga. at de deltok i møter og tester for den nye helikoptertypen på norsk sokkel AW-189. Helikoptertypen har vist seg å ha utfordringer med støy for passasjerer.

## **5 Observasjoner**

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

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

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

### **5.1 Avvik**

Det ble ikke avdekket avvik i tilsynet.

## 5.2 Forbedringspunkt

### 5.2.1 Manglende aktivitet i overvåking av ytelse ved at tester av skummonitører uten kriterier for vindforhold

#### Forbedringspunkt

Vedlikeholdsprogrammet for skummonitører inneholdt ikke kriterier for tester som sikret ytelse i ikke-optimale vindforhold.

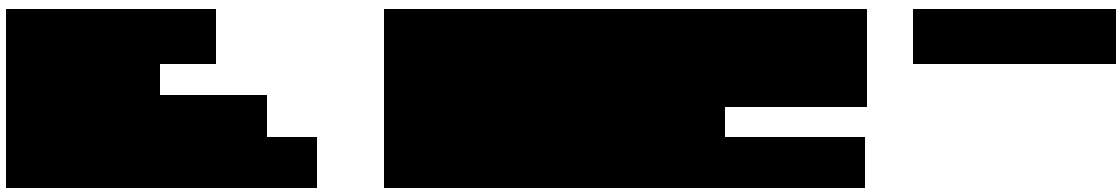
#### Begrunnelse

Ved gjennomgang av vedlikeholdssystemet så ble det avdekket at vedlikeholdsprogrammet for skummonitører ikke inneholdt kriterier for tester som sikret ytelse i ikke-optimale vindforhold. Selv-oscillerende skummonitører skal sikre at hele helikopterdekket dekkes med skum og brannvann uavhengig av vindforhold.

#### Krav

*Aktivitetsforskriften § 47 om vedlikeholdsprogram, andre ledd*

## 6 Deltakere fra oss



## 7 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- VE-presentasjon 17.03.2026 - Helikopterdekk systemtilsyn - PP-VE-HAV-1D23
- VE-presentasjon ORM 17.03.2026 - Helikopterdekk systemtilsyn - PP-VE-HAV 1023 del 2
- Operational Role Matrix- PS-Rolle - ref. lysark g- PP-VE-HAV-1D23
- Operational Role Matrix - Rolle-Fd9 - ref. lysark 8 - PP-VE-HAV/ 1023
- Resultat av egen oppfølging - Snip - ref. ysark23 - PP-VE-HA-1023
- Resultat av egen oppfølging - Snip - ref. lysark 24 - PP- VE-HA-1023
- Synergi 138204 - Rekkverk opp til helidekk er ikke i henhold til krav i NORSOK
- Work Order Report 1 - månedlig Close visual helidekk
- Stillingsinstruks Aviation Specialist
- Weather monitoring system – 089-1450 - Maintenance Report- Gjøa
- Balder Helidekk brannkanoner - Foam Analysis Report
- Firecom Service rapport – 2024893 - ROI 0-4
- Firecom Service rapport – 2024993 - ROI rev2

- Helideck foam monitor upgrade - TC-816-CC-2000 Commissioning - Balder
- Synergi 120595 - Gjøa tilsyn 2025 - 5.1.1 Manglende lysmerking i fakkeltårnet
- PM Flyradio - ref. demo
- 12M PM skummonitor- Gjøa - ref. demo
- Fullskala DIFFS & Monitorer Helidekk - Gjøa - 2025- ref. demo
- Funksjonstest av selvoscillerende og fjernstyrte skumkanoner - Balder - ref. demo
- Skummonitorer - Dekning og krav til ytelse - Balder - ref. demo
- Skummonitorer - Dekning og krav til ytelse - Gjøa - ref. demo

## **Vedlegg A      Oversikt over intervjuet personell**