



**Luftfartstilsynet**  
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

# TILSYNSRAPPORT

## **COSL Promoter – helikopterdekk**

Rapport nr. 2023F512

Tilsyn gjennomført 10. til 12. mai 2023

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltakerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Helge Wilhelmsen, senior flyplassinspektør

## 1. INNLEDNING

1.1 Petroleumstilsynet har bedt om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på COSLPromoter er i samsvar med regelverkets krav. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet den 10. til 12. mai 2023 gjennomført tilsyn av helikopterdekket på **COSLPromoter**.

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Statfjord feltet, Template L-1, hvor innretningen borer og kompletterer produksjonsbrønner for Statfjord C.

1.3 Henvisning til forskrifter:

### **FOR-2021-03-18 nr.815: Forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger.**

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
- Friksjon, adkomster, 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 **COSLPromoter** var eiet av og operert av COSL Drilling Europe AS, Stavanger.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det Bristow Norway AS som fløy på helikopterdekket.

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

<b>Plassering:</b>	<b>Baug, babord side</b>
<b>Konstruksjon:</b>	<b>Aluminium dekk på fagverk av stål</b>
<b>Høyde over havet:</b>	<b>94 fot (helikopterdekkhøyde)</b>
<b>Aktuell D-verdi:</b>	<b>22,2</b>
<b>Merket D-verdi:</b>	<b>22</b>
<b>Helikopterdekkets diameter <math>D_H</math>:</b>	<b>27,75 (1,25 x D)</b>
<b>Merket belastning:</b>	<b>12,8t</b>
<b>LOS (150 grader sektor)</b>	<b>1.0xD</b>
<b>H og Chevron er dreid 7 grader mot klokken.</b>	

### 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.

**COSLPromoter** hadde en høyde på over 30 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2. En sjekk i databasen til NRL viste at innretningen ikke var registrert i databasen.

Se også luftfartstilsynets web-sider:

[Regelverk og informasjon \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no)

<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-luftfartsulykker-og-luftfartshendelser-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 var merket med D-verdi 22 og faktisk D-verdi er 22.2. Diameteren på selve dekket var 27,75 meter, det vil si 1,25xD. H'en og sjevron var dreid 7 grader mot klokken.

Det ble gjort en del funn relatert til utforming, hindersituasjon og teknisk utstyr. Et par av funnene var direkte relatert til skjerpede krav ifm. revisjon av forskriften i 2021. En del av funnene ble utbedret mens tilsynet pågikk.

Sjevron var ikke malt helt på perimeterlinjen og var heller ikke dreid 7 grader mot klokken. På GA-tegninger og male/merkeplan bør det klart framgå at sjevron og H'en er dreid 7 grader mot klokken, samt at utstrekning på 150 grader sektor målsettes med eksakte mål. På GA-tegning bør det også framgå om 210 grader sektor går klar av livbåttramme og babord kran og 180 grader sektor bør også vises på samme tegning. Disse tegningen vil være en del av flyplassdata arket.

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

*(NB! Luftfartstilsynet planlegger å invitere til en workshop vedrørende rapporteringsplikt, og invitasjon vil bli sendt ut til myndighetskontakt hos alle operatører som drifter helikopterdekk offshore.)*

---

Det ble gjennomført en øvelse som simulerte en hard nødlanding på helikopterdekket der understellet på helikopteret 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 helikopterdekk mannskapets forberedelser før landing, håndtering av helikopteroperasjonen på dekk og debriefing etter avgang. Helikopterdekket på COSLPromoter framstod som veldrevet og med et helikopterdekkmannskap som var meget dedikert,

#### 4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

Luftfartstilsynet, 15.05.2023

Per Helge Wilhelmsen  
senior flyplassinspektør