

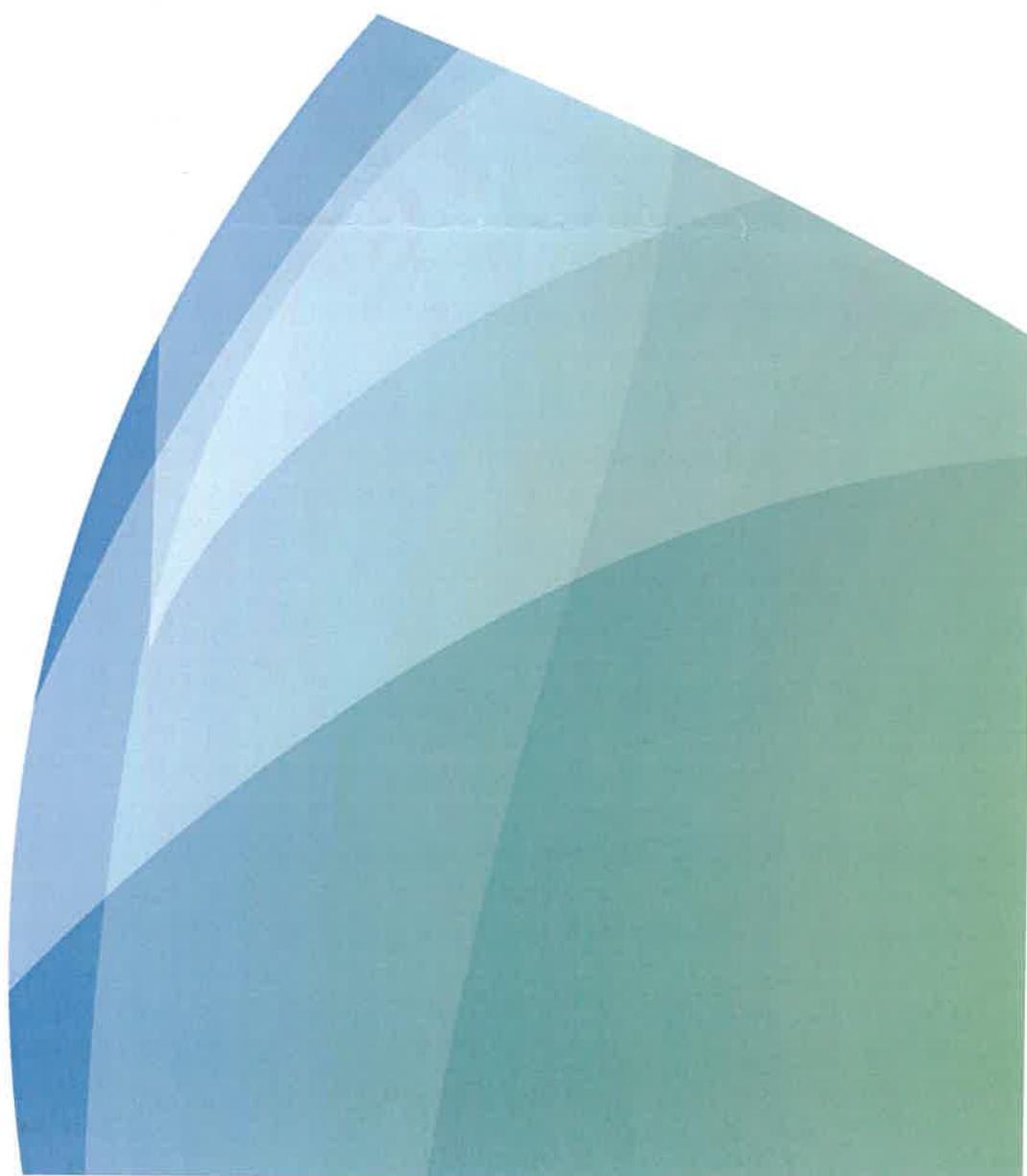


**Luftfartstilsynet**  
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

# TILSYN AV JOHAN SVERDRUP LQ helikopterdekk

Rapport nr. 2019F502

Tilsyn gjennomført 7. og 8. februar 2019



**TILSYN**  
**AV**  
**HELIKOPTERDEKK**  
**PÅ**  
**JOHAN SVERDRUP LQ**  
**RAPPORT NR. 2019F502**

Tilsynet ble gjennomført 7. - 8. februar 2019

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:  
- Se egen deltakerliste fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:  
- Per Ivar Østensen, senior flyplassinspektør

## 1. INNLEDNING

1.1 Petroleumstilsynet har bedt om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på JOHAN SVERDRUP LQ er i samsvar med regelverkets krav. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet den 7. – 8. februar 2019 gjennomført tilsyn av helikopterdekket på JOHAN SVERDRUP LQ.

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført mens innretningen var under ferdigstilling på KVÆRNER STORD, Stord.

1.3 Henvisning til forskrifter:

**FOR-2007-10-26 nr.1181: Forskrift om kontinentalsokkelflyging - ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs (BSL D 5-1).**

Luftfartstilsynet forvalter og utvikler i tillegg følgende regelverk for norsk sivil luftfart som omhandler helikopterdekk:

- FOR 2014-07-15 nr 980: Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder (BSL E 2-1).
- FOR 2016-07-01 nr. 868: Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3).

1.4 Tilsynet ble gjennomført med spesiell vekt på følgende:

- Plassering og størrelse
- Hinderfrihet
- Friksjon, 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 LUFTFARTSFØRETAK

2.1.1 JOHAN SVERDRUP LQ var eiet av Equinor og skal opereres av Equinor på Johan Sverdrupfeltet.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det klart at både Bristow Norway AS og CHC Helicopter Service skal fly på helikopterdekket.

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

<b>Plassering:</b>	<b>Front (FWD), mot vest</b>
<b>Konstruksjon:</b>	<b>Aluminium dekk på fagverk</b>
<b>Høyde over havet:</b>	<b>ca. 67 m / 223 fot (over havnivå)</b>
<b>Aktuell D-verdi:</b>	<b>20,88</b>
<b>Merket D-verdi:</b>	<b>21</b>
<b>Diameter:</b>	<b>26,1</b>
<b>Merket belastning</b>	<b>15,0 t</b>

### 2.3 INNRAPPORTERING AV LUFTFARTSHINDER TIL NASJONALT REGISTER OVER LUFTFARTSHINDRE (NRL)

2.3.1 Rapportering av faste og midlertidig hinder over 60 m  
**JOHAN SVERDRUP LQ** hadde en høyde på over 60 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2.  
 Rutiner for rapportering til Nasjonalt register over luftfartshindre (NRL) skal være etablert hvis innretningen er å betrakte som et hinder, jf. BSL E 2-1 § 4 og Luftfartstilsynets brev av 26.03.2004 vedrørende rapportering og registrering av faste og flyttbare installasjoner.

Se også luftfartstilsynets web-side:  
<http://luftfartstilsynet.no/regelverk/>

## 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 vedlagt link kan man laste ned forskriften, og få mer informasjon om hvilke hendelser som skal rapporteres og samtidig se brukerveiledning for elektronisk rapportering:

<http://luftfartstilsynet.no/regelverk/>

## 3 OPPSUMMERING

Helikopterdekket var utformet med D-verdi 21. Diameteren på selve dekket var 26,1 meter, det vil si 1,25xD.

Det ble på inspeksjonen avdekket enkelte forhold som ikke var i henhold til gjeldende forskriftskrav.

I 180 grader 5:1 hinderfri sektor hadde FWD plattform mot Vest en bredde på 3,2 meter fra helikopterdekkets ytterkant.

Brannslukkesystemene kunne ikke testes på tilsynet. Fullskalatest av slukkesystemene må gjennomføres og dokumenteres før helikopteroperasjoner kan foregå på helikopterdekket.

Lokal opplæring og trening av helikopterdekk-mannskapene må gjennomføres før helikopteroperasjoner kan foregå på helikopterdekket.

Luftfartstilsynet, 25.02.2019



Per Ivar Østensen  
Senior flyplassinspektør

#### **4 AVVIK OG MERKNADER**

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

Merknader (forbedringstiltak) identifiseres med at de ikke har henvisning til noen § i forskrifter.

# JOHAN SVERDRUP LQ

Rapport nr. 2019F502

Dato: 25.02.2019 rev a

Saksnummer: 19/02505

FOR 2007-10-26 nr.1181 - Forskrift om kontinentalsokkelflyging - ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs - BSSD D 5-1

Item #	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Comments from deck owner	Comments from CAA	Status
1	§12 <i>Hindrefri ut- og innflygingssektor</i>	(1) Helikopterdekket skal ha en 210° hinderfri ut- og innflygingssektor. Sektoren skal utgå fra helikopterdekkets nivå, i dets horisontalplan, unntatt over en 180° vinkel regnet gjennom sentrum av dekket vinkelrett på 210°-vinkelens midtlinje. Denne delen av den hinderfrie ut- og innflygingssektor skal utgå i et plan med fallgradient 5:1 fra sikkerhetsnettets eller gangbroens ytterkant og ned til havets nivå.	Plattform for adkomst FWD (mot Vest) hadde en bredde på 3,2 meter.		§ 18 (2) Sikkerhetsnett. Utkraging kan tillates inntil 3 meter fra helikopterdekkets ytterkant. § 18(3) I stedet for sikkerhetsnett kan det være gangbro.	
2	§23 <i>Vindpølse</i>	(1) En lett synlig vindpølse skal være montert der hvor den i minst mulig grad forstyrres av turbulens fra omkringliggende konstruksjoner. Vindpølsen skal være ensfarget (oransje) eller to-farget: oransje/hvit, rød/hvit eller sort/hvit. Vindpølsen skal være konisk formet og tilstrekkelig stor.	Vindpølse på SAR hangar var tydelig påvirket av turbulens. Pølsen hang i motsatt retning av virkelig vindretning.			
3	§29 <i>Skilt ved adkomst</i>	(1) Ved adkomstene til helikopterdekket skal det være slått opp lett synlige skilter som forbyr opphold på dekket under start og landing og persontrafikk på dekket bak parkert helikopter med rotor(er) igang.	Skilt var ikke montert			
4	§41 <i>Redningststyr</i>	(3) 1 stk. hake av metall med et ca. 3 m langt metallskaft, samt en lett leder av ca. 3 m lengde skal oppbevares på egnet sted i nærheten av kasse eller skap for nødutstyret.	Hake av metall hadde ikke skaft og hook av metall.			

# JOHAN SVERDRUP LQ

Rapport nr. 2019F502

Dato: 25.02.2019 rev a

Saksnummer: 19/02505

FOR 2007-10-26 nr.1181 - Forskrift om kontinentalsokkelflyging - ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs - BSSD D 5-1

Item §	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Comments from deck owner	Comments from CAA	Status
5	§6	Dokumentasjon	Flyplass data ark	Det var ikke utarbeidet flyplass info ark. Flyplassdataark bør inneholde tilstrekkelig informasjon til at helikopteroperatøren får første hands informasjon om utforming, hindersituasjon og ytelser på tekniske installasjoner. Eksempel på "Flyplass data informasjon kan fås hos Luftfartstilsynet eller helikopteroperatørene.		
6	§37	Tankingsanlegg for drivstoff	Er innretningen eller fartøyet utstyrt med tankingsanlegg for overføring av drivstoff til helikopter, skal anlegg, betjeningsforskrifter samt instruks for drivstoffkontroll være godkjent av luftfartforetaket før overføring av drivstoff er tillatt. Utover dette skal den standard til tankingsanlegg som tilsynsmyndigheten krever eller har samtykket til være oppfylt.	Drivstoffanlegget var ikke idriftsatt. Luftfartforetaket (Helikopterselskapene) skal godkjenne anlegget før det tas i bruk.		
7	§40	Brannslukningsutstyr	Brannslukningsutstyr skal finnes tilgjengelig i samsvar med henholdsvis Petroleumstilsynets og Sjøfartsdirektoratets forskrifter og være i funksjonsdyktig stand.	Fullskalatest av brannslukkesystemene må utføres før operasjoner starter. Følgende må verifiseres: Skumlokningsanlegget skal levere skum innen 15 sek. etter at det er aktivert. Skum innblandingsprosent i henhold til leverandørens anbefaling. Minimum 10 minutters kontinuerlig drift av skumanlegget.		



# JOHAN SVERDRUP LQ

Rapport nr. 2019F502

Dato: 25.02.2019 rev a

Saksnummer: 19/02505

FOR 2007-10-26 nr.1181 - Forskrift om kontinentalsokkelflyging - ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs - BSD D 5-1

Item §	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Comments from deck owner	Comments from CAA	Status
8	§40 <i>Brannslukkingssutstyr</i>		Brukermanual/instruks bør være oppslått i Dual Agent skapene.			
9	§40 <i>Brannslukkingssutstyr</i>		Tegning/layout for pop-up dyser kunne ikke framskaffes.			