



**Luftfartstilsynet**  
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

# TILSYNSRAPPORT

## GUDRUN – helikopterdekk

Rapport nr. 2022F518

Tilsyn gjennomført 28. oktober og 7. til 9. november 2022

11.01.2022 rev B phw, Diverse justering av pkt 1.1 og 1.2

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 i brev datert 16.09.2022 bedt om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på GUDRUN er i samsvar med regelverkets krav.

Oppstartmøte med gjennomgang av kvalitetssystemet og diverse dokumentasjon ble gjennomført på Teams 28. oktober 2022. Tilsyn av helidekketikopterdekket og verifikasjoner om bord på GUDRUN ble gjennomført 7-9, november 2022.

- 1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Gudrun-feltet.

- 1.3 Henvisning til forskrifter.:

### **FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1.**

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
- Frikisjon, 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 LUFTFARTSFORETAK

2.1.1 GUDRUN var eiet av Equinor Energy AS, Neptune Energy Norge AS, OMV (Norge) AS og Repsol Norge AS. GUDRUN opereres av Equinor Energy AS.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det CHC helikopterservice som fløy på helikopterdekket.

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

<b>Plassering:</b>	<b>Heading sør vest</b>
<b>Konstruksjon:</b>	<b>Aluminium dekk på fagverk</b>
<b>Høyde over havet:</b>	<b>67m/245 fot (helikopterdekkhøyde)</b>
<b>Aktuell D-verdi:</b>	<b>26,1</b>
<b>Merket D-verdi:</b>	<b>26</b>
<b>Helikopterdekkets diameter <math>D_H</math>:</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.  
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.

GUDRUN hadde en høyde på over 30 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2. Men det lot seg ikke dokumentere at Gudrun var meldt inn som luftfartshinder i NRL sin database.

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-luffartsulykker-og-luffartshendelser-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

Det ble gjort en del mindre funn relatert til drift, vedlikehold og mangler ved dokumentasjon. Slik som oppdatering av tegninger og flyplassdata ark, opptak av video og radiokommunikasjon, plassering av vindpølse, og manglende lysberegning ved installering av nye floodlys på helikopterdekket.

Videre så var det i en intern revisjon i februar påpekt at det var en del merking som trengte oppfrisking med maling. Luftfartstilsynet velger også å ta dette med som funn da det fremdeles ikke var gjennomført noen malerarbeid.

Dekket var merket med D=26, og det betyr at LOS også er designet til for D=26.

Luftfartstilsynet har inntrykk av at GUDRUN hadde et veldrevet helikopterdekk med dedikert personell som hadde god forståelse for sikkerhet.

## 4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

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

Luftfartstilsynet, 11.01.2023

Per Helge Wilhelmsen  
senior flyplassinspektør