



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

TILSYNSRAPPORT

GULLFAKS C – helikopterdekk

Rapport nr. 2022F510

Tilsyn gjennomført 21. til 23. november 2022

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltakerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Ivar Østensen, senior flyplassinspektør

1. INNLEDNING

1.1 Luftfartstilsynet har i samarbeid med Petroleumstilsynet gjennomført tilsyn av helikopterdekket på Gullfaks C i perioden 21.11.22-23.11.22. Tilsynet ble gjennomført iht. varselbrev datert 05.05.2022 vedr. tilsyn med Equinor's styring av beredskap og helikopterdekk på Gullfaks A og C (aktivitet 001050084).

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført offshore på Gullfaks 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)

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 LUFTFARTSFORETAK

2.1.1 GULLFAKS C var eiet av Equinor og operert av Equinor.

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

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

Plassering:	Vest (plattformens vestside)
Konstruksjon:	Aluminium safedekk på fagverk
Høyde over havet:	80 m / 262 fot (helikopterdekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	26,3
Merket D-verdi:	26
Helikopterdekkets diameter D_H:	26,3 (1,25 x D)
Merket belastning	22,0 t

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.

Se også luftfartstilsynets web-sidersider:

<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 vedlagte linker kan man laste ned forskriften, og få mer informasjon om hvilke hendelser som skal rapporteres og samtidig se brukerveiledning for elektronisk rapportering:

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

<http://www.caa.no/reporting/>

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/Regelverk-og-informasjon)
[Forskrift om flyværtjeneste \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no/Forskrift-om-flyværtjeneste)

3 OPPSUMMERING

Helikopterdekket var utformet med D_H -verdi 26,3, det vil si 1,25xD. 150° LOS-sektor var designet etter D_H -verdi 26,3 (1,25 x D). H'en og sjevron var dreid 5 grader med klokken.

Det ble under inspeksjonen avdekket enkelte forhold som ikke var i henhold til gjeldende forskriftskrav. Bl.a. hinder i 180° og 210° hinderfrie inn- og utflygingssektorer.

Det ble gjennomført test av brannslukkesystemene på helikopterdekket under tilsynet. Det viste seg at helikopterdekket hadde noen lekkasjer i tilførselsledningene til delouge-systemet på safedekket.

Det ble ikke gjennomført test av delouge over fuelanlegget etter oppfordring fra helikopterdekkbesetningen. Det ble opplyst at det hadde vært problemer med vanninntrenging i fueltankene ved en tidligere test. Dette forholdet må verifiseres av operatøren.

Luftfartstilsynet har inntrykk av at helikopterdekket var veldrevet og helikopterdekkmannskapene hadde god kontroll på prosedyrer og dokumentasjon i forbindelse med operasjonene på helikopterdekket. Det var etablert gode systemer for trening og øving av personellet.

Rapportering av luftfartshendelser relatert til helikopterdekket og drift av dette inn til luftfartsmyndigheten er mangelfull.

I forhold til antall luftfartshendelser rapportert fra helikopteroperatører, samsvarer ikke dette med antall mottatte rapporter fra helikopterdekkoperatøren.

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

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

Luftfartstilsynet, 24.11.2022



Per Ivar Østensen
senior flyplassinspektør