

Høringsinstanser iht. liste

**Saksbehandler:** Tom Egil Herredsvela  
**Telefon direkte:** +47 98261848  
**Vår dato:** 14.03.2018  
**Vår referanse:** 17/16988-5

**Deres dato**  
**Deres referanse:**

## **Høringsnotat - utkast til forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2016/1199 og forskrift om nasjonale tilleggsregler for offshorehelikopteroperasjoner**

### **1. Høring**

Luffartstilsynet har utarbeidet utkast til forskrift om endring av forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, samt utkast til forskrift om nasjonale tilleggskrav for offshoreoperasjoner. Saken sendes herved på høring.

Eventuelle svar på høringen må være Luffartstilsynet i hende 7. mai 2018. Luffartstilsynet finner det forsvarlig med slik høringsfrist ettersom aktørene som vil bli berørt av forskriften i stor grad har deltatt i arbeidet med utformingen av den, og har blitt konsultert underveis.

Høringssvar bes sendt per e-post til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luffartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Det bes om at svaret merkes med saksnummer: 17/16988.

### **2. Bakgrunn**

Forordning (EU) 2016/1199 endrer forordning (EU) 965/2012, og inneholder enkelte nye felleseuropeiske sikkerhets- og driftsbestemmelser for luftfartsselskaper. Nærmere bestemt gjelder dette regler om ytelsesbasert navigasjon (PBN), sertifisering og tilsyn med data service leverandører (DAT) og helikopter offshoreoperasjoner. I tillegg gjøres det enkelte endringer i reglene om bruk av antikollisjonssystem (ACAS), samt visse lettelser i reglene for ikke-erhvervsmessige luftfartsoperatører.

Luffartstilsynet hadde saken på nasjonal høring i 2016. I tiden etter høringen har Norge og de andre EFTA statene besluttet at reglene om offshorehelikopteroperasjoner i forordning (EU) 2016/1199 ikke er EØS relevante. Dette er gjort med henvisning til EØS avtalens artikkel 126

#### **Luffartstilsynet / Civil Aviation Authority**

T: +47 75 58 50 00  
F: +47 75 58 50 05  
E: [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no)

Postadresse:  
Postboks 243  
8001 BODØ

Besøksadresse:  
Sjøgata 45-47  
8006 BODØ

Fakturaadresse:  
[fakturamottak@caa.no](mailto:fakturamottak@caa.no)

Fakturamottak DFØ  
Postboks 4746  
7468 TRONDHEIM

om at avtalen blant annet ikke gjelder områdene på kontinentalsokkelen. Luftfartstilsynet har nå derfor utarbeidet:

- Utkast til forskrift som EØS-gjennomfører forordning (EU) 2016/1199 i norsk rett, med unntak av forordningens regler om helikopter offshoreoperasjoner som gjøres gjeldende som nasjonale regler.
- Utkast til forskriftsregler som inneholder nasjonale tilleggskrav til offshorehelikopteroperasjoner.

De delene av forordning (EU) 2016/1199 som ikke gjelder offshorehelikopter, og som er gjennomført nasjonalt ref. beskrivelsen i punkt 3 under, anses hørt i høringen fra 2016. Denne høringen omhandler derfor ikke disse reglene.

### **3. Dagens regulering på området**

Forordning (EU) 965/2012 er EØS-gjennomført i Norge i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1). De delene av forordning 2016/1199 som ikke gjelder helikopter offshoreoperasjoner, trådte i kraft i EU 25. august 2016. Disse reglene ble derfor gjennomført som nasjonale regler i BSL D 1-1, § 1a, i påvente av avklaringen om forordning (EU) 2016/1199 er EØS relevant på grunn av offshore reglene.

Når det gjelder helikopterselskaper som utfører offshoreoperasjoner så følger selskapene de alminnelige drifts- og sikkerhetsbestemmelsene i forordning (EU) 965/2012. Denne forordningen inneholder imidlertid en særregel i artikkel 6 nr. 4 som tillater at statene opprettholder nasjonale tilleggsregler for offshoreoperasjoner og gir disse selskapene nasjonale godkjenninger for dette. Dette skal gjelde fram til de felleseuropeiske helikopter offshorereglene i forordning (EU) 2016/1199 trer i kraft 1. juli 2018. Helikopteroperatører som utfører helikopter offshoreoperasjoner i Norge gis i dag slik særskilt tillatelse av Luftfartstilsynet. Denne særskilte tillatelsen gis i forbindelse med den alminnelige AOC-sertifiseringen av operatøren.

Norge har i dag ingen helhetlig og oppdatert særregulering av helikopter offshoreoperasjoner. En av årsaken til dette har vært denne bransjens egne sterke satsing på sikkerhetsarbeid, og at Luftfartstilsynet har støttet opp om dette arbeidet på andre måter enn gjennom regelverksarbeid. De tilleggsreglene Norge likevel har finnes i:

- forskrift 26. oktober 2007 om kontinentalsokkeflyging (BSL D 5-1),
- forskrift 19. april 2016 om krav til sporing av helikoptre på norsk kontinentalsokkel (BSL D 2-10),
- forskrift 1. februar 2005 om vibrasjonsovervåkningssystemer for helikopter (BSL D 1-16),
- forskrift 21. mars 1975 om tanking av luftfartøy (BSL D 1-10).

Forholdet til arbeid med revisjon av forskrift om kontinentalsokkelflyging (BSL D 5-1):

Luftfartstilsynet arbeider med en forskrift som skal erstatte dagens forskrift 26. oktober 2007 nr. 1181 om kontinentalsokkelflyging – ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs. Utkastet til ny forskrift ventes å bli sendt på høring i løpet av 2. kvartal 2018. Forskriften vil gjelde for helikopteroperatører og fastsetter en plikt for helikopteroperatørene til kun å bruke helidekk som tilfredsstillende bestemte krav. Reglene som her er på høring vil sammen med ny BSL D 5-1 utgjøre den norske særreguleringen for helikopter offshore operasjoner.

**4. Luftfartstilsynets vurdering**

Luftfartstilsynet har tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks for å finne et best mulig grunnlag for forslag til nye forskriftsregler. Et minimumskrav er da å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

- 4.1 - Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?  
- Hvilke tiltak er relevante?  
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Problemstillingen er i denne saken todelt:

**1. Nasjonal gjennomføring av felleseuropeiske helikopter offshore-regler**

Som nevnt over har Norge og de andre EFTA statene inntatt det standpunktet at særreglene for helikopter offshoreoperasjoner ikke kan tas inn i EØS-avtalen. Disse felleseuropeiske reglene vil imidlertid utgjøre en bedre regulering enn dagens norske særregler på området. På områder som innleie av helikoptre og for eventuelle oppdrag innen EU-området, vil det dessuten være en fordel at norske helikopterselskaper så langt som mulig anvender de samme drifts- og sikkerhetsreglene som slike selskaper i EU. Det er derfor ønskelig at helikopterselskapene som opererer i Norge følger reglene for helikopter offshoreoperasjoner som er vedtatt i forordning (EU) 2016/1199. For å oppnå dette er det nødvendig at disse reglene forskriftsfestes som nasjonale regler i Norge.

**2. Nasjonale tilleggsregler for helikopter offshoreoperasjoner**

Helikopter offshoreoperasjoner i norske havområder foregår i krevende omgivelser og har en iboende høy risiko. På tross av dette har man i Norge klart å etablere et sikkerhetsnivå for disse operasjonene som er sammenlignbart med ervervsmessig ruteflyging. Denne gode sikkerheten

er resultatet av et mangeårig sikkerhetsarbeid på området. I dette arbeidet har markedsaktørene selv, dvs. oljeselskapene, helikopteroperatørene og arbeidstakerorganisasjonene, gjort mye for å øke sikkerheten. En vesentlig del av dette har vært å anvende sikkerhetskrav som går ut over de myndighetspålagte kravene. De viktigste av disse kravene er nedfelt i bransjestandarden Norog 066, som inneholder Norsk olje og gass sine anbefalte retningslinjer for flyging på petroleumsinnretninger. Ettersom det i prinsippet er opp til partene selv å anvende disse kravene, har senere tids omstillinger i bransjen som følge av fallet i oljepris i 2015 ført til en diskusjon hvorvidt det er tilstrekkelig at disse sikkerhetskravene er nedfelt i en bransjestandard.

SINTEF har i helikoptersikkerhetsstudien 3b (HSS3b) som ble utgitt i 2017 anbefalt at sikkerhetskravene i Norog 066 formaliseres. Luftfartstilsynet har kommet frem til det samme i en intern evaluering av offshore helikoptersegmentet utført i 2016. Luftfartstilsynet har også i forbindelse med den nevnte høringen av reglene i 2016 mottatt tilbakemeldinger fra markedet om at retningslinjene i Norog 066 bør formaliseres.

Problemet i dag er først og fremst at kravene i disse retningslinjene ikke kan myndighets- håndheves. En formalisering av disse kravene kan derfor etter Luftfartstilsynets oppfatning kun skje gjennom at de aktuelle delene av Norog 066 forskriftsfestes som nasjonale tilleggskrav for offshoreoperasjoner i Norge. For å finne frem til hvilke deler av Norog 066 som er aktuelle å forskriftsfeste i luftfartsregelverket har Luftfartstilsynet rådført seg med en referansegruppe bestående av representanter fra oljeindustrien, offshore helikopterselskapene og representanter fra ansatte-organisasjoner både på helikoptersiden og i oljeindustrien. Tiltakene som i høringsutkastet foreslås forskriftsfestet er basert på dette arbeidet.

Tilleggsreglene vil bli gjeldende for helikopteroperatører som utfører offshoreoperasjoner slik dette er definert i utkastet til forskrift. Tilleggsreglene får dermed samme virkeområde som de felleseuropeiske reglene for helikopter offshoreoperasjoner. Dette innebærer imidlertid at tilleggsreglene vil kunne gjelde operasjoner som losflyging, eventuelle flyginger til vindmøller i havområder og flyging til og fra skip som ikke er tilknyttet petroleumsvirksomheten. Slike operasjoner er ikke omfattet av Norog 066, men vil i hovedsak være utsatt for de samme forholdene og har tilsvarende risikoeksponering.

#### 4.2 – Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Saken reiser spørsmål om hvordan norske myndigheter skal opprettholde og videreutvikle sikkerheten for helikopter offshoreoperasjoner i Norge. Som det fremgår over mener Luftfartstilsynet det er riktig å forskriftsfeste de felleseuropeiske sikkerhetsreglene som nasjonale regler. I tillegg mener vi det er viktig å forskriftsfeste de mest sentrale sikkerhetskravene i Norog 066. En slik forskrift med tilleggsregler vil gi norske myndigheter et godt utgangspunkt for å regulere denne luftfartsvirksomheten ytterligere dersom dette i fremtiden viser seg nødvendig. Til sammen anses de foreslåtte forskriftene å gi Luftfartstilsynet bedre mulighet for et effektivt tilsyn med denne bransjen i årene framover, enn hva som er mulig med dagens regler.

4.3 - Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Tiltakene som de foreslåtte reglene etablerer retter seg direkte mot helikopterselskaper som utøver offshore helikopter virksomhet, men vil indirekte også ha konsekvenser for de som anskaffer slike helikoptertjenester (først og fremst oljeselskapene) og besetningsmedlemmer og passasjerene. Luftfartstilsynet vil som tilsynsmyndighet også berøres av tiltakene. Tiltakene vil i utgangspunktet være varige. Luftfartstilsynet har imidlertid som oppgave å holde regelverket oppdatert ut fra ulike hensyn, herunder sikkerhetsfaglige vurderinger og tilrådninger. Reglene vil derfor kunne bli revidert ved behov.

Når det gjelder de positive og negative virkningene må det omtales todelt:

1. Nasjonal gjennomføring av de felleseuropeiske særreglene for helikopter offshoreoperasjoner:

I forbindelse med EASAs regelverksarbeid om disse felleseuropeiske reglene, gjennomførte Luftfartstilsynet som nevnt en nasjonal høring av reglene i 2016. Innspillene til høringen gjaldt først og fremst innvendinger til at reglene ble gjort gjeldende som EØS rett. Det konkrete innholdet i reglene ble i hovedsak ikke ansett som problematisk eller uønsket. Det ble imidlertid knyttet enkelte bekymringer til kostnader og ulemper til bestemmelsene om nød-pustestyr (SPA.HOFO.165(c), plassering av passasjerer i kabin (SPA.HOFO.165(h) og krav til natt-recency for flygere (SPA.HOFO.170(b)). De førstnevnte reglene er imidlertid ytelsesbaserte regler. Selskapene har derfor mulighet til å søke Luftfartstilsynet om godkjenning av alternative måter å oppfylle regelen på. Dette vil kunne bidra til å gjøre overgangen til nye regler enklere. I tillegg vil reglene gi operatørene mulighet til å søke unntak fra reglene dersom det kan dokumenteres at sikkerheten opprettholdes på samme nivå.

Når det gjelder de positive virkningene mener Luftfartstilsynet at en nasjonal gjennomføring av de felleseuropeiske særreglene for helikopter offshoreoperasjoner vil være positivt for flysikkerheten, ettersom det innebærer at Norge dermed tar i bruk bedre sikkerhetsbestemmelser på området enn reglene som i dag gjelder. Reglene vil ikke medføre noen vesentlige administrative konsekvenser for Luftfartstilsynet. Omfanget av godkjennings- og tilsynsoppgaver vil utvides noe, men dette arbeidet ventes å kunne utføres innenfor rammene av ellers tildelte midler. Reglene ventes ikke å medføre konsekvenser for andre norske myndigheter.

2. Nasjonale tilleggsregler for helikopter offshoreoperasjoner:

Bestemmelsene som foreslås i forskrift om nasjonale tilleggsregler innebærer en lovfesting av krav som bransjen selv har utarbeidet og anvender. Tiltakene vil derfor i liten grad ha negative virkninger for aktørene tilknyttet petroleumsvirksomheten. På de få områdene hvor reglene kan medføre behov for at helikopteroperatørene gjør anskaffelser, er det foreslått overgangsregler som skal gi selskapene mulighet til å tilpasse seg reglene. Helikopteroperatører som driver andre offshoreoperasjoner enn flyging i forbindelse med petroleumsvirksomhet, kan bli negativt påvirket i den forstand at reglene vil kreve sikkerhetsutrusting som helikoptrene muligens ikke har i dag. Kostnaden for dette vil imidlertid være en engangskostnad, og må betraktes som en

investering i økt sikkerhet som vil kunne dekkes ved senere inntjening. De positive virkningene vil være at de mest sentrale bransjekravene blir myndighetspålagte krav, slik at man ikke risikerer at aktører svekker sikkerhetsstandarder i Norge ved å se bort fra det som i dag er en bransjenorm. Forskriften vil på sikt også kunne utvikles videre i takt med sikkerhetsarbeidet, og på den måten bli et godt verktøy for å sikre at Norsk offshoresikkerhet fortsetter å være god.

#### 4.4 - Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

For gjennomføringen vil det være positivt om reglene kan tre i kraft samtidig som de felleseuropeiske offshorehelikopterreglene trer i kraft i EU-landene. En slik samtidig gjennomføring, som blant annet gjør at norske helikopteroperatører anvender samme grunnleggende sikkerhetskravene som andre europeiske operatører, vil vise at norsk helikoptersikkerhet ikke henger etter den europeiske utviklingen. Som nevnt i punkt 4.3 over ventes ikke overgangen til reglene å bli særskilt krevende for markedsaktørene. Overgangen vil imidlertid kreve at Luftfartstilsynet setter av nødvendig kapasitet til å saksbehandle og utstede nye særskilte godkjenninger for offshorehelikopter operasjoner.

## **5. Merknader til de enkelte bestemmelsene**

### 5.1. Til bestemmelsene i forskrift om endring av forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1):

Til § 1 første ledd:

Nytt punkt j inneholder utkast til regel som EØS-gjennomfører forordning (EU) 2016/1199 med den tilpasningen som EFTA landene kommer til enighet med EU kommisjonen om. EFTA landenes posisjon er her at EØS-gjennomføringen må inneholde en tilpasningstekst som fastslår at forordningens særregler om offshorehelikopteroperasjoner ikke tas inn i EØS avtalen, og at EFTA landene derfor fortsatt kan anvende nasjonale regler på dette området.

Tilpasningsteksten tenkes tatt med i gjennomføringsregelen. Hvorvidt denne gjennomføringsregelen kan tas med avhenger imidlertid av om EU Kommisjonen og EFTA-landene som er tilsluttet EØS avtalen er kommet til enighet om dette spørsmålet innen forskriften skal vedtas. Dersom EØS behandlingen av saken ikke blir ferdig i løpet av 1. halvår 2018, beholdes regelen om nasjonal gjennomføring dagens i forskrift om luftfartsoperasjoner § 1a og suppleres med bestemmelsen i § 1a (under) om nasjonal gjennomføring av forordningens regler om offshoreoperasjoner.

Til § 1a:

Bestemmelsen som foreslås vil gjennomføre de felleseuropeiske reglene for helikopter offshoreoperasjoner som norsk rett. Dette vil medføre at norske offshorehelikopterselskaper anvender de samme grunnleggende drifts- og sikkerhetsbestemmelsene som tilsvarende selskaper i EU området. En slik gjennomføring vil innebære at man i Norge får en bedre og mer oppdatert regulering på dette området enn med dagens regler. Disse reglene, supplert med de nasjonale tilleggsreglene omhandlet i pkt. 5.2 under, vil lukke gapet som i dag finnes mellom dagens regelverk på området og bransjestandarden i Norog 066. Det ventes ikke at gjennomføringen vil medføre vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for

helikopterselskapene. Flesteparten av kravene i de felleseuropeiske reglene for offshorehelikopteroperasjoner anvendes i dag alt i Norge enten gjennom nasjonale forskrifter (f.eks. vibrasjonsovervåking og sporing av helikoptre) eller gjennom bruk av Norog 066. De elementene som er blitt fremhevet som problematiske ref. pkt. 4.3 over, vil antagelig kunne håndteres innenfor de fleksibilitetsmekanismene som reglene på dette området inneholder.

Til § 2:

Virkeområderegelelen i dagens forskrift foreslås skrevet om for å presisere det saklige virkeområdet for de nasjonalt gjennomførte felleseuropeiske reglene for helikopter offshoreoperasjoner. Uttrykket "offshoreoperasjon" er definert i forordning (EU) 965/2012 vedlegg ("annex") I, og skal forstås på samme måte ettersom det står i samme forskrift.

Til ny § 4a:

Det er behov for en egen regel om utstedelse av særskilt tillatelse for offshoreoperasjoner enn den tilsvarende regelen som følger av bestemmelsen SPA.HOFO.105 i forordning (EU) 2016/1199. Den sistnevnte regelen refererer kun til de felleseuropeiske reglene i subpart K som grunnlag for en slik tillatelse. For Norges del er det imidlertid behov for å i tillegg knytte etterlevelse av de nasjonale tilleggsreglene som vilkår for utstedelsen av en særskilt tillatelse for offshoreoperasjoner. Det er dessuten behov for å knytte et krav om norsk AOC eller at selskapet har sendt selverklæring til Luftfartstilsynet, som forutsetninger for den særskilte tillatelsen. Dette skyldes at prinsippet om EØS avtalens geografiske virkeområde dvs. at avtalen ikke gjelder kontinentalsokkelen, må gjelde resten av forordning (EU) 965/2012 og ikke bare forordning (EU) 2016/1199 (som endrer forordning (EU) 965/2012).

Den foreslåtte regelen ventes ikke i seg selv å medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser. Dette skyldes at de aktuelle selskapene alt etter dagens regler må inneha en særskilt tillatelse fra Luftfartstilsynet for å utføre slike operasjoner.

## 5.2. Til bestemmelsene i forskrift om nasjonale tilleggskrav for offshoreoperasjoner:

Til § 1:

Avgrensningen av virkeområdet skal være den samme som i forskrift om luftfartsoperasjoner ref. pkt. 5.1 over.

Til § 2:

Definisjonen i a) er tatt inn for å sikre at de nasjonale tilleggsreglene gjelder de samme helikopteroperatørene som omfattes av reglene i forordning (EU) 965/2012 vedlegg V, kapittel K "helikopter offshoreoperasjoner" og som må inneha særskilt tillatelse for offshoreoperasjoner etter bestemmelsen i § 4a. Det vil si helikopteroperatører som utfører offshore helikopteroperasjoner etter en AOC-sertifisering (CAT operatør), eller etter en selverklæring (SPO eller NCC operatør).

Definisjonene i b) og c) er nødvendige for å sikre sammenheng mellom reglene i denne forskriften og reglene om helikopter offshoreoperasjoner i forskrift om luftfartsoperasjoner hvor begrepene brukes. Begrepene er ment å være innholdsmessig sammenfallende.

Til § 3:

Bestemmelsen forskriftsfester kravet til ekstra simulatortrening i Norog 066. Regelen supplerer kravet til periodisk simulatortrening som følger av gjeldende felleseuropeiske regler i forordning (EU) 965/2012, med krav til minstetid og at deler av denne tiden skal benyttes til trening for å utvikle flygeren. Dette kommer i tillegg til treningselementene som følger av den felleseuropeiske regelen. Regelen anses viktig for å bidra til en kontinuerlig utvikling av ferdighetene til flygere. Ettersom disse treningskravene alt praktiseres ventes ikke regelen å medføre konsekvenser for markedet. Regelen ventes ikke å få konsekvenser for Luftfartstilsynet eller andre norske myndigheter.

Til § 4:

Forslaget til regel er basert på tilsvarende krav i Norog 066. Anti-isingsutstyr muliggjør sikker flyging i isingsforhold, som ofte forekommer langs kysten vinterstid, spesielt i nordlige deler av landet. Kravet til anti-isingsutstyr i Norog 066 gjelder derfor kun fra Bergen og nordover. Isingsforhold kan imidlertid også forekomme sør for Bergen. Hovedregelen bør derfor utformes som et generelt krav til anti-isingsutstyr i månedene hvor isingsforhold normalt forekommer, men med mulighet for å gjøre unntak for flyginger sør for 60 grader nord, noe som tilsvarer skillet som brukes i Norog 066. En slik mulighet forutsetter imidlertid tillatelse fra Luftfartstilsynet. Helikoptre som ikke er utrustet for flyging i isingsforhold må, hvis værvarslene tilsier slike forhold, velge alternativ rute eller alternativ høyde for å unngå disse forholdene. Alternativt må turen utsettes/kanselleres. Dette følger av de alminnelige driftsbestemmelsene og skal ivareta sikkerheten selv om ikke helikoptret er utrustet med anti-isingsutstyr. Årsaken til at slikt utstyr likevel foreslås påbudt som hovedregel, er dels krav til regularitet for offshoreflygingene og dels på grunn av sikkerhet. Avhengigheten av helikoptertransport, bl.a. ved kontrollert nedbemanning/evakuering av olje- og gassinstallasjoner samt ved bidrag i forbindelse med søk-, redningsoppdrag og til syke-transport, tilsier at helikoptrene bør kunne operere uavhengig av isingsforhold.

Etter det Luftfartstilsynet kjenner til er den altoverveiende hoveddelen av helikoptre som benyttes til offshoreoperasjoner alt utrustet med anti-isingsutstyr, og dette er nå standardutrustning på nye luftfartøyer som benyttes til slik flyging. Regelen ventes derfor ikke å medføre vesentlige konsekvenser for markedet. Luftfartøyer uten denne utrustingen vil eventuelt kunne omdisponeres til flyging sør for Bergen, forutsatt tillatelse fra Luftfartstilsynet. Andre betraktninger kan gjøre seg gjeldende for offshoreflyging ikke tilknyttet petroleumsvirksomheten og fleksibilitet kan ivaretas gjennom dispensasjonsadgangen. Regelen ventes ikke å få konsekvenser for Luftfartstilsynet eller andre norske myndigheter.

Til § 5:

Forslaget til regel er utarbeidet på grunnlag av tilsvarende krav i Norog 066. På grunn av kombinasjonen av få visuelle referanser, mørke og ofte større bevegelser av helikopterdekket, er slike landinger forbundet med en relativt høyere iboende risiko. Etter diskusjoner med



representantene fra bransjen som har deltatt i referansegruppen, foreslås det å stille krav om at helikopteroperatører må utarbeide og få godkjent en egen prosedyre for gjennomføring av slike landinger. I tillegg må det kun benyttes flygere som har særskilt trening for dette.

Treningsopplegget må utarbeides av operatøren selv. Beskrivelsen må imidlertid inngå i prosedyren som skal godkjennes. Luftfartstilsynet vil dermed på den måten bidra til å sikre nødvendig standardisering av treningen. For helikopterselskapene vil bestemmelsen medføre krav om utarbeidelse av prosedyre for slike landinger. Dette anses ikke å bli særskilt kostnadskrevende. Kravet til trening vil kreve noe mer ressurser, men det antas at dette kan tas sammen med annen påkrevd trening og dermed ikke påføre helikopterselskapene ulemper ved at besetninger må tas ut av flygetjeneste mer enn ellers. Luftfartstilsynets saksbehandling vil kunne utføres innenfor rammen av ellers tildelte midler. Regelen ventes ikke å få konsekvenser for andre myndigheter.

Til § 6:

Forslaget til regel om høytaleranlegg er utarbeidet etter et tilsvarende krav i Norog 066. Støynivået i et helikopter er tidvis høyt, og i en nødsituasjon vil det være særlig viktig for passasjerene å kunne motta instruksjoner fra flygerne. Et egnet høytaleranlegg vil bidra til å ivareta dette. Etter de felleseuropeiske reglene er slikt høytaleranlegg kun påbudt i helikoptre med mer enn 9 passasjer seter. Etersom helikoptre med mindre antall passasjer seter enn dette også kan benyttes til offshorehelikopteroperasjoner, foreslås det å forskriftsfeste dagens bransjestandard som ikke inneholder noen slik begrensning. Regelen ventes ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for markedsaktørene eller for norske myndigheter, ettersom kravet alt anvendes av helikopterselskapene som utfører offshoreflyging i Norge.

Til § 7:

Automatisk terrengvarslingssystem er en viktig sikkerhetsbarriere for å motvirke ulykker som følge av såkalt "kontrollert flyging inn i terreng". Det vil si ulykker hvor flyge-besetningen av ulike årsaker ikke tidsnok oppfatter at luftfartøyet kommer farlig nært terrenget. De felleseuropeiske reglene for offshoreoperasjoner påbyr slikt utstyr på fabrikknye helikoptre over 3175 kg eller med mer enn 9 passasjer seter. Dagens bransjestandard i Norog 066 påbyr dette utstyret i helikoptre uten at det oppstilles slike begrensninger. Etter det Luftfartstilsynet erfarer er imidlertid likevel enkelte av helikoptrene som brukes ikke utstyrt med terrengvarslingssystem. Kontrakten for bruk av disse helikoptrene skal etter det Luftfartstilsynet kjenner til utløpe i 2021. Utkastet til bestemmelse i § 13 tredje ledd, inneholder derfor forslag til en overgangsregel som har til hensikt i ivareta en utfasing eller oppgradering av disse helikoptrene, slik at de økonomiske konsekvensene av regelen ikke blir uforholdsmessig store. Ut over dette ventes ikke bestemmelsen å få vesentlige konsekvenser, heller ikke for Luftfartstilsynet eller andre norske myndigheter.

Til § 8:

Antikollisjonssystem (ACAS/TCAS) som motvirker sammenstøt mellom luftfartøyer under flyging anses som viktig sikkerhetsutstyr. Bransjestandarden Norog 066 påbyr derfor TCAS II (tilsvarer ACAS II). De felleseuropeiske reglene påbyr ikke slikt utstyr for helikoptre, men kun på fly over 5700kg, evt. 19 passasjer seter, jf. forordning 1332/2011. Den tekniske standarden som kreves

etter de felleseuropeiske reglene er ACAS II versjon 7.1. Luftfartstilsynets mål om at offshorehelikopteroperasjoner skal holde et ledende sikkerhetsnivå, tilsier at kravet om antikollisjonsutstyr i Norog 066 forskriftsfestes, og at det skal benyttes samme standard som i passasjertrafikk med fly.

Alle helikoptre som benyttes til offshorehelikopteroperasjoner er i dag utrustet med antikollisjonssystem. En del eldre fartøyindivid er imidlertid utrustet med den tidligere versjonen TCAS I. Denne gir imidlertid ikke samme sikkerhetsgevinst, ettersom den ikke gir flygerne beskjed om hvilken nødmanøver som må tas når det er umiddelbar fare for kollisjon mellom to luftfartøyer. For å erstatte TCAS I foreslås derfor samme overgangsregel som for terrengvarslingssystem, jf. utkast til § 13 tredje ledd. Dette gir helikopterselskapene mulighet til å søke Luftfartstilsynet om tillatelse til å benytte helikoptre uten ACAS II v.7.1. til utgangen av 2021. Denne omstillingsperioden bør gi mulighet for avvikling av eksisterende kontrakter mellom oljeselskaper og helikopterselskapene, og at disse så erstattes av nye kontrakter for bruk av helikoptre som har ACAS II v.7.1. Kostnaden knyttet til innføring av ACAS II antas dermed først å fremst å gjelde ved fremtidige kontrakter, hvor denne kostnaden bør bli en relativt liten del av kontraktssummen. Regelen vil ikke medføre konsekvenser for Luftfartstilsynet eller andre norske myndigheter.

Til § 9:

Forslaget til regel forskriftsfester tilsvarende krav i Norog 066 om halekamera. Slikt kamera gir besetningen mulighet til å verifisere åpne luker og eventuelle feilvarsler etc., og anses dermed som hensiktsmessig sikkerhetsutrusting. Etter det Luftfartstilsynet erfarer er imidlertid ikke samtlige av helikoptrene som i dag brukes til offshoreoperasjoner utrustet med slikt halekamera. Ettermontering av slike kameraer vil i mange tilfeller ikke være mulig, slik at et krav om ettermontering i realiteten vil medføre at helikopteret må skiftes ut. For å begrense kostnadene for helikopterselskapene er utkastet til regel derfor utformet slik at kravet vil gjelde nye helikoptre. Regelen vil ikke medføre konsekvenser for Luftfartstilsynet eller andre norske myndigheter.

Til § 10:

Det felleseuropeiske regelverket tillater en minimumsbesetning bestående av én flyger for denne type operasjon dersom helikopteret er sertifisert for én flyger og det er installert 9 eller færre passasjer seter (MOPSC). Sikkerhetsmessig er dette imidlertid en dårligere løsning enn når besetningen består av to flygere. Det er dermed ikke en flyger som overvåker/monitorerer det føreren gjør. Mangelfull monitorering er identifisert som et betydelig risikomoment ved offshoreoperasjoner. Sikkerhetsgevinsten ved bruk av to piloter vil også være at det da finnes en flyger som kan overta flygingen dersom føreren på grunn av sykdom etc. settes ut av stand til å føre luftfartøyet. Dessuten vil en besetning på to flygere ha bedre kapasitet til å identifisere feil og håndtere nødsituasjoner eller andre unormale situasjoner enn en enkelt flyger. Bransjestandarden Norog 066 krever derfor at offshoreoperasjoner utføres med minst to flygere uavhengig av egenskapene til helikopteret som benyttes. Kravene i Norog 066 skal i første rekke ivareta sikkerheten ved passasjerflygning til og fra olje- og gass installasjoner på norsk kontinentalsokkel. Dette fremgår blant annet i innledningen til Norog 066. For å sikre at dette kravet opprettholdes foreslås det å forskriftsfeste krav om minst to flygere ved

passasjerflygning. Når det gjelder annen offshoreflygning enn passasjerflygning, for eksempel bruksflygning, anses risikoen (dvs. utfallet av en ulykke) normalt sett å være lavere. Luftfartsreglene for annen flygning enn passasjerflygning er derfor innrettet slik at det tillates noe større risiko enn ved passasjerflygning. Luftfartstilsynet mener derfor at de alminnelige reglene nevnt innledningsvis i dette avsnittet, bør gjelde for andre offshoreoperasjoner enn passasjerflygning.

Til § 11:

Bestemmelsen er utformet for å ivareta eventuelle behov for å benytte luftfartøy selv om forskriftens krav ikke tilfredsstilles fullt ut. Bruk av bestemmelsen forutsetter imidlertid at sikkerheten, målt ut fra kravene i forskriften, anses ivaretatt.

Til § 12:

I tillegg til å gi Luftfartstilsynet mulighet til å sanksjonere brudd på forskriften ved å i ytterste konsekvens tilbakekalle tillatelsen til offshoreoperasjoner, gir bestemmelsen hjemmel for ileggelse av overtredelsesgebyr etter bestemmelsen om dette i luftfartsloven.

Til § 13:

I utgangspunktet antas det som mest hensiktsmessig at forskriften om nasjonale tilleggskrav offshoreoperasjoner trer i kraft samtidig som de nasjonalt gjennomførte felleseuropeiske reglene for offshoreoperasjoner nevnt i pkt. 5.1. De aktuelle helikopterselskapene vil da bare få én implementeringsdato å forholde seg til, noe som i utgangspunktet bør være enklest administrativt sett. Ettersom de nasjonale tilleggskravene i hovedsak inneholder krav fra dagens bransjestandard, bør en slik felles ikrafttredelsesdato antagelig være håndterbart. Den foreslåtte overgangsregelen er omtalt i kommentarene til § 7 og § 8.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

**Høringsliste - høringsinstanser uten adresse:**

Arbeids- og sosialdepartementet

Finansdepartementet

Forsvarsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Nærings- og fiskeridepartementet

Olje- og energidepartementet

Samferdselsdepartementet

Utenriksdepartementet

Brønnøysundregistrene

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap

Hovedredningssentralen Nord-Norge

Hovedredningssentralen Sør-Norge

Kystvakten

Luftforsvaret 137 Luftving

Luftoperativt inspektorat

Luftforsvarets utdannings- og kompetansesenter

Meteorologisk institutt DNMI

Miljødirektoratet

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Nasjonal sikkerhetsmyndighet

Oljedirektoratet

Oslo politidistrikt, politihelikoptertjenesten

Petroleumstilsynet

Politidirektoratet

Politiets sikkerhetstjeneste

Regelrådet

Sjøfartsdirektoratet

Statens havarikommisjon for transport

Sysselmannen på Svalbard

Toll- og avgiftsdirektoratet

Avinor AS

Avinor Flysikring AS

BARIN – Board of Airline Representatives in Norway

Flymedisinsk Institutt

Notodden Lufthavn AS

Oslo lufthavn AS

Sandefjord Lufthavn AS

Skien Lufthavn AS

Sunnhordland lufthavn AS

Ny-Ålesund Hamnerabben flyplass

Svea flyplass

Scandinavian Airlines System, Scandinavian Operations Management

Trafi Aviation

Transportstyrelsen

Trafikstyrelsen, Luftfart

The Icelandic Civil Aviation Administration

Delta Luftfart

EAA - Chapter 573

Industri Energi

Landsorganisasjonen i Norge

Logistikk- og transportindustriens Landsforening

NFF Norsk Flyoperatør Forbund

NHO Luftfart

Norges Luftsportforbund

Norsk AFIS forening

Norsk Allmennflyforening (AOPA)

Norsk Flygerforbund

Norsk Flygelederforening

Norsk Flymedisinsk Forening

Norske flyspeditørers forening

Norsk Flytekniker Organisasjon

Norsk Helikopteransattes Forbund

Norsk Kabinforening

PARAT

Stafo Luftfart

UAS-Norway - Norsk Forening for Ubemannede Luftfartøy

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet