

Notat

Saksbehandler

Hege Aalstad, tlf. +47 98261680

Til

Kopi til

Høring av ny forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helidekk

1. Innledning – kort oppsummering

Luftfartstilsynet foreslår 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 (heretter BSL D 5-1).

Eventuelle svar på høringen må være mottatt av Luftfartstilsynet senest **1. september 2018**. Høringssvar bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Det bes om at høringssvar merkes med saksnummer: **18/02954**.

Forskriften vil gjelde for helikopteroperatører når de skal vurdere om et helidekk er egnet for bruk, men vil indirekte ha betydning også for eiere av helidekk og helidekkoperatører. Dette fordi helikopteroperatører kun vil kunne fly til/fra offshore helidekk, og mellom offshore helidekk, som er i overensstemmelse med de krav som forskriften fastsetter.

Forskriftens krav antas som tidligere å bli gjort gjeldende for eiere av helidekk og helidekkoperatører gjennom henholdsvis endring i Petroleumstilsynets forskrift 29. april 2010 nr. 634 om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten, og Sjøfartsdirektoratets forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger.

Endelig forskrift og tilhørende veiledning vil også bli tilgjengelig med engelsk tekst.

2. Nærmere om dagens regelverkssituasjon

2.1. Forholdet til Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet

Offentlige instansers ansvar og oppgaver for helikoptervirksomhet på norsk kontinentalsokkel var tema i innstillingen fra utvalget som ble oppnevnt av Samferdselsdepartementet for å vurdere helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel, delutredning 1, publisert som NOU 2001:21. Luftfartstilsynets rolle er her i punkt 3.1.1.2 beskrevet som:

«Luftfartstilsynets tilsynsrolle i tilknytning til helikopterdekk i petroleumsvirksomheten i Nordsjøen omfatter de sider ved helikopterdekket som er av flyoperativ eller flyteknisk betydning. Luftfartstilsynet kan imidlertid ifølge kgl. res. 28. juni 1985 om ordningen med tilsynet med sikkerheten mv. i petroleumsvirksomheten, se pkt. 3.1.2, ikke utøve myndighet overfor helikopterdekkets eier direkte, m.a.o. har ikke selvstendig tilsynsmyndighet på sokkelen. Som en konsekvens av denne ordningen er det alltid Oljedirektoratet som fatter det endelige vedtaket i saker som angår helikopterdekk, eksempelvis godkjennelser, samtykker, pålegg og avvik. Luftfartstilsynet avgir kun skriftlig uttalelse til Oljedirektoratet og utarbeider forslag til vedtak med begrunnelse. I tillegg benyttes Luftfartstilsynet som bistandsorgan av Sjøfartsdirektoratet i tilsynet med helikopterdekk på norskregistrerte flyttbare innretninger. Bistanden fra Luftfartstilsynet omfatter bl.a. faglige uttalelser til Sjøfartsdirektoratet, besiktigelser, samt faglige uttalelser i denne forbindelse og deltakelse i inspeksjoner.»

I NOU 2001:21 ble det pekt på at aktørene opplevde at ansvarsfordelingen mellom etatene ble opplevd som uoversiktlig og uklar og at det var problemer knyttet til grensesnitt og overlapp mellom etatenes ansvarsområdene, og i tillegg hva som er industriens ansvar (punkt 8.1).

Utvalget tilrådte etter dette i punkt 8.1:

«...at Luftfartstilsynet gis utvidet myndighet på området og dermed får et hovedansvar for alle forhold som påvirker flyoperasjonen fra avgang til landing på helikopterdekket for faste og flyttbare innretninger, jf. petroleumslovens definisjoner, på norsk sokkel. Utvalget tilrår at den eksisterende bistandsavtalen mellom Oljedirektoratet og Luftfartstilsynet revideres slik at oppgave- og ansvarsfordelingen, herunder koordineringsansvaret, endres og blir klart definert for både de aktuelle etater og aktørene for øvrig. Utvalget ber samtidig de aktuelle departementer vurdere hvilken konsekvens ovennevnte løsning har for kgl. res. 28. juni 1985 nr. 3388 om ordningen av tilsynet med sikkerheten mv. i petroleumsvirksomheten på den norske kontinentalsokkelen og ev. øvrig regelverk som gjelder på området, da det er påkrevd at endringer i ansvarsforhold gjenspeiles i både avtale- og regelverk (lover og forskrifter), samt nevnte kgl. res.»

Ansvar for regelverk og tilsyn med helidekk ble ikke endret som følge av utvalgets arbeid. Forholdet mellom Luftfartstilsynet, Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet er derfor i dag fortsatt slik det er beskrevet i rapporten. Rettslig sett er situasjonen derfor at Luftfartstilsynet kun kan regulere den operative flygevirksomheten til de operatørene som flyr til/fra/mellom offshore helidekk på norsk kontinentalsokkel. Petroleumstilsynet kan fastsette krav til utforming mv. av helidekk på innretninger brukt i petroleumsvirksomheten, mens Sjøfartsdirektoratet kan fastsette krav til utforming mv. av helidekk på norskregistrerte skip og flyttbare innretninger som ikke faller inn under petroleumsløvgivningens virkeområde.

Det kan for øvrig opplyses om at situasjonen er noenlunde tilsvarende på britisk side.

Luftfartstilsynet opplever fortsatt at det er en del usikkerhet blant aktørene om reguleringsansvar og tilsynsansvar for helidekk, og ønsker derfor å reise denne problemstillingen i tilknytning til denne høringen. En tilsvarende gjennomgang ble startet på britisk side etter sikkerhetsstudien publisert som CAP 1145. Etter Luftfartstilsynets oppfatning kan det være riktig – uavhengig av dette konkrete forslaget til ny forskrift – å starte en interdepartemental prosess for å vurdere hvor regulerings- og tilsynsansvaret for helidekk bør ligge i fremtiden. Luftfartstilsynet vil derfor ta opp med Samferdselsdepartementet om igangsetting av en slik ny vurdering er hensiktsmessig.

2.2. Forholdet til forskrift om nasjonale tilleggskrav for offshore operasjoner

Luftfartstilsynet har hatt på høring utkast til forskrift om nasjonale tilleggskrav for offshore operasjoner samt en forskrift om endring av forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner. Høringsfristen i denne saken var 7. mai 2018¹.

Utgangspunktet er at forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, som gjennomfører forordning (EU) nr. 965/2012, gjelder for helikopteroperatører.

EU-Kommisjonen har tatt inn forordning (EU) nr. 965/2012 i vedlegg V et kapittel K om offshoreoperasjoner med helikopter. Siden kontinentalsokkelen ikke er del av det området som EØS-avtalen omfatter, kan reglene i kapittel K ikke være del av EØS-avtalen og derfor heller ikke gjennomføres i Norge på den måten EØS-retten vanligvis gjennomføres i Norge.

Luftfartstilsynet har imidlertid nå hatt på høring et forslag om at kapittel K om offshoreoperasjoner med helikopter skal tas inn i forskriften som nasjonal rett (dvs. ikke som en del av EØS-retten). For den praktiske anvendelsen av regelverket for helikopteroperatørene har det ingen betydning om bestemmelsene er del av EØS-retten eller ren nasjonal rett.

I tillegg til innføring av kapittel K om offshoreoperasjoner med helikopter som nasjonal rett, foreslås det en egen forskrift med nasjonale tilleggskrav for offshore operasjoner. Som tittelen indikerer vil kravene i denne forskriften gjelde i tillegg til det som følger av forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, inkludert vedlegg V kapittel K til forordning (EU) nr. 965/2102.

Dagens BSL D 5-1, og den nye forskriften som foreslås til erstatning for denne, fastsetter ytterligere tilleggskrav for helikopteroperasjoner til/fra offshore helidekk og mellom offshore helidekk.

3. Om behovet for ny forskrift

Ved vurderingen av behovet for ny forskrift har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i *Utredningsinstruksen – instruks om utredning av statlige tiltak* for å få et best mulig grunnlag for revisjonen. Et minimumskrav er å besvare følgende spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?

¹ http://luftfartstilsynet.no/aktuelt/hoeringer/hoeringer_gen/Høringsnotat_-_utkast_til_forskrift_om_gjennomføring_av_forordning_EU_20161199_og_forskrift_om_nasjonale_tilleggsregler_for_offshorehelikopteroperasjoner

- Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

3.1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

På bakgrunn av Luftfartstilsynets tilsyn med helikopteroperatører, og for øvrig gjennom Luftfartstilsynets arbeid med bistand til Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet, mener Luftfartstilsynet at det er behov for å vurdere helheten i de bestemmelsene som er gitt i dagens BSL D 5-1.

Det er på oppdrag fra oljeindustrien og myndighetene gjennomført fire helikoptersikkerhetsstudier (HSS), og siste rapport - HSS-3b - ble publisert 28. februar 2017². HSS 3b er en begrenset oppdatering av HSS 3 for perioden 2010-2015. HSS-3 konkluderte med at risikoen ved helikopterflyging offshore i perioden 1999-2010 var redusert med 16% sammenlignet med perioden 1990-1999. Studien listet 42 sikkerhetsfremmende tiltak som i forskjellig grad kunne forbedre sikkerheten ytterligere. HSS-3b «bekrefter at et flertall av de foreslåtte tiltakene fra HSS-3 fremdeles er relevante i dag. Dette viser at det krever innsats over tid for å få gjennomført disse tiltakene»³.

Videre gjennomførte oljeindustrien en studie som førte til at HELIDECK SAFETY PROJECT Design Guideline, som inneholder en vurdering av gjeldende krav til helidekk og anbefalinger om tiltak, ble publisert i 2000. I kjølvannet etter Norne-ulykke oppnevnte Samferdselsdepartementet et utvalg for å vurdere helikoptersikkerheten på kontinentalsokkelen. Innstillingene fra utvalget ble publisert i NOU 2001:21 og NOU 2002:17.

Dagens BSL D 5-1, som trådte i kraft 1. januar 2008, var en revisjon av en tidligere forskrift fra 1992 og ble gitt blant annet som et ledd i oppfølgingen av sikkerhetsarbeidet samt endringer i ICAO Annex 14 Volum II.

Luftfartstilsynet mener at det er behov for å gjøre en generell oppdatering av dagens forskrift i tråd med de endringer som har skjedd som følge av innføring av nytt operativt regelverk for helikopterselskapene. I den grad det er mulig ønskes det også at standardene i ICAO Annex 14 Vol. II Heliports skal legges til grunn. Videre ønsker Luftfartstilsynet at det hvor det er mulig tilstrebes en harmonisering mot UK CAP 437 for å dra nytte den kunnskapen som ligger i Storbritannias omfattende arbeid og forskning knyttet til helidekk. En slik harmonisering mot CAP 437 vil også forenkle helikopteroperasjoner mellom statene og legge til rette for enklere flytting av installasjoner og skip mellom statene. Og til sist er visse endringer nødvendige av hensyn til den teknologiske utviklingen siden 2008.

Målet er at forskriften skal gi et grunnlag for sikker flyging til og fra offshore helidekk.

3.2. Hvilke tiltak er relevante?

I arbeidet med å forbedre flysikkerheten for offshore flyginger, har ulike tiltak vært vurdert. På bakgrunn av at området allerede er forskriftsregulert er det imidlertid klart at en viss endring av forskriften vil måtte gjøres på områder hvor dette er nødvendig for å sikre overensstemmelse med annet regelverk.

På bakgrunn av viktigheten av sikkerhetsregelverket på området har vi funnet det riktig å foreslå en totalrevisjon av forskriften. Den nye forskriften, sammen med relevant informasjon og veiledning for øvrig, er etter vår oppfatning det beste virkemiddelet for å forhindre for eksempel konsekvenser av kostnadskutt og

² <https://www.sintef.no/globalassets/sintef-teknologi-og-samfunn/rapporter-sintef-ts/rapport-hss-3b---final-06-03-2017.pdf>

³ Sammendrag, Anbefalinger side 14.

oppnå lik konkurranse mellom selskapene. Offshore helikopterflyginger er et krevende felt med mange aktører og Luftfartstilsynet mener det er behov for den klarhet som forskriftsregulering gir.

3.3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Denne saken reiser kun ett prinsipielt spørsmål slik dette er definert i Utredningsinstruksen: spørsmålet om kontinuerlig videoovervåking, jf. utkastets § 41.

Kravet om videoovervåking av helidekket er nytt. Det kreves i utgangspunktet at helidekket skal være *kontinuerlig* videoovervåket. Luftfartstilsynet mener at kravet er nødvendig for å sikre at overvåkingen er i gang når det skjer landing på helidekket. Landing på helidekket kan skje – og har faktisk skjedd i flere tilfeller - utenom avtalte tidspunkt. Spesielt i disse tilfellene er det av betydning at det finnes videoovervåking fra hendelsen.

Luftfartstilsynet er kjent med at helidekk i enkelte tilfeller benyttes til trim- og rekreasjonsområder for de ansatte i perioder hvor det ikke skal skje landing der. For å ivareta hensynet til de ansattes personvern kan videoovervåkingen slås av, forutsatt at det er beskrevet i prosedyrene for normal drift hvordan det sikres at overvåkingen tar til så snart aktiviteten er avsluttet. Luftfartstilsynet mener at en slik ordning både vil ivareta hensynet til de ansatte personvern og hensynet til å sikre informasjon om de landingene/avgangene som skjer på helidekket.

3.4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt? Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?

De foreslåtte endringene berører i hovedsak helikopteroperatørene, men indirekte også petroleumsindustrien gjennom eiere av helidekk og helidekkoperatører.

Det foreligger allerede i dag gjennom dagens BSL D 5-1 et regelverk som gjelder for den type flyging som denne saken omhandler. I hovedsak er det tale om videreføring av de krav som allerede gjelder for denne typen flyginger til/fra helidekk. I hovedsak foreslås det endringer på følgende områder:

- Ledelsessystemet
- Krav til opplæring og dokumentasjon av opplæring
- D_H som betegnelse på den formelle størrelsen på dekket
- LOS sektor skal også tilfredsstillende $D_H=Dx0,25$ for at dekket kan merkes med økt D_H verdi
- Det åpnes for alternativ belysning av helidekket
- Nye krav til merking av hinder rundt et helidekk
- Introduksjon av statuslys for helidekk
- Krav til merking av bein på oppjekkbare innretninger
- Sklisikkerhet (tidligere friksjon)
- Styrke på sikkerhetsnett
- Krav til videoovervåking og lagring av lyd og bilde
- Spesifikasjon av særregler for helidekk på skip
- Krav til prosedyrer og utstyr for bruk av normalt ubemannet installasjon, noe som vil fjerne behovet for dispensasjon for normal bruk av slike dekk.

I utgangspunktet ønsker Luftfartstilsynet å understreke at samtlige foreslåtte endringer er gjort fordi det vil ha positiv betydning for flysikkerheten ved bruk av helidekk. Så langt det er hensiktsmessig er det også et mål i

seg selv å harmonisere med retningslinjene i CAP 437 og det er gjort tilpasninger til gjeldene utgave av denne veiledningen. Det er klart at enkelte av forslagene vil innebære kostnader for eier av innretning og skip med helidekk, særlig knyttet til merking av hinder, kravene knyttet til statuslysanlegg og krav om kunngjøring av helidekkdata. Kravene knyttet til merking mener Luftfartstilsynet er helt nødvendige for at flysikkerheten skal ivaretas.

Særlig om helidekkdata

Det har oppstått et behov for tilgjengeliggjøring av helidekkdata etter at disse ikke lenger publiseres gjennom en egen Jeppesen-manual, på samme måte som offshore prosedyrene som nå publiseres som AIP Supp. I tillegg til helikopteroperatørene kan for eksempel også Forsvaret og redningstjenesten, både på norsk og britisk side, ha behov for tilgang til helidekkdata.

Avinor AS har på forespørsel fra Luftfartstilsynet gitt et foreløpig anslag for kostnader for etablering av et system for å sikre kildeinformasjonen og for tilgjengeliggjøring av informasjonen for aktuelle brukere. Anslaget er basert på at det er 67 rigger med ICAO-kode som det er nødvendig å forvalte og publisere informasjonen for. Det er tatt hensyn til at prosesser og systemer som i dag brukes for forvaltning av data tilknyttet AIP Norge kan gjenbrukes. Avinor AS anslår at det vil være nødvendig med noe under 1 årsverk for drift, i tillegg kommer kostnader til datasystemer mv. De totale årlige kostnadene anslås derfor til å ligge mellom 1 – 2 millioner, med nærmere 2 millioner det første året og deretter en reduksjon når systemet er i en driftsfase.

Når det gjelder inndekning av kostnadene for Kunngjøringstjenesten, som driftes av Avinor AS, er det mulig at det kan dekkes inn gjennom å inkludere kostnaden i «Kostbase Offshore» som er grunnlag for luftfartsavgiftene på området.

Andre endringer

Når det gjelder statuslys så er dette en harmonisering mot UK CAP 437 og er en endring som har vært etterlyst av aktørene. En av leverandørene av lysarmaturer angir at kostnaden for en komplett installasjon av statuslys vil kunne være om lag kroner 250.000 eks. mva.

Forutsetningen om at det i utgangspunktet skal være like sikkert å operere fra et dekk med mangler eller fra et dekk som ikke tilfredsstillers dagens krav - som fra et som tilfredsstillers alle gjeldende krav - kan medføre at det må settes begrensninger i nyttelasten under enkelt forhold. Dette vil i så fall kunne redusere antall passasjerer som kan tas med på enkelte flyginger.

Samtidig foreslås det visse forenklinger, blant annet belysningskrav som er mer tilpasset markedsutviklingen. Enkelte av forenklingene består av harmonisering mot kravene i UK CAP 437, noe som vil innebære at innretninger og skip fra britisk sokkel enklere vil kunne flyttes og benyttes på norsk sokkel og v.v. uten mange og fordyrende endringer.

Dagens BSL D 5-1 § 38 inneholder en bestemmelse om at en innretning eller skip skal være utstyrt med aeromobilt radiofyr (NDB). Luftfartstilsynet har ikke sett behov for å videreføre et slikt generelt krav som har vært tenkt å bidra til posisjonsbestemmelse ifm innflyging til installasjonen. Dette løses nå bedre med annen teknologi (GNSS).

Forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger, fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, fastsetter i § 9⁴ krav om aeromobilt radiofyr for flyttbare innretninger og skip som er omfattet av forskriften.

Det kan være tilfeller hvor det kan være hensiktsmessig med etablering av radiofyr med lang rekkevidde som et «back up-system» for navigasjon i underveisfasen. Dette er en annen type radiofyr enn det som normalt har vært installert og vil i så fall knytte seg til innretninger i områder med lite annen navigasjonsinfrastruktur. Bakgrunnen for dette er sårbarhet med GNSS blant annet når det gjelder jamming. Luftfartstilsynet mener at det i stedet for å være et krav i BSL D 5-1 bør vurderes tatt inn en hjemmel i tilknytning til innretninger brukt i petroleumsindustrien, slik at Petroleumstilsynet i de tilfellene hvor Luftfartstilsynet mener det av hensyn til flysikkerheten er nødvendig, kan kreve at det etableres aeromobilt radiofyr på innretningen. En slik overgang fra et absolutt skal-krav vil innebære en lettelse for næringen. For å sikre tilfredsstillende navigasjonsdekning i en overgangsfase kan det eventuelt tas inn en bestemmelse som fortsatt gir Luftfartstilsynet visse muligheter til å pålegge installasjon av NDB når det anses nødvendig. Det bes om innspill vedrørende dette punktet.

Det er generelt forsøkt å gi en bedre beskrivelse av de krav som skal gjelde, noe som vil gjøre det enklere for Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet å oppdatere sine forskrifter.

3.5. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

På bakgrunn av at det som nevnt tidligere allerede foreligger en omfattende regulering gjennom dagens BSL D 5-1, ventes det ikke at den foreslåtte forskriften vil innebære store økonomiske og administrative konsekvenser for helikopteroperatørene. De overgangsordningene som allerede eksisterer foreslås videreført.

4. Gjennomgang av de enkelte bestemmelsene

4.1. Om begrepet helidekk

Luftfartstilsynet foreslår å endre begrepsbruken fra helikopterdekk til helidekk. Dette fordi vi opplever at helidekk nå brukes som begrep innenfor luftfarten og ellers i dagligtale. Det er behov for å bruke begrepet i sammensatte uttrykk, og det oppleves da rent språklig som enklere med det kortere begrepet helidekk. Språkrådet har imidlertid vært skeptiske til en slik endret begrepsbruk og har i en uttalelse fra 13. mars 2018 til Luftfartstilsynet uttalt følgende:

Det er tradisjon for å benytte helikopterdekk som anbefalt term, mens helidekk har hatt status som kortform og dermed synonym, jf. Petroleumsordliste fra Kunnskapsforlaget (1988) og andre petroleumsordlister fra 80-årene. Med andre ord må det (selvsagt) være i orden å bruke helidekk. Imidlertid blir det et annet spørsmål om helidekk skal være den foretrukne termen, mens helikopterdekk bør ha status som synonym.

Jeg har vektlagt følgende kriterier når jeg har vurdert dette spørsmålet: belegg i skriftlige kilder, anbefalinger i andre språk, motivasjon (dvs. grad av selvforklaring) og språkøkonomi.

Om man ser på belegg i skriftlige kilder, ser det ut som om helikopterdekk fortsatt er den dominerende skrivemåten. Et søk i nb.no med bøker fra 2000 og fram til i dag viser at det finnes 31 bøker der

⁴ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-07-01-955>

helidekk benyttes, mens antallet bøker er 238 for helikopterdekk. Om man søker i NOU-er fra 2002 og framover på regjeringa.no, finner man at helidekk benyttes i én NOU, mens fire bruker helikopterdekk. Om man søker i alle type dokumenter på nettstedet er forholdstallet fem mot 46.

Et søk i Lovdata Pro gir ni treff for helidekk og 119 for helikopterdekk*. Et søk i mediearkivet Retriever bekrefter denne fordelingen. I 2016 ble helidekk* brukt 21 ganger mot 75 ganger for helikopterdekk*. I fjor ble helidekk* brukt 21 ganger og helikopterdekk* 75. Nå retter avistekster seg riktig nok mot et mer allment publikum, men det er et poeng at det er samsvar mellom ordform i forskrifter og i mer allmenne tekster.*

Når deg gjelder muntlig bruk, er det vanskelig for oss å vurdere hvilken ordform som er mest i bruk. Det er godt mulig at det er helidekk, men jeg er usikker på om det er avgjørende siden utgangspunktet her er den skriftlige sjangeren forskrift.

Når det gjelder andre skandinaviske språk, ser vi at helidæk er noe i bruk på dansk, men den anbefalte ordformen i danske EU-dokumenter er fullformen helikopterdek. Det samme gjelder svensk, der helidäck er noe i bruk, mens helikopterdäck må sies å være anbefalt, jf. [Rikstermbanken](#) og [termbasen IATE](#), som benyttes for oversettelse av EU-dokumenter. Her må det også nevnes at anbefalt skrivemåte for engelsk er helideck, ifølge IATE.

Av helidekk og helikopterdekk må nok helikopterdekk sies å være den mest selvforklarende termen. Selv om heli- er gjenkjennelig som kortform for helikopter for en del språkbrukere, også utenfor fagmiljøene (jf. også heliport), er det ikke sikkert at det er umiddelbart forståelig for alle. Om man erstatter helikopterdekk med helidekk i forskrifter, kan man bidra til å innføre en mer sjargongaktig språkbruk som nok ikke er helt nødvendig.

Det finnes likevel et argument som taler for helidekk. Kortformen er språkøkonomisk, og det kommer til uttrykk om man bygger på sammensetninger med flere ledd, f.eks. helidekkoperasjon og helidekkonstruksjon. Dette momentet taler for helidekk, men kan ikke vektlegges like mye som de andre.

På grunnlag av disse momentene er vi skeptiske til at forskriften benytter skrivemåten helidekk i stedet for helikopterdekk.

Det bes om innspill om hva som skal være begrepsbruken fremover, dvs. om *helikopterdekk* eller *helidekk* skal benyttes som begrep.

4.2. Gjennomgang av de enkelte bestemmelsene

Under er en gjennomgang av forslaget til ny forskrift. I de tilfellene der det ikke foreslås noen materielle endringer i bestemmelsen sammenlignet med dagens BSL D 5-1, er dette ikke kommentert. Det er altså kun i de tilfellene hvor det reelt foreslås endringer at bestemmelsen kommenteres, dvs. mer enn rent språklige endringer. Merk ellers at kommentarene under er korte og må sammenholdes med utkastet til veiledning som kan inneholde mer utfyllende kommentarer om forståelsen av bestemmelsene.

Vedlagt høringen er en sammenligningsmatrise som viser sammenhengen mellom bestemmelsene i dagens BSL 5-1 og utkastet til ny forskrift.

Dagens BSL D 5-1 har et vedlegg med en del tegninger som illustrerer enkelte av bestemmelsene. Disse tegningene vil nå bli tatt inn som en del av veiledningen til forskriften.

§ 1 Virkeområde

I utgangspunktet videreføres virkeområdet fra dagens BSL D 5-1, men med en forenklet ordlyd slik at virkeområdet kommer klarer frem. Forskriften gjelder for flyging til og fra offshore helidekk. I dette ligger det også flyging mellom offshore helidekk.

Virkeområdet i dagens BSL D 5-1 knyttes til petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, mens det ikke er inntatt en slik begrensning i forslaget. Dette innebærer at forskriftens krav også vil gjelde for flyginger til og fra offshore helikopterdekk hvor innretningen/skipet ikke inngår i noen form for aktivitet knyttet til petroleumsvirksomhet. Dette kan for eksempel være vindmølleplattformer, passasjerskip eller havfarmer med helidekk.

Virkeområdet må sees i sammenheng med definisjonen av helikopteroperatør i § 3 bokstav f. Det foreslås at med virkning for denne forskriften at helikopteroperatør skal forstås som et foretak som innehar særskilt tillatelse for offshoreoperasjoner i tråd med forskrift 7. august 2013 nr. 956 § 4a (bestemmelse som er på høring, jf. punkt 2.2 over). Dette innebærer at det er flyginger i kategoriene CAT, SPO og NCC som er omfattet av forskriften.

Forskriften vil gjelde for norske helikopteroperatører som utfører flyging til/fra/mellom offshore bestemmelsessted i form av helidekk også utenfor norsk kontinentalsokkel.

Overgangsbestemmelsene som i dagens BSL D 5-1 er inntatt innledningsvis er flyttet til § 53.

§ 2 Definisjoner

Definisjonen av *innretning* er endret slik at den ikke lenger kun knytter seg til petroleumsvirksomhet.

Videre er begrepet *helidekk* innført til erstatning for *helikopterdekk*, se punkt 5.1 over.

Det er ellers tatt inn en del nye begreper i definisjonene: *periferisirkel*, *helidekkoperatør*, *helikopteroperatør* og *mørke*. Forkortelsen D_H er innført. D_H benyttes om den formelle størrelsen på helidekket (FATO/TLOF), når alle krav er tilfredsstilt. D_H benyttes på lignende måte for eksempel i *NORSOK Standard C-004 Helicopter deck on offshore installations*.

§ 3 Krav til bruk av helidekk

Helikopteroperatøren kan kun bruke helidekk som operatøren finner egnet for bruk. Helikopteroperatørens plikt til å gjøre denne vurderingen fremgår av SPA.HOFO.115 (forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, forordning (EU) nr. 965/2012) og slås for øvrig fast i utkastets første ledd.

Forslaget til forskrift fastsetter krav som på de berørte områdene i praksis utgjør helikopteroperatørens kriterier for å vurdere - uavhengig av hvem som har eller ikke har godkjent helidekket – om helidekket er egnet for bruk. Kriteriene knytter seg til utforming, plassering, design, styrkeberegning og bygging etc. Alle disse forholdene er omtalt i forskriften, men kun overordnet.

Helikopteroperatøren må ha gjennomført en revisjon og en risikovurdering og faktisk finne det aktuelle helidekket egnet for bruk. Luftfartstilsynet fører tilsyn med at helikopteroperatørene har et system som sikrer at de kun benytter helidekk som er egnet til bruk

Helidekk som fullt ut tilfredsstiller krav fastsatt av Petroleumstilsynet eller Sjøfartsdirektoratet i deres forskrifter, har i utgangspunktet de grunnleggende egenskaper som et egnet helidekk skal ha. Dersom det er mangler ved helidekket eller omgivelsene, må helikopteroperatøren risikovurdere forholdet og eventuelt sette begrensninger slik at risikonivået ikke blir negativt påvirket av mangelen. Det bør være like sikkert å operere på et helidekk med mangler som på et helidekk som tilfredsstillere alle krav.

I andre ledd er det slått fast at helikopteroperatøren kun kan benytte helidekk der det er samtykke til bruk fra Petroleumstilsynet eller godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet. Hvis det er tale om en innretning som ikke kommer inn under regelverket til Petroleumstilsynet eller Sjøfartsdirektoratet, så må kravene i forskriftens kapittel III til og med XII være oppfylt. § 16 fastsetter at i disse tilfellene så må helidekket være godkjent av aktuell myndighet i det landet helidekket eller skipet er hjemmehørende.

Kapittel III inneholder krav til dokumentasjon av virksomhet i tilknytning til et helidekk.

§ 5 Ledelsessystem

I hovedsak er bestemmelsene om krav til ledelsessystem for helidekkoperatøren forsøkt klargjort og samlet i en felles paragraf. (Bestemmelsene er fragmentert og oppdelt i flere paragrafer i dagens BSL D 5-1.) Det er tatt inn et krav om at dokumentasjon skal være basert på en risikovurdering og være tilpasset det konkrete helidekket hvor flygingen skal skje til. Det er videre presisert at dokumentasjonen og prosedyrene må være koordinert med helikopteroperatører som skal benytte helidekket, og at det skal være tilgjengelig for disse helikopteroperatørene.

Kravet om prosedyrer og treningskrav er utvidet til å omfatte også annet personell som utfører sikkerhetskritiske oppgaver i forbindelse med helikoptertransporten. Dette gjelder personer som utfører innsjekk, veiing og håndtering av bagasje og last, inkludert farlig gods.

Det er tatt inn en bestemmelse om merking av sperret dekk, basert på erfaringene etter nødlandingen på Yme i 2013. (SHT rapport 2015/11).

§ 6 Journalføring

Nytt krav om at det skal føres en journal som dokumenterer drift og bruk av helidekket.

§ 7 Helidekkdata mv.

Kravet om dokumentasjon og vedlikehold av helidekkdata er gjort mer funksjonsbasert, uten detaljert oppramsing av hva som inngår i dataene. Det er imidlertid innført et krav om at helidekkoperatøren må dokumentere og vedlikeholde også andre data av betydning for flysikkerheten, dvs. ut over rene helidekkdata.

I veiledningen er det detaljert listet opp hva som forventes av dokumentasjon og det finnes en mal for hvordan dette bør framstilles.

Videre er det klargjort at helikopteroperatører skal ha tilgang til helidekkdataene og andre data av betydning for flysikkerheten. Det er også fastsatt krav til kunngjøring av dataene.

Her bes det dermed om innspill på om det er ønskelig å etablere dette som en del av kunngjøringstjenesten på lignende måte som for øvrig flyplasser.

§ 8 Helidekk-rapport

Dagens praksis foreslås forskriftsfastsatt.

§ 9 Avvikssystem

Bestemmelsen som foreslås er en klargjøring av bestemmelsen i dagens BSL D 5-1.

Helidekkbemanning har nå rapporteringsplikt etter forskrift 1. juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. § 1 (BSL A 1-3), og det er derfor ikke nødvendig å fastsette noe om rapporteringsplikt i denne forskriften. I veiledningen er det tatt med utdrag fra aktuelt regelverk om hva som skal eller bør rapporteres, for å gjøre informasjonen lettere tilgjengelig for berørte medarbeidere.

Kapittel IV inneholder bestemmelser i tilknytning til helidekkbemanningen.

§ 10 Helidekkbemanning

§ 10 viderefører krav til helidekkbemanning i tillegg til å fastsette oppgaver som helidekkbemanningen skal utføre. Når det gjelder krav til særskilt utstyr til helidekkbemanning foreslås dette fastsatt i § 47.

§ 11 Kompetanse

Krav til kompetanse for helidekkbemanning er skilt ut i en egen paragraf.

I **kapittel V** foreslås det å samle bestemmelser knyttet til utforming av et helidekk. I dagens BSL D 5-1 er disse bestemmelsene fordelt over flere kapitler.

§ 13 Utførelse og konstruksjon

I hovedsak er det her en videreføring av kravene i dagens BSL D 5-1. Rekkefølgen på kravene er noe endret for at kravene skal komme klarere frem.

§ 14 Størrelse

Forskriften etablerer D_H som et begrep. Begrepet D_H benyttes som et mål for helidekkets diameter målt innenfor periferisirkelen. Dette sammenfaller med de formelle kravene til Final approach and take-off area og Touchdown and lift-off area (FATO/TLOF). Begrepet D_H benyttes altså i tilknytning til helidekket, mens D benyttes i tilknytning til helikopteret. Det bes spesielt om kommentarer knyttet til forslaget om å innføre begrepet DH -verdi.

§ 17 Sklisikkerhet

Første ledd av paragrafen er i utgangspunktet en videreføring av dagens BSL D 5-1 § 16 første ledd. Kravet er imidlertid betydelig endret og gjort mer funksjonsbasert og det foreslås ikke en konkret friksjonskoeffisient. Veiledningen beskriver hvordan sklisikkerheten kan vurderes. Videre stilles det krav til overvåking av

helidekkets beskaffenhet og at det må etableres prosedyrer og tiltak som sikrer tilstrekkelig sklisikkerhet. Begrepet *friksjon* er erstattet med begrepet *sklisikkerhet*.

§ 18 Landingsnett

§ 18 inneholder de resterende kravene fra dagens BSL D 5-1 § 16. Ut over dette foreslås det en videreføring av kravene.

§ 19 Maling

Det foreslås som et krav at maling som skal benyttes på eller i tilknytning til helidekket må være sertifisert for lav flammespredning. Dette erstatter kravet i dagens BSL D 5-1 som sier at maling «skal være av brannhemmende type». Endringen foreslås på bakgrunn av meldinger om at det er svært vanskelig å finne egnet maling som er av brannhemmende type. Samtidig presiseres det i bestemmelsen at malingen må gi tilstrekkelig sklisikkerhet. Dette er omtalt i veiledningen til § 17.

§ 20 Sikringskant

I hovedsak foreslås det en videreføring av kravene i dagens BSL D 5-1. I tredje ledd spesifiseres det på grunnlag av etablert praksis, at sikringskanten kan utgå ved adkomster, forutsatt at det er etablert tiltak som sikrer at skum som benyttes for brannbekjemping og vann ledes ned i rennen.

§ 21 Renne

Det foreslås tatt inn enkelte nye krav i andre ledd for å gi avklaring på enkelte spørsmål som har blitt reist de siste årene. I dagens BSL D 5-1 er det i bestemmelsen om renne i § 22 et krav om at helidekket skal være tett. Dette er flyttet til § 13.

§ 22 Sikkerhetsnett

Det foreslås tatt inn en beskrivelse av hvordan akseptabel test av sikkerhetsnettet kan gjennomføres, jf. andre ledd fjerde setning. Dette er foreslått for å gjøre det enklere å gjennomføre tester. Videre er krav til bredde på sikkerhetsnettet harmonisert mot UK CAP 437. Ut over dette er paragrafen i hovedsak en videreføring av kravene i dagens BSL D 5-1.

§ 24 Fortøyningsfester

Bestemmelsen fra dagens BSL D 5-1 foreslås videreført. I tillegg foreslås et nytt krav i andre setning for å spesifisere at de nedsenkede festene må være dimensjonert slik at aktuelt fortøyningsutstyr kan benyttes.

Kapittel VI inneholder bestemmelser om hinder og hinderfrie soner. I dagens BSL D 5-1 er begrepene *hinder* og *hindringer* begge benyttet, mens det i forslaget til ny forskrift kun brukes begrepet *hinder*.

Bestemmelsene om hinder og hinderfrie soner er noe omstrukturert i forhold til dagens BSL D 5-1, uten at dette innebærer noen særlige endringer.

§ 25 210° hinderfri inn- og utflygingssektor

§ 25 fastsetter et krav om at helidekket skal ha en 210° (grader) hinderfri inn- og utflygingssektor. Det fastsettes også hvordan denne sektoren skal beregnes.

§ 26 180° hinderfri sektor

Paragrafen fastsetter et krav om at det skal være en viss hinderfri sektor og hvordan denne skal beregnes. Det foreslås ikke særlige endringer sammenlignes med dagens BSL D 5-1 og fallgradienten 5:1 videreføres siden det ikke er funnet dokumentasjon på at mindre bratt fallgradient (for eksempel 3:1) er tilstrekkelig. Her bes om innspill på om det er grunnlag for å vurdere annen fallgradient, med dokumentasjon for aktuelle helikoptertyper.

§ 27 Hinder i 210° inn- og utflygingssektor

Det fastsettes innledningsvis at det på eller i umiddelbar nærhet av helidekket ikke skal være hinder som rager over helidekkets nivå. Det er i andre setning inntatt en ny spesifisering av hvilke hinder som likevel godtas. For å sikre forståelsen av kravet er det spesifisert i andre ledd at andre enkeltstående hinder enn det som følger av første ledd ikke er tillatt. Dette gjelder selv om de er nødvendige for helidekkets drift og selv om de ikke rager høyere enn 25 cm over helidekkets nivå.

§ 28 Hinder utenfor 210° inn- og utflygingssektor

D_H er benyttet som grunnlag for beregningen. LOS-sektorens betydning for D_H er spesifisert da dette ble uklart som følge av endringen av krav til størrelse på helidekk i 2008.

Kapittel VII inneholder bestemmelser om merking og visuelle hjelpemidler.

§ 29 Vindpølse

§ 29 er i hovedsak en videreføring av dagens BSL D 5-1 selv om paragrafen er en del omskrevet om omstrukturert. Det er imidlertid foreslått et nytt fjerde ledd som fastsetter at det alltid skal finnes en ekstra vindpølse i reserve. Den ekstra vindpølsen må være lagret slik at den kan monteres før neste helikopterankomst.

§ 30 Merking av helidekk og landingsområde

I hovedsak foreslås det en videreføring av dagens BSL D 5-1. Det foreslås - som en konsekvens av innføring av D_H - at referansesirkelen skal merkes etter D_H -verdi, jf. tredje ledd.

§ 31 Navnemerking

Første ledd er en videreføring av dagens BSL D 5-1. I andre ledd foreslås en forskriftsfesting av gjeldende praksis som et nytt krav om at boretårn skal være merket med innretningens navn. Etter det Luftfartstilsynet er kjent med er nær alle innretninger på norsk kontinentalsokkel allerede merket i tråd med forslaget. Kravet foreslås forskriftsfastsatt siden merkingen er et godt hjelpemiddel for å identifisere korrekt destinasjon på lengre avstand.

§ 33 Merking av helidekkets størrelse og største tillatte masse

Også her foreslås det, som en konsekvens av innføring av D_H , at merkingen skal angi dekkets faktiske D_H -verdi i meter. Det foreslås at merkingen skal være hvit eller i en annen egnet kontrastfarge. Det foreslås at tallene skal ha en høyde på cirka 90 cm. Denne økningen fra tidligere 60 cm er gjort som harmonisering mot CAP 437.

Det foreslås et overgangsregel på 2 år, jf. § 53 femte ledd, noe som vil innebære at merkingen må være endret innen 1. januar 2021. Det bes om innspill om den foreslåtte overgangsperioden.

§ 34 Merking av hinder

Bestemmelsene om merking av hinder foreslås nå samlet i en ny paragraf.

Det foreslås å spesifisere at bein på oppjekkbare innretninger også skal være merket og i tillegg måten dette skal merkes på. Det bes særlig om innspill til forslaget om merking av bein på oppjekkbare innretningen, blant annet om hvordan dette rent praktisk kan la seg gjøre. Det bes også innspill til alternative tekniske løsninger for merking av flammetårn og oppjekkbare innretninger.

§ 35 Skilt og fysisk stengsel av adkomster

Det foreslås at adkomstene må kunne stenges fysisk. For øvrig foreslås det en del presiseringer i forhold til bestemmelsene i dagens BSL D 5-1.

§ 36 Helidekkbelysning

I tilknytning til helidekk som skal benyttes for flyging i mørke eller under forhold med redusert sikt, foreslås det fastsatt hvilke krav til helidekkbelysning som må være oppfylt. En mindre forskjell fra dagens BSL D 5-1 er at den knytter kravene til *nattflyging* eller under forhold med redusert sikt.

Det foreslås flere endringer, blant annet at kantlys skal ha en lysstyrke på minst 30 candela.

Det er gitt mulighet for å benytte annen belysning enn den som er spesifisert i forskriften. Dette er en harmonisering med UK CAP 437 og belysning som tilfredsstillere retningslinjene der, vil være akseptable i henhold til denne forskriften. Her bes om innspill på om det er ønskelig etter hvert å endre belysningskravene i BSL D 5-1 slik at de blir like CAP 437, og eventuelt med hvilken overgangsperiode.

Det foreslås også i første ledd bokstav c krav som er i tråd med AMC1 SPA.HOFO.115 e (3) underpunkt III, om at det skal etableres et visuelt varslingsystem (statuslys) som indikerer status for helidekket. Dette varslingsystemet skal aktiveres automatisk dersom det oppstår en situasjon som utgjør en uakseptabel risiko for helikopteroperasjon. Kravet er for øvrig en harmonisering mot UK CAP 437. Det bes særlig om kommentarer til forslaget på dette punktet.

Kapittel VIII inneholder bestemmelser om værinformasjon og meteorologisk utstyr.

§ 37 Værinformasjon og meteorologisk utstyr

EU-kommisjonen har vedtatt en ny forordning (EU) 2017/373 som er en konsolidering og sammenstilling av eksisterende regelverk for lufttrafikk- og luftnavigasjonsstyring i en ny, felles forordning. Her inngår også bestemmelser om værtjeneste. I forbindelse med gjennomføringen av forordning (EU) 2017/373 vil det bli tatt stilling til om bestemmelsene om værobservasjon skal beholdes i forskrift 28. januar 2008 nr. 81 om flyværtjeneste med en del særbestemmelser for offshore eller om disse særbestemmelsene skal tas inn i forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helidekk.

For innretninger eller skip som i henhold til forskrift 28. januar 2008 nr. 81 om flyværtjeneste er pålagt å utføre rutinemessig værobservasjon, så gjelder kravene i den forskriften. For tilfeller hvor innretningen eller skipet

ikke kommer inn under forskrift 28. januar 2008 nr. 81 om flyværtjeneste, så gjelder kravene i utkastets §§ 37 og 38 i stedet for.

§ 38 Kompetanse

Bestemmelsen som foreslås skal sikre at personell som videreformidler informasjon har nødvendig opplæring.

Kapittel IX inneholder en del krav i tilknytning til helidekkets operative utrustning.

§ 39 Registrering av helidekkets bevegelser

Det foreslås kun mindre justeringer sammenlignet med dagens BSL D 5-1. Det foreslås imidlertid at registrering av helidekkets bevegelser også skal omfatte maksimal helning (inclination).

§ 40 Sambandsutstyr

Når det gjelder sambandsutstyr så foreslås det at radiosamband i forbindelse med helikopteroperasjoner skal lagres i minst 30 dager.

§ 41 Videoovervåking

Dette er en nytt krav om videoovervåking av helidekket. Tilsvarende som over foreslås det at bilder fra videoovervåking av helidekket skal lagres i minst 30 dager.

Helidekket skal være kontinuerlig videoovervåket. Luftfartstilsynet mener at kravet er nødvendig for å sikre at overvåkingen er i gang når det skjer landing på helidekket. Landing på helidekket kan også skje utenom avtalte tidspunkt og spesielt i disse tilfellene er det av betydning at det finnes videoovervåking. Hvis helidekket benyttes til for eksempel trim- og fritidsområde for de ansatte i perioder hvor det ikke er planlagt landinger på helidekket, kan videoovervåkingen slås av. Det forutsettes at det er beskrevet i prosedyrene for normal drift hvordan det sikres at overvåkingen tar til igjen så snart aktiviteten er avsluttet, jf. § 5.

§ 42 Tankingsanlegg for drivstoff

I hovedsak foreslås bestemmelsen i dagens BSL D 5-1 videreført.

Luftfartstilsynet vil i etterkant av høringen be Petroleumstilsynet om å vurdere å ta inn en bestemmelse i deres regulering, i den grad dette ikke allerede er på plass, som vil innebære at når hensynet til beredskap eller andre viktige samfunnshensyn gjør det nødvendig, så kan det kreves installert tankingsanlegg for drivstoff på en innretning.

Kapittel X inneholder bestemmelser om brann- og redningsberedskap.

§ 44 Utstyr for brannbekjempelse

I stedet for å duplisere kravene til utstyr for brannbekjempelse slik disse er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet i forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger, foreslås det kun å henvise til denne forskriftens § 38. Kravene her vil dermed gjelde for alle innretninger og skip.

Sjøfartsdirektoratet planlegger å sende på høring utkast til en forskrift med visse endringer i forskriften fra 2008. I den grad det skjer endring i paragrafnummereringen, vil dette bli inntatt i den endelige forskriften. Hvis

Sjøfartsdirektoratet vedtar endringer i sin forskrift i tid etter at denne forskriften er vedtatt, vil korrekt paragrafhenvising bli rettet opp gjennom at det vedtas en endringsforskrift.

§ 45 Sikringstiltak for helidekk med tankanlegg for drivstoff

Som over foreslås det henvisninger til forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger i stedet for en duplisering av kravene som fastsatt i denne forskriften. Kravene vil også gjelde både for innretninger og skip.

Kapittel XI inneholder alternative krav for helidekk på skip.

§ 48 Hinderfrie sektorer

§ 48 fastsetter alternative krav til hinderfri sektorer, dvs. som alternativ til kravene i utkastets kapittel VI. Sammenlignet med dagens BSL D 5-1 er foreslås nå spesifiserte alternative krav.

Kapittel XII inneholder tilleggskrav for bruk av helidekk på normalt ubemannet innretning.

§ 51 Tilleggskrav - normalt ubemannet innretning (NUI)

Det foreslås spesifiserte krav som skal gjelde for helidekk på en innretning som normalt er ubemannet. Dette betyr at det ikke lengre er nødvendig med dispensasjon for å bruke en NUI, dersom forskriftens krav er oppfylt.

Kapittel XII inneholder avsluttende bestemmelser

§ 51 Sanksjoner og gebyr

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

§ 52 Dispensasjon

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

§ 53 Ikrafttredelse og overgangsregler

Det foreslås ikrafttredelse 1. april 2019.

5. Oppsummering

Luftfartstilsynet foreslår en ny forskrift som skal regulere flyging til/fra/mellom offshore helidekk og erstatte dagens BSL D 5-1. Utkast til forskrift er vedlagt sammen med en innholdsfortegnelse og en matrise som sammenligner forslaget til ny forskrift med dagens BSL D 5-1.

Vedlagt er videre utkast til veiledning til forskriften. Denne vedlegges for å lette arbeidet med gjennomgang av forskriftsutkastet. Endelig veiledning vil bli utarbeidet etter at høring er gjennomført. Veiledningen har to vedlegg: *Mal for Heliport Information Sheet* og *Helikopterdata*.

6. Høring

Interesserte som har kommentarer til forslaget til ny forskrift bes om å sende disse til Luftfartstilsynet, primært per e-post til postmottak@caa.no. Høringsuttalelser bes merket med referansenummer 18/02954.

Høringsfristen er 1 september 2018.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

- flyoperativ inspektør Ørnulf Lien, lie@caa.no
- flyplassinspektør Per Helge Wilhelmsen, phw@caa.no.

Man må ikke være blant høringsinstansene for å sende inn svar på en høring.