

NotatSaksbehandler
Tom Egil Herredsvela, tlf.

Til:

Adressater iht. liste

Høring: Forskrift om endring av forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk**1. Høring**

Vedlagt følger utkast til forskrift om endring av forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk, heretter omtalt som BSL A D 5-1.

Forskriften er på høring med **høringsfrist 22. november 2023**.

Høringskommentarer sendes til **postmottak@caa.no** og merkes med **saksnummer 23/06954**.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

Tom Egil Herredsvela,

E-post: teh@caa.no

Telefon: 940 56 221

2. Sammendrag

Utkastet til forskrift er utarbeidet av Luftfartstilsynet.

Forslaget vil korrigere bestemmelsen i BSL D 5-1 § 45 som vi har sett medfører et utilsiktet omfang av dispensasjonssøknader. I tillegg rettes og presiseres deler av bestemmelsene i § 21, § 26, § 27 og § 53.

3. Behovet for regelverksendring

Fremstillingen i dette høringsnotatet følger føringene i Utredningsinstruksen (instruks for utredning av statlige tiltak) fastsatt av Regjeringen.

Etter Utredningsinstruksen skal følgende spørsmål besvares ved utredning av statlige beslutningsgrunnlag:

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

3.1 Hva er problemet og hva vil vi oppnå?

3.1.1 Endring av § 45.

BSL D 5-1 § 45 regulerer hvilken brann- og redningsberedskap som må være etablert på et helikopterdekk for at helikopteroperatøren skal kunne benytte det.

I tidligere utgave av forskriften krevde bestemmelsen at helikopterdekket måtte være i samsvar med henholdsvis Petroleumstilsynets og Sjøfartsdirektoratets forskrifter. I forsøk på å gjøre bestemmelsen mer presis ble den endret i 2021, slik at helikopterdekket må oppfylle kravene til brann- og redningsberedskap i forskrift 18. mars 2021 nr. 815 om helikopterdekk på flyttbare innretninger kapittel 8.

Det man da ikke var klar over var at mange helikopterdekk på skip da ikke lenger tilfredsstilte kravene i forskriften, på tross at de er godkjent etter Sjøfartsdirektoratets forskrifter. Dette har medført en utilsiktet tilstramning av bestemmelsen. For å unngå driftsforstyrrelser i helikoptertrafikken til slike helikopterdekk på skip, har Luftfartstilsynet derfor måtte utstede dispensasjon til helikopteroperatører som benytter de aktuelle helikopterdekkene.

For å komme bort fra dette foreslås det at ordlyden i § 45 endres slik at helikopterdekk på skip som er godkjent etter Sjøfartsdirektoratets forskrifter, igjen kan benyttes. Årsaken til at det i utkastet til bestemmelse ikke henvises like presist til disse bestemmelsene, er at bestemmelsene om brann- og redningsberedskap for helikopterdekk på skip finnes i ulike forskrifter som igjen viser til bestemmelser i internasjonale konvensjoner. Å finne en like presis henvisning uten at dette kompliserer bestemmelsen i § 45, har vist seg vanskelig. Når det gjelder skip er derfor forslaget å gå tilbake til bestemmelsens opprinnelige ordlyd før den ble endret i 2021.

3.1.2. Endringer i § 21 og § 53.

BSL D 5-1 § 21 regulerer kravene til sikkerhetsnett rundt helikopterdekket. 1. juli 2019 ble det i denne bestemmelsen innført nye krav. Samtidig ble det gjort unntak fra enkelte av kravene av hensyn til eksisterende helidekk på eldre innretninger og skip. For disse helidekkene skulle kravene slik de var før 1. juli 2019 fortsatt gjelde. For å forenkle plasseringen av disse unntakene foreslås det nå å samle disse i § 53 tredje ledd. I tillegg forenkles ordlyden i unntaket ved å henvise til kravene som gjaldt før 1. juli 2019. Det samme gjelder bestemmelsen som foreslås i § 53 fjerde ledd.

§ 21 nytt tredje ledd re-introduserer noe som dessverre feilaktig falt ut ved forrige endring av bestemmelsen i 2021, nemlig muligheten til å ha nedsenket gangbro som sikring rundt helikopterdekket.

Til slutt foreslås det også endring av § 53 femte og sjette ledd, ettersom kravet til risikovurdering og endring i samsvar med forskriften, også bør gjelde alle unntakene som er gitt i denne bestemmelsen og ikke bare unntakene i § 53 første og annet ledd som i dag.

3.1.3 Endring av § 26 første ledd.

Teksten i bestemmelsen foreslås endret for å tydeliggjøre at den hinderfrie sektoren skal regnes fra ytterkanten av konstruksjonene som neves, samt få med at utkragingen også regnes med blant disse konstruksjonene.

3.1.4 Endring av § 27.

Bestemmelsen i § 27 bokstav b endres slik at det henvises til riktig del av bestemmelsen i § 21.

3.2 Hvilke tiltak er relevante?

Siden forholdene nevnt i pkt. 3.1 alt er regulert i forskrift, må de aktuelle endringene også gjøres i form av forskrift.

3.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket

Luftfartstilsynet kan ikke se at saken reiser prinsipielle spørsmål slik dette er angitt i Utredningsinstruksen med tilhørende veileder.

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

Endringene nevnt i pkt. 3.1 er varige. Endringene vil direkte gjelde helikopteroperatører som flyr til helikopterdekk som omfattes av forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk. Endringene vil også indirekte påvirke aktørene som har slike helikopterdekk på aktuelle innretninger til havs og skip, ettersom forskriften regulerer kravene for at nevnte helikopteroperatører skal kunne benytte disse som landingsplass.

På myndighetssiden vil forskriftsendringen primært berøre Luftfartstilsynet, men også Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet ettersom deres forskrifter er harmonisert med forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk.

Hensikten med endringene som foreslås er å større klarhet i de aktuelle reglene. Dessuten vil endringen i § 45 fjerne den utilsiktede innstramningen av kravene for bruk av helikopterdekk på skip ref. pkt. 3.1.1 over. Dette vil igjen føre til resursmessige besparelser hos helikopteroperatørene og hos Luftfartstilsynet ved at det vil redusere behovet for å søke dispensasjon for bruk av helikopterdekk på skip.

Luftfartstilsynet har ikke kunnet identifisere at de foreslåtte reglene vil få negative virkninger for de berørte partene. Bestemmelsen i § 45 vil imidlertid bli litt mindre presis enn dagens bestemmelse, men som nevnt i pkt. 3.1.1 anses dette nødvendig for å ikke komplisere bestemmelsen på uhensiktsmessig måte.

3.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

De foreslåtte forskriftsendringene anbefales vedtatt, ettersom dette vil rette forholdene nevnt i pkt. 3.1 over.

3.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Gjennomføringen av denne forskriftsendringen vil kreve at Luftfartstilsynet når ut med informasjon om endringen til de berørte aktørene. Dette vil bli ivaretatt gjennom informasjon på nettsiden til Luftfartstilsynet og publisering av et AIC-N informasjonsskriv til helikopteroperatørene. Luftfartstilsynet vil også informere andre berørte myndigheter, spesielt Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet.