

Notat

Saksbehandler

Hege Aalstad, tlf. +47 98261680

Til
Nina B. Vindvik/Direktorat

Kopi til

Høring - forslag til endringer i forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk

1. Innledning

Forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk (heretter BSL D 5-1) trådte i kraft 1. juli 2019. Forskriften gjelder for helikopteroperatører når de skal vurdere om et helikopterdekk er egnet for bruk, men vil indirekte ha betydning også for eiere av helikopterdekk og helikopterdekkoperatører. Dette fordi helikopteroperatører kun vil kunne fly til/fra offshore helikopterdekk, og mellom offshore helikopterdekk, som er i overensstemmelse med de krav som forskriften fastsetter.

Det har siden forskriften trådte i kraft kommet noen spørsmål som gjør det ønskelig å ta inn enkelte presiseringer i forskriften. I tillegg er det behov for enkelte endringer som følge av Sjøfartsdirektoratet har på høring endringer i forskrift med krav til helikopterdekk på flyttbare innretninger.

2. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører også høring

BSL D 5-1 gjelder for helikopteroperatører og fastsetter krav som skal ligge til grunn når de skal vurdere om et helikopterdekk er egnet for bruk, men vil indirekte ha betydning også for eiere av helikopterdekk og helikopterdekkoperatører. Dette fordi helikopteroperatører kun vil kunne fly til/fra offshore helikopterdekk, og mellom offshore helikopterdekk, som er i overensstemmelse med de krav som BSL D 5-1 fastsetter.

Så langt det gjelder helikopterdekk på innretninger i tilknytning til petroleumsvirksomhet, så gjelder kravene i forskrift 29. april 2010 nr. 634 om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten (innretningsforskriften). Innretningsforskriften § 70 viser tilbake til kravene i BSL D 5-1 og gjør de gjeldende for helikopterdekk på innretninger i tilknytning til petroleumsvirksomhet til havs. De endringene som foreslås i BSL D 5-1 får dermed indirekte virkning også for eier/operatør av innretninger i tilknytning til petroleumsvirksomhet til havs.

Når det gjelder innretninger og skip som kommer inn under sjøloven, fastsetter Sjøfartsdirektoratet kravene til helikopterdekk i egen forskrift; per i dag i forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger. Sjøfartsdirektoratet har nå på høring utkast til ny forskrift som skal erstatte forskriften fra 2008. Utkastet til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger er basert på dagens BSL D 5-1. Enkelte bestemmelser som ikke er relevant for flyttbare innretninger er utelatt, mens det i enkelte bestemmelser er gjort mindre tilpasninger. Sjøfartsdirektoratet foreslår relativt store endringer i kapitlet om brann- og redningsberedskap. Mer informasjon om Sjøfartsdirektoratets høring finnes her: <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/#hearings>

Luftfartstilsynet vil vurdere om tidspunkt for ikrafttredelse av endringen til BSL D 5-1 skal være sammenfallende med ikrafttredelse for ny forskrift som Sjøfartsdirektoratet skal fastsette, eller om ikrafttredelse blir 1. januar 2021.

3. Hvorfor foreslås endringer i forskriften?

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

3.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Luftfartstilsynet har allerede fastsatt en forskrift som fastsetter krav for luftfart med helikopter som bruker offshore helikopterdekk, her omtalt som BSL D 5-1. På bakgrunn av enkelte spørsmål som har kommet inn til Luftfartstilsynet etter at forskriftens trådte ikraft, er det det ønskelig å gjøre enkelte presiseringer. Videre har Sjøfartsdirektoratets gjennomgang vist at det er behov for en revisjon av bestemmelsene om brann- og redningsberedskap. Disse er også foreslått tatt inn i forbindelse med denne revisjonen.

3.2 Hvilke tiltak er relevante?

I denne saken foreligger det allerede en forskrift med tilhørende veiledning. Det er enkelte presiseringer som kan tas inn gjennom oppdatering av veiledningen, mens andre presiseringer og endringer må gjøres gjennom endring av forskriften.

3.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Saken innebærer ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

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

Luftfartstilsynet mener det i seg selv er en positiv virkning at det oppnås størst mulig samsvar mellom den forskriften som Luftfartstilsynet fastsetter og som gjelder for helikopteroperatørene, og den forskriften som Sjøfartsdirektoratet fastsetter og som gjelder for rederiene.

3.5 Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?

Det foreslås presiseringer og endringer slik at forskriftskravene i størst mulig grad er sammenfallende mellom BSL D 5-1 og den forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger som Sjøfartsdirektoratet skal fastsette.

3.6 Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for vellykket gjennomføring er særlig knyttet til at de to forskriftene får samme tidspunkt for ikrafttredelse.

4. Forslag til endringer

4.1 Helikopterdekkbemanning

Spørsmålet om helikopterdekkbemanningen skal være på 2 eller 3 personer var et sentralt spørsmål i høringen før vedtakelsen av BSL D 5-1. BSL D 5-1 § 10 femte ledd sier:

En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk hvor helikopterdekkbemanningen under start og landing minst består av tre personer.

Også etter at BSL D 5-1 ble vedtatt har spørsmålet om helikopterdekkbemanningen vært diskutert i Samarbeidsforum. Samarbeidsforumet har gitt innspill om at det i enkelte situasjoner må være tilstrekkelig med en helikopterdekkbemanning på 2 personer. Dette gjelder enkelte beredskapssituasjoner.

Bestemmelsen i BSL D 5-1 var ment å fastslå hva som skal være helikopterdekkbemanningen under normale operasjoner for å ivareta oppgaver som er sikkerhetsrelatert, men også andre oppgaver for en rask og smidig håndtering av passasjerer, bagasje og last. Det er klart at det vil kunne oppstå beredskapssituasjoner der det er nødvendig at den ene av personellet gjør andre helt nødvendige oppgaver. Det foreslås derfor tatt inn en presisering i forskriftsteksten. Gjennom denne presiseringen vil det kunne planlegges for at det i visse beredskapssituasjoner kun er en helikopterdekkbemanning på 2 personer.

Det er i BSL D 5-1 § 51 gitt visse tilleggskrav for normalt ubemannede innretninger (NUI). I femte ledd heter det:

Komplett helikopterdekkbesetning må alltid være med på første tur og om mulig forbli på helikopterdekket til siste start dersom det skal gjennomføres en serie flyginger.

Slik forskriften nå er utformet, innebærer dette at komplett helikopterdekkbesetning består av 3 personer. Det foreslås en endring av bestemmelsen som åpner for at komplett helikopterdekkbesetning for NUI består av 2 personer, men kun dersom risikovurderingen tilsier at flygingen kan gjennomføres med redusert helikopterdekkbemanning. Siden denne bestemmelsen kun angår NUI, foreslås det at presiseringen tas inn i tilknytning til § 51.

4.2 Statuslys

Det ble i BSL D 5-1 som trådte i kraft 1. juli 2019 innført nye krav til etablering av statuslys. Bestemmelsen finnes i § 36 første ledd bokstav c og lyder:

Et visuelt varslingsystem (statuslys) som indikerer status for helikopterdekket, og som aktiveres automatisk dersom det oppstår en situasjon som utgjør en uakseptabel risiko for helikopteroperasjon. Varslingssystemet må kunne overstyres manuelt av HLO.

Varslingssystemet må

- i. være synlig for helikopterbesetningen fra alle innflygingsretninger og når helikopteret står på helikopterdekket*
- ii. kunne dimmes slik at det ikke blander helikopterbesetningen*
- iii. være koblet opp mot installasjonens system for registrering av gassutslipp, slik at det aktiveres automatisk dersom gassnivået når farlig nivå*
- iv. være koblet opp mot installasjonens system for registrering av bevegelser på helikopterdekket, slik at det aktiveres når bevegelsene overstiger begrensningene.*

I overgangsreglene i § 56 tredje ledd er det fastsatt at visuelt varslingsystem (statuslys) må være operativt innen 1. januar 2021.

Bestemmelsen er utformet slik at kravet beskriver hvilken funksjon et visuelt varslingsystem skal ha, og ikke som et krav om et bestemt type system el.l. Det har siden forskriften ble vedtatt vært en del henvendelser til Luftfartstilsynet knyttet til kravet om visuelt varslingsystem, og særlig det siste kravet, dvs. punkt iv. Tilbakemeldingene knytter seg generelt til at det er utfordringer med å få etablert slike systemer innen fristen, men det er særlig trukket frem forhold knyttet til kravet om kobling opp mot system for registrering av bevegelser på helikopterdekket.

Luftfartstilsynet mener fortsatt at en slik kobling opp mot installasjonens system for registrering av bevegelser på helikopterdekket er ønskelig og må være et mål. Imidlertid ser vi at det vil være vanskelig å få dette på plass på kort sikt. Det foreslås derfor at dette kravet oppheves, og at overgangsregelen i § 53 tredje ledd samtidig endres slik at det blir gitt ytterligere ett år før visuelle varslingsystem må være operativt.

Med den endringen som foreslås her, vil et visuelt varslingsystem som oppfyller kravene i «Code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units, 2009» (MODU-koden) kapittel 13.5.26 kunne oppfylle kravene i bestemmelsen. Et varslingsystem der den tekniske utførelse og installasjon er i samsvar med retningslinjene for Helideck status light system i Edition 8 Amendment 1 av CAP 437 Standards for offshore helicopter landing areas vil også oppfylle kravene.

4.3 Brann- og redningsberedskap

Bestemmelsene om brann- og redningsberedskap er samlet i BSL D 5-1 kapittel 10. Så langt det gjelder kravene til utstyr for brannbekjempelse i § 45, er det vist til kravene i forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger. Det er også vist til denne forskriften også så langt det gjelder kravene for sikringstiltak for helikopterdekk med tankanlegg for drivstoff.

Sjøfartsdirektoratet har nå på høring nye bestemmelser om brann- og redningsberedskap i forbindelse med revisjon av forskriften om helikopterdekk på flyttbare innretninger. Bestemmelsene er samlet i denne utkastet til ny forskrift kapittel 9.

Det foreslås at BSL D 5-1 § 45 skal henvise til alle bestemmelsene i nytt kapittel 9, og at § 46 oppheves.

Når det gjelder bestemmelsene i dagens BSL D 5-1 §§ 47 og 48, så foreslås disse videreført siden disse kravene ikke inngår i Sjøfartsdirektoratets forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger, med unntak av ett element i § 48 tredje ledd som er tatt inn i utkastet til forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger § 7 fjerde ledd. (Når det er grunn til å anta at en faresituasjon kan oppstå på helikopterdekket under start og landing, skal bemanningen være ikledd brannbeskyttende utstyr.)

Det vises til Sjøfartsdirektoratets høring av ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger for detaljene knyttet til kravene for brann- og redningsberedskap. Høringen er publisert her: <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/#hearings>. I den grad det er innspill til disse bestemmelsene bes det om kommentarene primært sendes til Sjøfartsdirektoratet.

4.4 Endring av terminologi – skummonitor

Sjøfartsdirektoratet foreslår i utkastet til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger ny terminologi for det som i dagens BSL D 5-1 er omtalt som *skumkanon*. Ny benevnelse er skummonitor. Det foreslås derfor at *skumkanon* i BSL D 5-1 §§ 10 og 27 endres til *skummonitor* for å sikre enhetlig begrepsbruk.

4.5 Renne - nytt andre ledd til § 20

På bakgrunn av at Sjøfartsdirektoratet foreslår en presisering i sitt utkasts § 17 tredje ledd, foreslås tilsvarende bestemmelse tatt inn i BSL D 5-1 § 20 som nytt andre ledd: *Dreneringen skal fungere effektivt under krengevinklene som er aktuelle for helikopterlandinger.*

Denne bestemmelsen vil erstatte bestemmelsen i dagens § 20 andre ledd.

4.6 Bredde på gangbro – presisering i § 21 fjerde ledd

Det har vært reist spørsmål om hvordan bredden på nedsenket gangbro skal beregnes i visse tilfeller.

Bredden på sikkerhetsnettet måles fra ytterkanten av rennen til ytterkanten av rammeverket som sikkerhetsnettet er festet til. Helikopterdekkets ytterkant regnes normalt der skulderen er plassert, altså mellom helikopterdekket og rennen. Dersom den totale bredden av renne og nett er mindre enn 2,0 m er det ikke nødvendig at forholdet risikovurderes særskilt med hensyn på helikopterets ytelse.

Da dagens BSL D 5-1 ble vedtatt ble det ikke gjort noen endring i forhold til krav om størrelse på nedsenket gangbro/adkomst, sammenlignet med hva som gjaldt i tidligere forskrift fra 2008. Det er heller ingen endring i forhold til hva som er ytterkant av helikopterdekket eller hvordan dette måles.

Siden det likevel har vært enkelte spørsmål om dette, foreslås det tatt inn en presisering i form av at ordet renne tas inn i § 21 fjerde ledd tredje setning: Der det er nødvendig på grunn av adkomster og plassering av utstyr relatert til driften av helikopterdekket, kan gangbro, renne og utkraging likevel ha en total bredde på inntil 3,0 m fra helikopterdekkets ytterkant.

4.7 Adkomster - nytt andre ledd til § 22

Videre, også fordi Sjøfartsdirektoratet foreslår en presisering i sitt utkasts § 19, foreslås tilsvarende bestemmelse i BSL D 5-1 § 22 som et nytt andre ledd: *Adkomst til betjeningsplass for skummonitorene skal være arrangert slik at det ikke er nødvendig å passere deler av helikopterdekket.*

4.8 Endre henvisninger i kapittel VI om hinder

Kapittel 6 består av flere bestemmelser om hinderfrie sektorer og hinder i disse sektorene. Det har vært enkelte spørsmål om henvisningen i § 27 til bestemmelsen i § 26 andre ledd og hvordan denne skal forstås.

For å gjøre bestemmelsen klarere foreslås det at henvisningen tas ut, og at den aktuelle delen i § 26 andre ledd i stedet for tas som et nytt andre ledd i § 25. Endringen innebærer ingen endringer som sådan, men gjøres utelukkende for at innholdet i bestemmelsene skal bli lettere tilgjengelig.

4.9 Nytt varig unntak

Det kan være innretninger som har obstruksjoner som oppfylte kravet i tidligere BSL D 5-1, men som ikke oppfyller kravene i dagens BSL D 5-1 § 28 første ledd første setning der maksimal tillatte høyde for hinder i 150° sektor fra helikopterdekkets ytterkant og ut til en avstand på $0,12 D_H$ er 25 cm. I enkelte tilfeller kan det være tale om hinder som det rent faktisk ikke er mulig å få fjernet eller redusert til maksimal tillatt høyde. Det er derfor foreslått et varig unntak for de få tilfellene dette gjelder.

5. Høring

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

Høringsfrist 8. oktober 2020.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

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

På grunn av ferieavvikling vil eventuelle spørsmål ikke bli besvart før medio august.

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