

## Høringsmatrise

Paragraf	Høringsinstans	Merknad	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
Generelt	Privatperson	Luftfartstilsynets BSL D 5-1 har krav om 30 minutter opptak av siste radiosamband med helikopter., jf. § 40 siste ledd. Burde ikke lignende krav også være gjengitt i Sdir sin forskrift om helikopterdekk? F.eks. under en av §§ 3, 4 eller 5, eventuelt under § 9 om tilleggskrav til flyttbare innretninger i forskrift 1.7.2014 nr. 955 om radiokommunikasjon for norske skip og flyttbare innretninger.	En norsk flyttbare innretning kan opererer hvor som helst i verden, og det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at det ikke bør fastsettes særlige norske krav som vil gjelde uansett hvor i verden den flyttbare innretningen opererer.
Generelt	DNV GL	Har ingen tekniske kommentarer. Presentasjonsteknisk mener vi at man bør vurdere å inkludere CAA tekst i §13 og 14 istedenfor å vise til den, siden det meste annet i de tekniske delene er «kopiert» inn derfra.	Innspillet tas til følge.
Generelt	Luftfartstilsynet	BSL D 5-1 § 4 er ikke tatt med i forslaget. Dette bør vurderes inkludert, siden ansvaret for å innstille flygevirksomheten hviler like mye på rederiet og helikopterdekkbesetningen som på helikopteroperatøren, dersom det oppdages forhold som kan medføre skade.	Kravet som Luftfartstilsynet viser til her dekkes allerede av forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift 22. desember 1993 nr. 1239 om risikoanalyse for flyttbare innretninger.
§ 5	Luftfartstilsynet	I § 5 første ledd er det ikke tatt med "og andre som har behov for det", jf. BSL D 5-1 § 7 første ledd andre setning. Dette bør vurderes inkludert da det er like relevant at informasjonen gjøres tilgjengelig for andre aktører, f.eks. redningstjenesten, forsvaret, HEMS-operatører etc. som ikke omfattes av 'helikopteroperatør' (som kun er sivil HOF0-operatør), selv om de skal fly til dekket.	Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet endret innholdet i definisjonen av helikopteroperatør. Hvem som anses å være helikopteroperatør samsvarer med «luftfartsforetaket» som ble definert i helikopterdekkforskriften fra 2008. Denne definisjonen vil inkludere aktørene som Luftfartstilsynet ramser opp i sitt høringsinnspill.
§ 12	Luftfartstilsynet	Kravene i § 12 bør kvalitetssikres mot nye strukturkrav i Norsok standard C-004 og ny ICAO Doc 9261 Heliport manual Kap 3.	Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringer uten at forskriften må på ny høring. Paragrafen fastsettes derfor slik den var på høring.

			Sjøfartsdirektoratet vil derimot starte et arbeidet med å gjennomgå innholdet slik som foreslått i høringsinnspillene, og gjøre nødvendige endringer.
§ 12	Petroleumstilsynet	Vi registrerer at foreslått tekst fra Sjøfartsdirektoratet ikke er i tråd med nyeste versjoner av CAP437 og NORSOK C-004. Dette vil medføre at helikopterdekk på flyttbare innretninger etter denne forskriften vil ha lavere sikkerhet enn det som benyttes internasjonalt (CAP437) og det som benyttes på faste innretninger i Norge (NORSOK C-004). NORSOK C-004 er oppdatert i 2019 for å være i henhold til internasjonale retningslinjer, basert på hvordan disse er implementert i CAP437.	Se kommentaren ovenfor.
§ 18	Luftfartstilsynet	I § 18 andre ledd bokstav d vil formuleringen som er valgt for eldre installasjoner være mindre sikkerhetsfremmende enn det som følger av tilsvarende bestemmelse i BSL D 5-1 i og med at det mangler en begrensning for når nettet kan rage over dekket. Slik forslaget til § 18 er formulert blir dette et generelt unntak, og ikke bare når "særlige konstruksjonsmessige hensyn har gjort det nødvendig", jf. BSL D 5-1 § 21 tredje ledd.	Denne vurderingen er allerede gjort for norske flyttbare innretninger, og det vil derfor ikke være nødvendig å ha en slik formulering som i Luftfartstilsynets forskrift.
§ 29	Luftfartstilsynet	Det kan være behov for å presisere at alle lys skal være synlige med nattsynsbriller. Det bør i alle fall presiseres i § 29, eksempelvis tilsvarende som i -1 BSL E 2 tiende ledd: <i>Hinderlys som benytter Light Emitting Diodes (LED) skal utstråle lys med en bølgelengde som gjør hinderlysene synlige for flygere som benytter Night Vision Imaging System.</i>	Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringene uten at forskriften må på ny høring. Sjøfartsdirektoratet vil imidlertid vurdere dette ved en senere endring av forskriften.
§ 31	Hovedredningssentralen Sør-Norge	Det foreslås minimale forbedringer av belysningssystem på helikopterdekk.	Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringene uten at forskriften må på ny høring. Sjøfartsdirektoratet vil imidlertid vurdere dette ved

		Et tilsvarende krav (som i CAP-437 kapittel 4) for norske installasjoner vil signifikant øke sikkerheten under landing på helikopterdekk under nattforhold.	en senere endring av forskriften.
§ 31	Luftfartstilsynet	Vi ønsker å påpeke at statuslys som oppfyller kravene i § 31 også rent praktisk må tilfredsstillende de krav som følger av BSL D 5-1 § 36, og vi viser i den forbindelse særlig til kravet i BSL D 5-1 § 36 første ledd bokstav c om at systemet skal være koblet opp mot system for registrering av bevegelser på helikopterdekket og gassutslipp (eksplosjonsfarlig og giftig gass) Det kan derfor virke som om MODU-kravene rent praktisk vil komme i tillegg til de kravene som følger av BSL D 5-1.	I sjøfartsdirektoratets forskrift viser vi kun til kravene i MODU-koden.
§ 31 femte ledd	Norges Rederiforbund	Sjøfartsdirektoratet har svært lite begrunnelse utover at vi skal være i tråd med internasjonale regler, i dette tilfellet MODU-koden. Riggene på Norsk sokkel er i dag på svært mange områder utrustet langt utover det som følger av MODU koden, men ikke på dette punktet. Fra forbundets side kan vi etter å ha diskutert dette temaet med både helikopterdekk eiere og fly-operativt miljø, ikke se at dette tiltaket vil øke sikkerheten på Norsk sokkel. Dersom enheter med helikopterdekk skal operere i andre deler av verden der MODU koden er ratifisert må de løse problemet når det oppstår. Forbundet ber sjøfartsdirektoratet vurdere nødvendigheten av denne endringen.	Sjøfartsdirektoratet har gjort en endring etter høringen. Kravet om statuslys vil kun gjelde for boreinnretninger.
§ 32	Luftfartstilsynet	Når det gjelder § 32 ønsker vi å peke på at Luftfartstilsynet har på høring en forskrift som berører denne bestemmelsen.	Bestemmelsen tas ikke med i vår forskrift.
§ 33	Luftfartstilsynet	I § 33 første ledd er det ikke inkludert inklinasjon blant de bevegelser som skal registreres. Etter det Luftfartstilsynet er kjent med inngår inklinasjon som standard på system som måler bevegelse på dekk. Siden dette allerede ligger i MIROS, vil	Inklinasjon beregnes på bakgrunn av parameterne pitch og roll, og er derfor etter Sjøfartsdirektoratets vurdering unødvendig å ta med som et eget punkt. Det som reguleres i § 33 første ledd er instrumenteringen

		<p>et krav som inkluderer inklinasjon derfor ikke innebære særlige økonomiske konsekvenser. Kravet om inklinasjon er fastsatt i BSL D 5-1, og er vel så langt vi kjenner til også et krav fra helikopterselskapene. Etter vår oppfatning det nettopp for de innretningene som vil komme inn under forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger det vil være mest bruk for informasjon om disse bevegelsene. Det er helt korrekt at verdien for inklinasjon beregnes på bakgrunn av pitch og roll, men det bør ikke fastsettes et krav som innebærer at helikopterbesetningen under innflygingsfasen må gjøre denne beregningen.</p>	<p>som er nødvendig for å utlede inklinasjon. Inklinasjon vil være en del av dataen om helikopterdekkets bevegelser som helikopterbesetningen skal ha tilgang til, jf. andre ledd.</p>
Kapittel 9	Luftfartstilsynet	<p>I kapittel 9 om brann- og redningsberedskap er det brukt begrepene skumslukkingsanlegg, skummonitor og skumkanon. Så langt vi forstår bør vel kun ett av de to siste begrepene brukes, dvs. enten skummonitor eller skumkanon.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har korrigert til skummonitor.</p>
§ 42 tredje ledd	Norsk olje og gass	<p>Kravet bør fjernes. Historisk skulle CO2 apparatet brukes ved motorbrann i helikopter. Skal CO2 gassen ha noen effekt må denne kunne sprøytes inn i motor rommet, slukke åpninger for å kunne injisere CO2 gass er ikke tilgjengelig i helikopter som opereres i dag. I tillegg har alle helikopterinstallert brannslukningssystem som slukker motorbrann effektivt. Norsk Helikopter og CHC Helikopter Service anbefalte at CO2 apparatet skulle fjernes i 2001.</p>	<p>Den norske flyttbare innretningen kan opereres hvor som helst i verden. Sjøfartsdirektoratet viderefører her gjeldende rett. Dette kravet samsvarer også med MODU-koden.</p>
§ 42	Luftfartstilsynet	<p>Luftfartstilsynet har tidligere påpekt at det kravet som foreslås i § 42 tredje ledd bokstav a om «... munnstykke som kan slukke brann i helikopterets motor" er et utdatert krav. Dette er ikke mulig med nyere helikoptertyper - som ivaretar</p>	<p>Se kommentaren ovenfor.</p>

		dette selv med lukkede motorrom og slukkesystem - og dette bør dermed ikke være et generelt krav. Det kan eventuelt om ønskelig vurderes beholdt som et alternativt krav dersom helikoptertypen tilsier det.	
§ 44 femte ledd	Petroleumstilsynet	Kravet om bruk av brannklasse A60 ved brannisolering av boligkvarter gir et lavere beskyttelsesnivå enn NORSOK S-001 på dette området, som anbefaler brannklasse H60. Vi anbefaler at kravet flyttes til byggeforskriften for å unngå at dette legges til grunn for utforming av innretninger til bruk i norsk petroleumsvirksomhet.	Kravet fastsettes ikke.
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader.	
	Østensjø Rederi	Ingen innvendinger.	