

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 02-2021

Dato: 18. mars 2021

Saksnr.: 2020/53069

Opphever: Forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger

Referanse til: Forskrift 18. mars 2021 om helikopterdekk på flyttbare innretninger.

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger. Forskriften trer i kraft 1. april 2021. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger.¹

Høringen

Forslaget var på høring i perioden 8. juli til 8. oktober 2020. Det var ni høringsinstanser som svarte på høringen, hvorav to ikke hadde merknader. Oversikt over høringsinnspillene fremgår av vedlagt høringsmatrise.

Sammenlignet med forskriftsutkastet som var på høring har Sjøfartsdirektoratet gjort noen nødvendige endringer i forskriften som fastsettes ved rundskrivet her.

Forskriftsutkastet som var på høring, inkluderte et kapittel 7 om værinformasjon og meteorologisk utstyr. I dette kapitlet ble det henvist til kravene i forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk² kapittel VIII. Dette kapitlet oppheves ved forskrift 23. februar 2021 nr. 526 fra 1. juli 2021 om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel. Videre dekkes også krav om føring av meteorologisk utstyr av forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger § 6 tredje ledd. På bakgrunn av dette har Sjøfartsdirektoratet ikke med disse kravene i ny helikopterdekkforskrift. Sammenlignet med høringsutkastet er kapittel- og paragrafnummerering derfor endret i forskriften.

Videre har Sjøfartsdirektoratet etter høringen tatt inn aktuelle tegninger som vedlegg på slutten av forskriften.

Sjøfartsdirektoratet hadde på høring et krav i § 44 femte ledd om at «[d]ersom tankingsanlegg for drivstoff er plassert over boligkvarteret skal ytterflater på boligkvarteret som kan bli utsatt for hydrokarbonbrann brannisoleres med minimum brannklasse A60». Kravet var ment som en presisering og konkretisering av minimumskrav til brannisolasjon. På bakgrunn av høringsinnspill og ny vurdering har Sjøfartsdirektoratet konkludert med at § 4 om risikovurderinger i forskrift 31. januar 1984 nr. 227 om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger er

¹Heretter omtalt som helikopterforskriften fra 2008.

²Heretter omtalt som Luftfartstilsynets forskrift.

tilstrekkelig dekkende. På bakgrunn av dette er ikke kravet fastsatt, og leddnummereringen er endret i bestemmelsen.

Når det gjelder overgangsbestemmelsen i § 45 har vi etter høringen likevel i første ledd tatt inn en overgangsbestemmelse. Dette gjøres for å samsvare med de andre overgangsbestemmelse som er vanlig å ha med i Sjøfartsdirektoratets forskrifter for norske flyttbare innretninger. Rederiet kan derfor frem til neste sertifikatfornyelse eller hvis det er inngått byggekontrakt før 1. april 2021, følge § 6 til § 43 i helikopterdekkforskriften fra 2008. Se her vedlegg 2 til forskriften, men kapittelinnledning og tegninger er ikke tatt med. Merk imidlertid at i § 45 andre og tredje ledd er 1. januar 2022 fastsatt som frist for når kravene om merking av helikopterdekket skal være gjennomført. Dette er en lengre frist enn fristen som var på høring.

Det er også gjort noen språklige endringer etter høringen.

Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering tilsier verken omfanget eller innholdet i endringene som er gjort etter høringen at det kreves ny offentlig høring.

Sammenligning

Ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger	Helikopterdekkforskriften fra 2008
§ 1	§ 1
§ 2 Nye definisjoner i bokstav c og d.	§ 2 bokstav b og g.
§ 3	§§ 40 og 41
§ 4	§ 41 andre ledd.
§ 5 Nye krav.	
§ 6 Nye krav.	
§ 7 Nytt krav om antall personer i helikopterdekk-bemanningen.	§ 2 bokstav f, § 37 andre, tredje, femte og sjettede ledd, og § 42 første ledd. Paragraf 37 fjerde ledd videreføres ikke.
§ 8	§ 42 andre ledd, men tredje ledd videreføres ikke. Opplæring dekkes også av forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger.
§ 9, men med noen språklige endringer. Rekkefølgen på kravene er endret sammenlignet med § 6 i helikopterdekkforskriften fra 2008. Ettersom kravet i § 37 første ledd i helikopterdekkforskriften fra 2008 dekkes i § 9 er det ikke gitt eget krav i kapittel 8 om brann- og redningsredskaper.	§ 6 og § 37 første ledd.
§ 10, men med noen språklige endringer og endring av rekkefølgen sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008. Kravet om at «helikopterdekket skal være tett» i § 19 i helikopterdekkforskrift fra 2008, er tatt inn her.	§ 7 og § 19.
§ 11. D _H innføres som et begrep.	§ 8

§ 12	§ 9
§ 13	Paragraf 13 er delt opp i §§ 13 og 14.
§ 14	Paragraf 13 er delt opp i §§ 13 og 14.
§ 15	§ 14
§ 16, men med språklige endringer, og inndeling i ledd sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 18
§ 17	§ 19
§ 18 men med språklige endringer og presiseringer. Inndeling i flere ledd sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008,	§ 15
§ 19	§ 16
§ 20, men med språklige endringer og presisering i andre og tredje punktum sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 17
§ 21	§§ 10,11 og 12
§ 22 Viderefører deler av §§ 10 og 11 i helikopterdekkforskriften fra 2008.	§§ 10 og 11
§ 23 Nytt	
§ 24 Nytt fjerde ledd	§ 20
§ 25, men noen språklige endringer, og rekkefølgen på kravene er endret sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008	§ 21
§ 26, men noen språklige endringer helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 22
§ 27 Nytt andre ledd.	§ 23
§ 28 Nytt andre ledd. D _H – verdi er brukt i første ledd.	§ 24
§ 29 Nytt krav i andre ledd om at det skal være hinderlys.	§ 25 og § 27
§ 30 Nytt krav i første ledd siste punktum.	§ 26 Vi viderefører ikke kravet om merking på norsk.
§ 31 Endring i første ledd bokstav b fra 25 candela til 30. Nytt krav om statuslys i femte ledd.	§ 27
§ 32, men med språklige endringer sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 32
§ 33	§ 35
§ 34, men med språklige endringer sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 36
§ 35, men med språklige endringer sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 38 åttende ledd.
§ 36	§ 38 første ledd første og andre punktum og fjerde ledd andre punktum.
§ 37 Nye krav i første og femte ledd.	§ 38 fjerde og femte ledd

§ 38 Bokstav a andre punktum er nytt.	§ 38 første ledd siste punktum, og andre ledd
§ 39, men med språklige endringer sammenlignet med helikopterdekkforskriften fra 2008.	§ 38 tredje ledd.
§ 40, men med en presisering i siste del av første ledd sammenlignet med helikopterdekkforskrift fra 2008.	§ 38 femte ledd første punktum og andre strekpunkt.
§ 41 men med språklige endringer sammenlignet med helikopterdekkforskrift fra 2008.	§ 38 sjetten, syvende, niende og tiende ledd
§ 42	§ 38 ellevte, tolvte og trettende ledd. Andre punktum i trettende ledd er ikke videreført. I tillegg har vi tatt vekk kravet om at skapet eller kassen skal merkes på norsk. Videre er henvisningen til brannforskriften i ellevte ledd er ikke tatt med. Når det gjelder brannmannsutstyr blir dette kravet allerede dekket i brannforskriften og det er ikke behov for å ta det med her.
§ 43 Femte ledd er nytt.	§ 39. Henvisningen til IMDG-koden i fjerde ledd første punktum er ikke tatt med. Det samme gjelder for fjerde ledd andre og tredje punktum, deler av åttende ledd, og ellevte ledd

Merknader til enkelte bestemmelser i forskriften

Til § 1

Forskriften retter seg mot norskregistrerte flyttbare innretninger.

Til § 2

Etter høringen har vi endret definisjonen på helikopteroperatør. Istedenfor å vise til forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner § 4 a, definerer vi helikopteroperatør som en juridisk person som driver luftfart, slik «luftfartsforetak» defineres i helikopterdekkforskriften fra 2008 § 2 bokstav g.

Til § 4

Krav om journalføring er i hovedsak en videreføring av gjeldende rett, men med tillegg om at også bruken av helikopterdekket skal journalføres.

Til § 7

På høringen foreslo vi i andre ledd at «helikopterdekkbemanningen skal stå for gjennomføring av helikopterdekkoperasjoner». Denne ordlyden dekkes av første ledd og forskriften fastsettes dermed ikke med et eget ledd om dette.

I andre ledd har vi gjort språklige endringer etter høringen for å samsvare med endringen som Luftfartstilsynet har gjort i sin forskrift.

Til § 8

Etter høring er overskriften endret. I tillegg er ordlyden knyttet mer til rederiets sikkerhetsstyringssystem som reguleres i forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om

sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger. Innholdet er ment å være det samme som på høringen.

Til §13

Etter innspill på høringen har vi tatt inn tilsvarende ordlyd som i Luftfartstilsynets forskrift § 16.

Til § 14

Etter innspill på høringen har vi tatt inn tilsvarende ordlyd som i Luftfartstilsynets forskrift § 17.

Sjøfartsdirektoratet vurderer en jack-up i opp-jekket tilstand til å falle inn under § 14 fjerde ledd første punktum.

Til § 15

Med sertifisert for lav flammespredning mener Sjøfartsdirektoratet at malingen skal påføres med riktig tykkelse i samsvar med produsentens anbefaling.

Til § 16

Her åpnes det for at sikringskant kan utgå ved adkomster til helikopterdekket, forutsatt at det er etablert tiltak som sikrer at skum benyttet for brannbekjemping og vann ledes ned i rennen.

Til § 18

I § 18 er oppsettet noe endret sammenlignet med høringsutkastet.

Til § 19

Kravet er en videreføring av helikopterdekkforskriften fra 2008 § 16, men hvor det nå også gis mulighet for at adkomster til helikopterdekk som er etablert midtskips, kan plasseres i samsvar med en anerkjent standard.

Til § 21

Mulighet for å ha rekkverk inntil 25 cm over helikopterdekkets nivå ved nedgang er tatt vekk sammenlignet med kravet i helikopterdekkforskriften fra 2008. Hva som likevel godtas følger av oppramsingen i andre ledd. Det gis blant annet åpning for å ha statuslys inntil 25 cm over helikopterdekkets nivå, og alternativ belysning inntil 25 mm over helikopterdekkets nivå.

Etter høringen er det i andre ledd bokstav d tatt med en henvisning til § 31 tredje ledd.

Flyttbare innretninger som er nevnt i tredje ledd siste punktum, kan likevel ha hindring fra helikopterdekkets ytterkant og ut til en avstand på 0,12 «D_H» som ikke er høyere enn 0,05 «D».

Til § 22

Bestemmelsen fastsetter et krav om at det skal være en viss hinderfri sektor og hvordan denne skal beregnes.

Til § 23

Bestemmelsen gir innretninger med skipsskrog alternative krav til hinderfri sektor som reguleres i § 21.

Til § 27

Nytt andre ledd må ses i sammenheng med det alternative kravene i § 23 for innretninger med skipsskrog.

Til § 29

I fjerde ledd skal hinderlys og flombelysning av hinder være tilknyttet avbruddsfri kraftforsyning. I helikopterdekkforskrift fra 2008 var det krav om maksimal oppkoblingstid på 10 sekunder. For å klare dette kravet har alle norskregistrerte innretninger UPS (avbruddsfri strømforsyning). I praksis har de dermed allerede avbruddsfri kraftforsyning. Kravet er derfor kun en presisering av praksis.

Til § 31

I femte ledd viser vi til MODU-koden punkt 13.5.26 om status lys. Kravet retter seg kun mot flyttbare boreinnretninger, og det er dermed gjort en lemping etter høringen. Når det gjelder den automatiske varslingen av H₂S-gass, må dette ses i sammenheng med § 25.3 i forskrift 31. januar 1984 nr. 227 om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger³ som omhandler gassdeteksjonssystemer. Denne reguleringen i helikopterdekkforskriften vil samsvare med reglene i brannforskriften.

I sjette ledd skal flombelysning, kantbelysning og statuslys være tilknyttet avbruddsfri kraftforsyning. I helikopterdekkforskrift fra 2008 er det krav om maksimal oppkoblingstid på 10 sekunder. For å klare dette kravet har alle norskregistrerte innretninger UPS (avbruddsfri strømforsyning). I praksis har de dermed allerede avbruddsfri kraftforsyning. Kravet blir derfor kun en presisering av praksis.

Til § 37

I første ledd er det gjort en endring fra 5.5 til 6 liter skumopløsning pr. minutt pr. m² sammenlignet med kravet i § 38 fjerde ledd i helikopterdekkforskriften fra 2008. Kravet vil nå samsvare med CAP 437 og MODU-koden. Med dagens store helikopterdekk er det ofte dette som blir dimensjonerende. Leveringskapasiteten skal fortsatt være på 10 minutter.

I femte ledd er det innført et nytt krav om at alle tre skummonitorer skal kunne påføre skum samtidig når de er oscillerende. Bruk av oscillerende skumsløkkingsanlegg er i tråd med den praksisen Sjøfartsdirektoratet har hatt, og som er en løsning som er innvilget gjennom dispensasjon.

Til § 38

For å samsvare med MODU-koden er det gitt et nytt krav i bokstav a om at oscillerende skummonitor også må være utstyrt med mulighet for å raskt kunne operere dem manuelt.

I bokstav d er kravet tydeliggjort sammenlignet med kravet i helikopterdekkforskriften fra 2008, hvor det presiseres at skummonitorene skal kunne opereres lokalt.

Til § 39

Det blir her tydeliggjort at fjernbetjening gjelder for skumsløkkingsanlegget på helikopterdekket, ikke bare for skummonitorer. Det er gjort språklig endring etter høringen.

Til § 40

Ordlyden «laveste operasjonstemperatur» i første ledd må ses i sammenheng med forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger⁴ § 7, og gir en påminnelse av de krav som følger av byggeforskriften. Vi har ved flere tilfeller blitt gjort oppmerksomme på at dette er ofte noe som ikke er tatt med i vurderingen når skumkonsentrat velges.

Til § 41

³ Heretter omtalt som brannforskriften.

⁴ Heretter omtalt som byggeforskriften.

Overskriften er endret sammenlignet med høringen.

I tredje ledd bokstav a er det gitt en presisering om at CO₂-apparatet skal være tilkoblet forlengesslange og munnstykket. Ordlyden gjenspeiler bedre intensjonen i kravet og samsvarer med praksis.

Kravet om leveringskapasitet i tredje ledd bokstav b gir en presisering sammenlignet med § 38 tiende ledd i helikopterdekkforskriften fra 2008, og 10 minutter vil samsvare med NORSOK S-001.

Til § 42

Kravet om to tepper av brannhindrende materiale i helikopterdekkforskriften fra 2008 § 38 ellefte ledd har blitt forstått og praktisert ulikt. Det gis derfor en presisering i bokstav n som innebærer at to tepper av brannhindrende materiale skal inngå som en del av nødutstyret. Dette kravet kommer i tillegg til brannforskriftens krav om brannmannsutstyr, jf. brannforskriften § 13 nr. 2.8.

Til § 43

Kravet i § 39 fjerde ledd andre og tredje punktum helikopterdekkforskriften fra 2008 videreføres ikke. Dette inngår i sikkerhetsstyringssystemet til innretningen og kravet til vedlikeholdssystem, og vi ser ikke behov for å regulere dette særskilt.

På bakgrunn av innspill vi fikk på høringen har vi ikke fastsatt kravet om at *[d]ersom tankingsanlegg for drivstoffet er plassert over boligkvarter skal ytterflater på boligkvarteret som kan bli utsatt for hydrokarbonbrann brannisoleres med minimum brannklasse A60*. For norske flyttbare innretninger gjelder uansett brannforskriften § 4 og risikoanalyseforskriften⁵.

Sammenlignet med forslaget som var på høring og helikopterdekkforskriften fra 2008 er henvisningen til IMDG-koden ikke videreført. Hvordan drivstofftanker skal konstrueres og fraktes følger av regelverket for føring av pakket farlig gods om bord på skip⁶. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at det derfor ikke er nødvendig å fastsette tilsvarende krav i denne forskriften.

Åttende ledd viderefører § 39 syvende ledd med en presisering om at det kan også gjelde andre ulykkeshendelser.

tiende ledd viderefører § 39 åttende ledd frem til første komma. Resterende ordlyd i åttende ledd videreføres ikke ettersom dette allerede vil være dekket § 36. Det vil være helikopteroperatøren som godkjenner anlegget.

Paragraf 39 tolvte ledd i helikopterdekkforskriften fra 2008 videreføres i § 43 ellefte ledd, men med oppdatert krav. Å kun ha en prosedyre vil ikke være tilstrekkelig for å oppfylle dette kravet. Det bør være en sikkerhetsinstruks som inneholder en punktliste for hvordan fylling av drivstoff skal gjøres på en sikker og forsvarlig måte. Slik som f.eks. jordingskabel, ventiler, fylleslange.

Til § 44

Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier det og rederiet godtgjør at det er sikkerhetsmessig forsvarlig, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak. Rederiene som søker om dispensasjon har ikke et krav på å få denne innvilget, selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet vil

⁵ Forskrift 22. desember 1993 nr. 1239 om risikoanalyse for flyttbare innretninger.

⁶ Forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip

følge en dispensasjonspraksis i tråd med den praksisen vi har i dag. Uttalelsen fra vernetjenesten skal legges ved rederiets dispensasjonssøknad.

Til § 45

Sammenlignet med høringen har vi valgt å likevel ta med den vanlige overgangsbestemmelsen for flyttbare innretninger i første ledd.

Ettersom kravet om statuslys i § 31 femte ledd kun vil gjelde for boreinnretninger vil det ikke være behov for en særskilt overgangsbestemmelse for dette.

I andre og tredje ledd er datoen endret sammenlignet med høringen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Sjøfartsdirektoratet viser i all hovedsak til Luftfartstilsynets konsekvensvurdering når det gjelder kravene i kapittel 2 til 7 som samsvarer med krav i Luftfartstilsynets forskriften, se Luftfartstilsynets høringsdokument av 28. mai 2018, med referanse 18/02954-6. Utover det som blir belyst av konsekvenser der har vi følgende tilføyelser.

Når det gjelder kravet i forskriftens § 24 fjerde ledd har vi fått opplyst at kostnaden per stykk vindpølse er mellom 1000 - 2500 NOK, avhengig av kvalitet og materialvalg.

Etter høringen er det gjort en lemping i forhold til kravet i § 31 femte ledd hvor dette kravet kun vil gjelde for boreinnretninger. Etter hva vi er kjent med følger disse MODU-koden, og har derfor installert statuslys allerede. Kravet vil derfor ikke føre til økte kostnader for næringen.

Kravet i § 37 første ledd hvor det er gjort en endring sammenlignet med kravet i helikopterdekkforskriften fra 2008 om skumsløkkingsanleggets leveringskapasitet fra 5,5 til 6 liter, vil ikke ha noen negativ konsekvens for næringen etter hva vi er kjent med, ettersom alle de norske flyttbare innretningene allerede klarer å oppfylle dette kravet. Det nye kravet i § 37 femte ledd og § 38 bokstav a andre punktum vil ikke ha konsekvenser for flyttbare innretninger som allerede har skumsløkkingsanlegg med oscillerende skummonitører. Muligheten for å bruke skumsløkkingsanlegg med oscillerende skummonitører har tidligere blitt gitt via dispensasjon, med dette som vilkår for dispensasjonen.

Vi legger til grunn at forskriften ikke vil ha nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fungerende avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer