

Høringsinstanser iht. liste

Høring – forslag til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger, i det følgende vist til som ny helikopterdekkforskrift. Høringsfristen er **8. oktober 2020**, og høringsuttalelser sendes til post@sdir.no.

Spørsmål om høringen kan rettes til
Kjartan Nygaard kny@sdir.no
Nina Hanssen Åse nha@sdir.no

Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sjofartsdir.no

2. Nærmere om forslaget

For norske flyttbare innretninger finnes krav til utforming, plassering og bruk av helikopterdekk i forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger¹. Mesteparten av innholdet i gjeldende helikopterdekkforskrift speiler i hovedsak BSL D 5-1², men Luftfartstilsynet fastsatte 14. mai 2019 forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk³ som erstatter BSL D 5-1. Luftfartstilsynets forskrift gjelder for helikopteroperatører når de skal vurdere om et helikopterdekk er egnet for bruk. For at samme krav skal gjelde overfor rederier som drifter helikopterdekk på norske flyttbare innretninger, foreslår Sjøfartsdirektoratet ny helikopterdekkforskrift.

Luftfartstilsynet har utarbeidet en veiledning med to vedlegg til sin forskrift. Veiledningen inneholder merknader til de enkelte bestemmelsene, tegninger og helikopterdata for noen aktuelle helikoptertyper. På bakgrunn av dette har Sjøfartsdirektoratet derfor ikke sett det som nødvendig at ny helikopterdekkforskrift inneholder vedlegg med tegninger og tabell om helikopterdata slik som gjeldende helikopterdekkforskrift. For mer informasjon om kravene i kapittel 1 til 8 i vårt forskriftsutkast, se veiledningen til Luftfartstilsynets forskrift.

Sjøfartsdirektoratets utkast til ny helikopterdekkforskrift tar ikke inn samtlige krav som følger av Luftfartstilsynets forskrift. Likevel, rederier som opererer flyttbare innretninger med helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel, må forholde seg til krav fastsatt av Luftfartstilsynet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om sektorens horisontale utstrekning ikke tas med i utkast til ny helikopterdekkforskrift. I gjeldende helikopterdekkforskrift følger kravet av § 11 andre ledd. Det ligger i sakens natur at flyttbare innretninger fra tid til annen vil skifte lokasjon. Kravet om hinderfri sone

¹ Heretter omtalt som gjeldende helikopterdekkforskrift.

² Forskrift 26. oktober 2007 nr. 1181 om kontinentalsokkelflygning – ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs (Opphevet).

³ Forskriften trådte i kraft 1. juli 2019.



med horisontal utstrekning på 500 meter er følgelig ikke knyttet til hvordan en flyttbar innretning er utformet. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at kravet om hinderfri sone med horisontal utstrekning på 500 meter er et flyoperativt krav. Med samme begrunnelse foreslår vi at kravet i Luftfartstilsynets forskrift § 34 siste ledd om merking av hinder innenfor en radius på 1 kilometer fra helikopterdekket ikke tas inn i ny helikopterdekkforskrift.

Krav om hinderfri sone og merking av hindre må selvfølgelig oppfylles før helikopteroperasjoner blir iverksatt. Kravene må oppfylles gjennom operative tiltak som legger føringer for plasseringen av en flyttbar innretning i forhold til annen og omkringliggende infrastruktur. For merknader til disse bestemmelsene i Luftfartstilsynets forskrift se veiledning til forskriften. Se også merknaden i veiledningen til § 7 i Luftfartstilsynets forskrift.

Kravet i utkast til ny helikopterdekkforskrift § 31 femte ledd er forskjellig sammenlignet med Luftfartstilsynets forskrift § 36 første ledd bokstav c. Sjøfartsdirektoratet ønsker at vårt regelverk skal være i tråd med internasjonale regler, og vi viser derfor til at helikopterdekket skal ha et visuelt varslingsystem (statuslys) som skal være i samsvar med MODU⁴-koden 13.5.26. Dette innebærer at kravet til automatisk aktivering av statuslys knyttes til grenseverdien for farlig nivå av giftig gass.

Sammenlignet med Luftfartstilsynets forskrift § 39 første ledd bokstav c, er det i forskriftsutkastets § 33 første ledd ikke tatt med maksimal inklinasjon i oppramsingen av hvilke bevegelser som skal registreres. Vår forståelse er at maksimal inklinasjon beregnes på bakgrunn av parameterne pitch og roll. Dette registreringskravet følger av utkast til ny helikopterdekkforskrift § 33 første ledd bokstav a og b og er derfor unødvendig å ta med som et eget punkt.

Kravene i Luftfartstilsynets forskrift § 40 tredje ledd om lagring av radiosamband i minst 30 dager, og i § 41 om videoovervåking, foreslås ikke tatt med i ny helikopterdekkforskrift. En flyttbar innretning kan operere hvor som helst i verden. Det er følgelig Sjøfartsdirektoratets vurdering at det ikke bør fastsettes særlige norske krav som gjelder uansett hvor i verden en flyttbar innretning opererer. Etter vår vurdering er dette krav som handler om å ivareta flyoperative og sikkerhetsmessige krav til helikopteret. Krav som fastsettes av Sjøfartsdirektoratet skal dekke konstruksjonen av helikopterdekket og sikkerheten knyttet til dette. Rederier med flyttbare innretninger som opererer under norsk kyststatsjurisdiksjon, må selvfølgelig forholde seg til disse kravene ettersom de er fastsatt i Luftfartstilsynets forskrift for helikopteroperatører som opererer her i riket, jf. luftfartsloven § 1-1.

Når det gjelder § 51 i Luftfartstilsynets forskrift om normalt ubemannet innretning (NUI), ser ikke Sjøfartsdirektoratet behov for å ta med en lignende bestemmelse i utkastet som nå sendes på høring fordi ingen slike innretninger har norsk flagg per i dag.

I gjeldende forskrift om helikopterdekk fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, videreføres ikke § 37 første ledd i utkastet til ny helikopterdekkforskrift fordi vi har vurdert det slik at kravet blir ivaretatt i utkastets § 9 andre ledd. I tillegg foreslår vi noen nye krav i tråd med praksis som vi har sett behov for å regulere i forskriften. Vi har gjort flere språklige endringer, oppsettet i kapittelet er annerledes, og kravene kommer tydeligere frem.

Det er videre behov for å gjøre endringer i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr⁵ § 9, se utkast til ny helikopterdekkforskrift § 48.

4. Sammenligning

⁴ Code for the construction and equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009.

⁵ Forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger.

Forslag til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger	Nye krav i vårt forskriftsforslag	Forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger (gjeldende helikopterdekkforskrift)	Forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopterbruk av offshore helikopterdekk
§ 1 Virkeområde		§ 1	
§ 2 Definisjoner	Nye definisjoner i bokstav a (helikopteroperatør), bokstav c (periferisirkel), og bokstav d (D _H).	§ 2 bokstav b.	§ 2 første ledd bokstav c, e og andre ledd bokstav b.
§ 3 Dokumentasjon, risikovurdering og opplæring		§§ 40 og 41	§ 5
§ 4 Journalføring	Bruken av helikopterdekket skal også journalføres.	§ 41 andre ledd.	§ 6
§ 5 Helikopterdekkdata mv.	Nye krav.		§ 7
§ 6 Helidekk-rapport	Nye krav.		§ 8
§ 7 Helikopterdekkbemanningens roller og oppgaver.	Nytt krav om antall personer i helikopterdekkbemanningen.	§ 2 bokstav f, § 37 andre, tredje, femte og sjette ledd, og § 42 første ledd. Paragraf 37 fjerde ledd videreføres ikke i forskriftsutkastet, men nevnes i veiledningen til Luftfartstilsynet.	§ 10
§ 8 Kompetanse		§ 42 andre ledd, men tredje ledd videreføres ikke i forskriftsutkastet, men nevnes i veiledningen til Luftfartstilsynet.	§ 11
§ 9 Plassering av helikopterdekket		§ 6	§ 12
§ 10 Utførelse og konstruksjon		§ 7	§ 13
§ 11 Størrelse		§ 8	§ 14
§ 12 Belastning		§ 9	§ 15, men vi viderefører dagens krav.
§ 13 Sklisikkerhet		Paragraf 13 i gjeldende helikopterdekkforskrift er delt opp i forslaget §§ 13 og 14.	§ 16

Forslag til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger	Nye krav i vårt forskriftsforslag	Forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger (gjeldende helikopterdekkforskrift)	Forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopterbruk av offshore helikopterdekk
		§ 13 første ledd, men uten en konkret friksjonskoeffisient.	
§ 14 Landingsnett		§ 13 andre, tredje, fjerde og femte ledd.	§ 17
§ 15 Maling		§ 14, men hvor <i>brannhemmende type</i> er erstattet med <i>være sertifisert for lav flammespredning</i> .	§ 18
§ 16 Sikringskant		§ 18	§ 19
§ 17 Renne		§ 19	§ 20
§ 18 Sikkerhetsnett		§ 15, men vi tar ikke med kravet om 200kg/m ² som er erstattet med et krav om at sikkerhetsnettet skal være sterkt nok slik at personer som faller over helikopterdekkets ytterkant blir fanget opp.	§ 21, men her foreslår vi istedenfor ordlyden i § 21 fjerde ledd siste punktum å videreføre innholdet i § 15 andre ledd, siste punktum.
§ 19 Adkomster		§ 16, men hvor det også åpnes for å plassere adkomstene i samsvar med anerkjent standard der hvor helikopterdekket er etablert midtskips.	§§ 22 og 50
§ 20 Fortøyningsfester		§ 17	§ 23
§ 21 210° hinderfri inn- og utflygingssektor		§§ 10,11 og 12	§§ 25, 27 og 28.
§ 22 180° hinderfri sektor		§§ 10 og 11	§ 26. Vi har ikke tatt med hos oss grensen for sektorens horisontale utstrekning, jf. § 26 andre ledd.
§ 23 Hinderfrie sektorer på innretninger med skipsskrog	Nytt		§ 49
§ 24 Vindpølse	Nytt fjerde ledd.	§ 20	§ 29, men sammenlignet med

Forslag til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger	Nye krav i vårt forskriftsforslag	Forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger (gjeldende helikopterdekkforskrift)	Forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopterbruk av offshore helikopterdekk
			Luftfartstilsynet foreslår vi å videreføre kravet til størrelse på vindpølsen i første ledd bokstav c.
§ 25 Merking av helikopterdekk og landingsområde		§ 21	§ 30
§ 26 Navnemerking		§ 22	§ 31
§ 27 Merking av hinderfri sektor	Nytt andre ledd.	§ 23	§ 32
§ 28 Merking av helikopterdekkets størrelse og største tillatte masse	Nytt andre ledd.	§ 24	§ 33
§ 29 Merking av hinder	Nytt krav i andre ledd om at det skal være hinderlys.	§ 25 og § 27	§ 34, men siste ledd er ikke tatt med i vår forskrift.
§ 30 Skilt og fysisk stengsel av adkomster	Nytt krav i første ledd siste punktum.	§ 26, men vi viderefører ikke kravet om merking på norsk i andre ledd.	§ 35
§ 31 Helikopterdekkbelysning	Endring i første ledd bokstav b fra 25 candela til 30. I tillegg er det et nytt krav om statuslys hvor vi viser til MODU-koden.	§ 27	§ 36, men hvor vi viser til kravene i MODU-koden.
§ 32 Værinformasjon, meteorologisk utstyr og kompetanse		§ 28	§§ 37 og 38
§ 33 Registrering av helikopterdekkets bevegelser		§ 32	§ 39, men vi tar ikke med første ledd bokstav c.
§ 34 Tankingsanlegg for drivstoff		§ 35	§ 42
§ 35 Annet utstyr		§ 36	§ 43
§ 36 Tilkobling av brannsløkkingsanlegg		§ 38 åttende ledd.	
§ 37 Skumsløkkingsanlegg		§ 38 første ledd første og andre punktum og	

Forslag til ny forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger	Nye krav i vårt forskriftsforslag	Forskrift 15. januar 2008 nr. 72 om helikopterdekk på flyttbare innretninger (gjeldende helikopterdekkforskrift)	Forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopterbruk av offshore helikopterdekk
		fjerde ledd andre punktum.	
§ 38 Kapasitetskrav for skumsløkkingsanlegget	Nye krav i første og femte ledd.	§ 38 fjerde ledd. Viderefører også femte ledd første strekpunkt i første ledd.	
§ 39 Plassering av skummonitorer	Bokstav a andre punktum er nytt.	§ 38 første ledd siste punktum, og andre ledd	
§ 40 Betjening av skumsløkkingsanlegg		§ 38 tredje ledd.	
§ 41 Skumkonsentrat		§ 38 femte ledd første punktum og andre strekpunkt,	
§ 42 Andre brannsløkkingsanlegg enn skumsløkkingsanlegg		§ 38 sjette, syvende, niende og tiende ledd	
§ 43 Nødutstyr		§ 38 ellefte, tolvte og trettende ledd.	
§ 44 Sikringstiltak for helikopterdekk med tankingsanlegg for drivstoff	Femte ledd er nytt.	§ 39 minus fjerde ledd andre og tredje punktum, deler av åttende ledd, og ellefte ledd.	
§ 45 Dispensasjon		§ 4	
§ 46 Overgangsbestemmelse		§ 1 andre ledd og § 43 andre ledd	

5. Endringer i radiokommunikasjonsforskriften § 9

Som et resultat av at vi lager ny helikopterdekkforskrift foreslår vi i § 48 endringer i radiokommunikasjonsforskriften § 9. Vi ser det er behov for å ta inn en tilføyelse i § 9 bokstav a for å samsvare fullt ut med § 40 første og andre ledd i Luftfartstilsynets forskrift. I § 9 bokstav b har vi tatt vekk henvisningen til *Luftfartstilsynets bestemmelser og retningslinjer for bruk av NDB*.

6. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

Kapittel 1. Felles og innledende bestemmelser

Kravene i kapittel 2 til 8 er hentet fra Luftfartstilsynets forskrift kapittel III til IX, det samme gjelder for definisjonene i § 2.

Til § 1 Virkeområde

Forskriften retter seg mot norskregistrerte flyttbare innretninger. Virkeområde fra gjeldende helikopterdekkforskrift videreføres, men med en forenklet ordlyd.

Overgangsbestemmelsen er flyttet til § 46.

Til § 2 Definisjoner

Definisjonene i § 2 er hentet fra Luftfartstilsynets forskrift § 2. Perifersirkel er et nytt begrep, og forkortelsen D_H innføres som begrep.

Kapittel 2. Dokumentasjon

Til § 3 Dokumentasjon, risikovurdering og opplæring

Istedenfor å ta med kapittel II i Luftfartstilsynets forskrift, foreslår vi et krav i § 3 første ledd om at rederiet må dokumentere hvilke helikoptertyper som kan bruke helikopterdekket.

Sammenlignet med dagens krav er disse kravene mer utfyllende. Hvilken dokumentasjon som skal gjøres tilgjengelig for helikopteroperatøren står i andre ledd.

Til § 4 Journalføring

Krav om journalføring er i hovedsak en videreføring av § 41 andre ledd i gjeldende helikopterdekkforskrift, men med tillegg om at også bruken av helikopterdekket skal journalføres.

Til § 5 Helikopterdekkdekkdata mv.

Når det gjelder kravet i § 5 tar vi kun med dokumentasjonskravet, fordi krav om ledelsessystem reguleres allerede i sikkerhetsstyringsforskriften⁶. Det samme gjelder for avvikssystem i Luftfartstilsynets forskrift § 9, som ikke tas med her. For nærmere informasjon om hvilke krav som her blir stilt til helikopteroperatøren i § 9 i Luftfartstilsynets forskrift, se veiledningen til denne forskriften.

Andre ledd er noe omskrevet sammenlignet med ordlyden i Luftfartstilsynets forskrift § 7.

Til § 6 Helidekk-rapport

Dette kravet er hentet fra Luftfartstilsynets forskrift § 8.

Kapittel 3. Helikopterdekkbemanning

Til § 7 Helikopterdekkbemannings roller og oppgaver

Viderefører dagens § 37 andre, tredje, femte og sjette ledd, og § 42 første ledd. Definisjonen i § 2 bokstav f er tatt inn i ordlyden. Bestemmelsen vil samsvare med § 10 i Luftfartstilsynets forskrift.

Til § 8 Kompetanse

Bestemmelsen viderefører i hovedsak § 42 andre ledd.

Kapittel 4. Utforming av helikopterdekket mv.

Til § 9 Plassering av helikopterdekket

Her videreføres dagens § 6, men med noen språklige endringer, og rekkefølgen på kravene er endret.

Til § 10 Utførelse og konstruksjon

Utkastets § 10 er en videreføring av gjeldende helikopterdekkforskrift § 7 og § 37 første ledd, men noen språklige endringer. Rekkefølgen av kravene er også endret.

Paragraf 19 i gjeldende helikopterdekkforskrift, som krever at helikopterdekket skal være tett, er tatt inn her.

Til § 11 Størrelse

D_H etableres som et begrep. Tydeligere ordlyd sammenlignet med dagens § 8.

Til § 12 Belastning

⁶ Forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger.

I § 12 har vi, sammenlignet med § 15 i Luftfartstilsynets forskrift, foreslått å videreføre § 9 i gjeldende helikopterdekkforskrift.

Til § 13 Sklisikkerhet

Her foreslår vi å vise til Luftfartstilsynets forskrift § 16. Luftfartstilsynet har i sin veiledning skrevet utfyllende merknader til denne bestemmelsen.

Til § 14 Landingsnett

Her foreslår vi å vise til Luftfartstilsynets forskrift § 17. Luftfartstilsynet har i sin veiledning skrevet utfyllende merknader til denne bestemmelsen.

Noen endringer sammenlignet med dagens § 13 andre til femte ledd. Begrepet «taunett» er erstattet med «landingsnett».

Til § 15 Maling

Erstatter dagens § 14 om at malingen «skal være av brannhemmende type» med at malingen skal være av type som er sertifisert for lav flammespredning. Med sertifisert for lav flammespredning mener Sjøfartsdirektoratet at malingen skal påføres med riktig tykkelse i samsvar med produsentens anbefaling.

Til § 16 Sikringskant

Viderefører dagens § 18, men noen språklige endringer, og inndeling i ledd. Det åpnes for at sikringskant kan utgå ved adkomster, forutsatt at det er etablert tiltak som sikrer at skum benyttet for brannbekjemping og vann ledes ned i rennen.

Til § 17 Renne

Kravet i dagens § 19 om at helikopterdekket skal være tett er flyttet til § 10 tredje ledd. Andre ledd er en videreføring av gjeldende helikopterdekkforskrift § 19 siste punktum.

Til § 18 Sikkerhetsnett

Viderefører dagens § 15, men med språklige endringer og presiseringer, og inndeling i flere ledd. Dagens § 15 tredje ledd er også tatt inn i første ledd.

Vi foreslår et unntak i andre ledd bokstav d for helikopterdekk som er montert på innretningen før forskriften trer i kraft.

I femte ledd videreføres dagens § 15 andre ledd andre punktum med en annen ordlyd som vi mener ivaretar formålet med kravet på en bedre måte.

Til § 19 Adkomster

Kravet er en videreføring av dagens § 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.

Andre ledd viderefører dagens § 16 andre ledd.

Til § 20 Fortøyningsfester

Dagens § 17 videreføres, med språklige endringer og presisering i andre og tredje punktum.

Kapittel 5. Hinder

Til § 21 210° hinderfri inn- og utflygingssektor

I Luftfartstilsynets forskrift er dette §§ 25, 27 og 28. Sammenlignet med Luftfartstilsynets forskrift har vi samlet dette i én bestemmelse og omstrukturert og gjort språklige endringer sammenlignet med paragrafene i Luftfartstilsynets forskrift.

Mulighet for å ha rekkverk inntil 25 cm over helikopterdekkets nivå ved nedgang er tatt vekk. Det gis åpning for å ha statuslys inntil 25 cm over helikopterdekkets nivå, og alternativ belysning inntil 25 mm over helikopterdekkets nivå.

For innretninger nevnt i tredje ledd siste punktum videreføres dagens krav.

Til § 22 180 ° hinderfri sektor

Viderefører deler av dagens §§ 10 og 11. Paragrafen fastsetter et krav om at det skal være en viss hinderfri sektor og hvordan denne skal beregnes. I Luftfartstilsynets forskrift er dette § 26.

Til § 23 Hinderfrie sektorer på innretninger med skipsskrog

Bestemmelsen gir innretninger med skipsskrog alternative krav til hinderfri sektor som reguleres i § 21. I Luftfartstilsynets forskrift følger kravet av § 49.

Kapittel 6. Merking og visuelle hjelpemidler

Til § 24 Vindpølse

Paragrafen er i hovedsak en videreføring av dagens § 20, men med nytt fjerde ledd. I Luftfartstilsynets forskrift er dette § 29. Sammenlignet med Luftfartstilsynets forskrift foreslår vi å videreføre kravet til størrelse på vindpølsen i første ledd bokstav c. I Luftfartstilsynets forskrift § 29 første ledd brukes ordlyden «tilstrekkelig stor».

Til § 25 Merking av helikopterdekk og landingsområde

Viderefører § 21, men noen språklige endringer, og rekkefølgen på kravene er endret.

Til § 26 Navnemerking

Bestemmelsen videreføre dagens § 22, men noen språklige endringer.

Til § 27 Merking av hinderfri sektor

Viderefører i hovedsak dagens § 30, men med nytt andre ledd som må ses i sammenheng med det alternative kravene i § 23 for innretninger med skipsskrog.

Til § 28 Merking av helikopterdekkets størrelse og største tillatte masse

Viderefører dagens § 31, men med nytt andre ledd.

Til § 29 Merking av hinder

Viderefører i hovedsak §§ 25 og 27. Nytt krav i andre ledd.

I fjerde ledd skal hinderlys og flombelysning av hinder være tilknyttet avbruddsfri kraftforsyning. I gjeldende helikopterdekkforskrift 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 følgelig kun en presisering av dagens praksis.

Til § 30 Skilt og fysisk stengsel av adkomster

Viderefører dagens § 26, men med et nytt krav i første ledd siste punktum om at adkomster må kunne stenges fysisk. Vi viderefører ikke kravet om merking på norsk.

Til § 31 Helikopterdekkbelysning

Viderefører til dels § 27, men hvor det er gjort endring fra 25 candela til 30. I tillegg er det også tatt med et nytt krav om «statuslys» i fjerde ledd.

Femte ledd er noe annerledes enn § 36 første ledd bokstav c i Luftfartstilsynets forskrift. Vi viser her til MODU-koden punkt 13.5.26 om status lys. Når det gjelder den automatiske varslingen av H₂S-gass, må dette ses i sammenheng med § 25.3 i brannforskriften⁷ 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 gjeldende helikopterdekkforskrift 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 følgelig kun en presisering av dagens praksis.

Kapittel 7. Værinformasjon og meteorologisk utstyr

Til § 32 Værinformasjon, meteorologisk utstyr og kompetanse

Overskriften er endret sammenlignet med dagens § 28. I Luftfartstilsynets forskrift er dette §§ 37 og 38. Vi foreslår å kun henvide til kravene i Luftfartstilsynets forskrift.

Kapittel 8. Operativ utrustning

Til § 33 Registrering av helikopterdekkets bevegelser

Kun språklige endringer sammenlignet med dagens § 32, men som nevnt ovenfor har vi i oppramsingen i første ledd ikke tatt med maksimal inklinasjon (inclination).

Hva som menes med «bevegelig helikopterdekk» er definert i fjerde ledd.

Til § 34 Tankingsanlegg for drivstoff

Viderefører dagens § 35.

Til § 35 Annet utstyr

Viderefører dagens § 36 med språklige endringer.

Kapittel 9. Brann- og redningsberedskap

Til § 36 Tilkobling av brannsløkkingsanlegg

Bestemmelsen viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 38 åttende ledd med språklige endringer.

Til § 37 Skumsløkkingsanlegg

Bestemmelsen viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 38 første ledd første og andre punktum og fjerde ledd andre punktum.

Til § 38 Kapasitetskrav for skumsløkkingsanlegget

I første ledd foreslår vi en endring fra 5.5 til 6 liter skumopløsning pr. minutt pr. m². 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.

Det gis også en presisering av hva som skal regnes som dekkets areal i andre ledd.

Vi foreslår også et nytt krav i femte ledd 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.

⁷ Forskrift 31. januar 1984 nr. 227 om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger.

Til § 39 Plassering av skummonitorer

Bestemmelsen viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 38 første ledd siste punktum og andre ledd. I bokstav d er kravet tydeliggjort sammenlignet med i dag hvor det presiseres at skummonitorene skal kunne opereres lokalt.

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

Til § 40 Betjening av skumsløkkingsanlegg

Viderefører § 38 tredje ledd med språklige endringer. Det blir tydeliggjort at fjernbetjening gjelder for skumsløkkingsanlegget på helikopterdekket, ikke bare for skumkanoner slik det står i dag.

Til § 41 Skumkonsentrat

Viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 38 femte ledd første punktum og andre strekpunkt, men med en presisering i siste del av første ledd.

Ordlyden «laveste operasjonstemperatur» må ses i sammenheng med byggeforskriften⁸ § 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 § 42 Andre brannsløkkingsanlegg enn skumsløkkingsanlegg

Viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 38 sjette, syvende og niende ledd, med språklige endringer.

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 dagens § 38 tiende ledd, og 10 minutter vil samsvare med NORSOK S-001.

Til § 43 Nødutstyr

Bestemmelsen viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 38 ellevte, tolvte og trettende ledd unntatt andre punktum i trettende ledd som er et utdatert krav slik vi ser det. I tillegg har vi tatt vekk kravet om at skapet eller kassen skal merkes på norsk, og henvisningen til brannforskriften 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.

Kravet om to tepper av brannhindrende materiale i dagens § 38 ellevte ledd har blitt forstått og praktisert ulikt. Vi foreslår 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 § 44 Sikringstiltak for helikopterdekk med tankingsanlegg for drivstoff

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

Henvisningen til DSB sin forskrift er ikke tatt med i forslaget.

⁸ Forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger.

Kravet i femte ledd er nytt og er i tråd med den praksisen Sjøfartsdirektoratet har hatt på området.

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

Ellevte ledd, viderefører gjeldende helikopterdekkforskrift § 39 åttende ledd frem til første komma. Resterende ordlyd i åttende ledd videreføres ikke ettersom dette allerede vil være dekket av utkast til ny helikopterdekkforskrift § 37. Det vil være helikopteroperatøren som godkjenner anlegget.

Gjeldende helikopterdekkforskrift § 39 tolvte ledd videreføres i forskriftsutkastets § 44 tolvte 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.

Kapittel 10. Avsluttende bestemmelser

Til § 45 Dispensasjon

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 dette innvilget, selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet vil følge en dispensasjonspraksis i tråd med den praksisen vi har i dag. Uttalelsen fra vernetjenesten skal legges ved rederiets dispensasjonssøknad.

Til § 46 Overgangsbestemmelse

Her foreslår vi å gi de samme overgangsreglene som Luftfartstilsynet. Når det gjelder tidspunktet i utkastets § 46 tredje ledd blir dette 1. januar 2022.

Når det gjelder kapittel 9. Brann- og redningsberedskap ser vi ikke behov for å gi en overgangsregel slik som vi normalt gjør i våre forskrifter. Etter hva Sjøfartsdirektoratet er kjent med, oppfyller norske flyttbare innretningene allerede de nye kravene som foreslås i kapittel 9. Slik vi har vurdert det vil det derfor ikke være behov for å fastsette overgangsregler om at kravene senest skal oppfylles ved neste sertifisering, eller hvis det er inngått byggekontrakt før de nye kravene trer i kraft.

Til § 47 Ikrafttredelse

Det er ikke satt noen konkret dato, men forskriften vil bli fastsatt snarest etter høringen er avsluttet og innspillene er gjennomgått.

Til § 48 Følgende endringer gjøres i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger

Se ovenfor i punkt 5 for hvilke endringer som er foreslått.

7. Administrative og økonomiske konsekvenser

Sjøfartsdirektoratet viser i all hovedsak til Luftfartstilsynets konsekvensvurdering når det gjelder kravene vi speiler i kapittel 2 til 8 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 forskriftsutkastets § 24 fjerde ledd har vi fått opplyst at kostnaden per stykk for vindpølse er mellom 1000 - 2500 NOK, avhengig av kvalitet og materialvalg. Installasjonskostnader kommer i tillegg.

For forslaget i 31 femte ledd om statuslys er det etter hva vi er kjent med flere norske flyttbare innretninger som har statuslys i samsvar med kravene i MODU-koden. For flyttbare innretninger som må installere statuslys, viser vi til Luftfartstilsynets konsekvensvurdering hvor de skriver i høringsbrevet på side 6 at *En av leverandørene av lysarmaturer angir at kostnaden for en komplett installasjon av statuslys vil kunne være om lag kroner 250.000 eks. mva.*

Forslaget i § 38 første ledd hvor vi foreslår en endring av 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 oppfylle dette kravet. Det nye kravet i § 38 femte ledd og § 39 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. Det nye isolasjonskravet i § 44 femte ledd er, etter hva vi er kjent med, også et krav innretninger med tankingsanlegg for drivstoff som er plassert over boligkvarter oppfyller i dag.

Vi kan ikke se at forslaget vil ha nevneverdig økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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

Vedlegg:

- Forslag til forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger.
- Liste over høringsinstanser.

Kopi til: Nærings- og fiskeridepartementet