

Notat

Saksbehandler

Tom Egil Herredsvela, tlf.

Dato

11.09.2025

Referanse

25/31585-2

Høringsnotat – Utkast til forskrift om endring av § 45 i forskrift 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 D 5-1. Utkastet til forskriften er på høring med høringsfrist 3. november 2025.

Høringskommentarer sendes til postmottak@caa.no og merkes med saksnummer 25/31585.

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 endre deler av bestemmelsen i BSL D 5-1 § 45 slik at den harmoniseres med en planlagt endring i forskrift om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten (innretningsforskriften)¹.

3. Behovet for regelverksendring?

3.1 Høringsnotatet følger føringene i Utredningsinstruksen (instruks for utredning av statlige tiltak) fastsatt av Regjeringen. Etter denne 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?

¹ Høring fra Havindustritilsynet, publisert 2. juli 2025: [Forslag til endringer i HMS-regelverket 2025](#)

3.1 Hva er problemet og hva vil vi oppnå?

BSL D 5-1 har nær sammenheng med forskriftsreglene om helikopterdekk i Havindustritilsynets og Sjøfartsdirektoratets forskrifter. Mens BSL D 5-1 regulerer kravene helikopteroperatøren må etterleve ved bruk av helikopterdekk på innretninger til havs og på skip, inneholder Havindustritilsynets og Sjøfartsdirektoratets tilsvarende regler om helikopterdekk som retter seg mot innehaver av helikopterdekket.

Når det gjelder den aktuelle bestemmelsen i BSL D 5-1 § 45 om brann- og redningsberedskap henvises det til kravene i disse øvrige myndighetenes forskrifter om flyttbare innretninger og om skip. Helikopterdekk på faste innretninger må dermed også være utrustet etter en av disse forskriftene. Dette har vist seg å være problematisk, og Havindustritilsynet har derfor foreslått en endring i innretningsforskriften (som gjelder faste innretninger). Det foreslås derfor å endre BSL D 5-1 § 45 slik som vist i vedlagt utkast til endringsforskrift.

3.1.1 Om endringen i innretningsforskriften:

Havindustritilsynet har i [publisert høring](#) foreslått å endre krav til utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekk på faste innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten til havs. Dette gjøres i ny § 70a i innretningsforskriften som beskrevet i høringen:

«Ny § 70a skal lyde:

§ 70a Utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekk

Utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekk skal utformes og plasseres slik at

a) branner på helikopterdekket, både på og inne i helikoptre, kan bekjempes sikkert og effektivt,

b) redningsmannskapet og annet personell beskyttes under evakuering av helikoptre.

Skumslokkingsanlegg skal kunne utløses ved hver atkomstvei samt fjernbetjenes fra et sentralt, beskyttet sted med god oversikt over helikopterdekket.

Begrunnelse: Bestemmelsen er delt for å presisere kravene til utstyr for brannbekjempelse i en egen bestemmelse. Utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekk på faste innretninger (produksjonsinnretninger) har hatt utfordringer med å møte tidskravet angitt i forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk, fordi brannpumper på slike produksjonsinnretninger er utformet for å supplere større mengder vann enn på flyttbare innretninger uten prosessanlegg. En slik forskjell gjør at det tar lengre tid å få vann fram til helikopterdekk (20 sek vs 15 sek). Tiltak for å nå kravet har vist seg å være svært omfattende og kostbare, og det har vært stilt spørsmål ved om en vil oppnå en risikoreduksjon sammenlignet med system for brannbekjempelse som er utformet i henhold til NORSOK S-001. Industrien har den senere tid gjennomført tester der en har sammenlignet løsningene. Resultatene fra testene

viser at brannslukkeeffekten ved bruk av systemer for brannbekjempelse på helikopterdekk basert på S-001 kapittel 9.4.2 og 21.4.9 gir minst like god effekt som systemer som angitt i forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk, som viser til Sjøfartsdirektoratets forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger.

Andre ledd har samme ordlyd som forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger § 39 (1).»

3.1.2 Om endringen av BSL D 5-1 § 45

Når kravet til utstyr for brannbekjempelse på helikopterdekk på faste innretninger i innretningsforskriften endres som vist i pkt. 3.1.1 over, bør § 45 i BSL D 5-1 endres samtidig slik at det blir klart at kravene for helikopterdekk på faste innretninger skal være slik som i innretningsforskriftens § 70a.

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?

Den foreslåtte endringen i BSL D 5-1 § 45 vil være varig i den forstand at den tas inn i forskriften.

Endringen vil gjelde helikopteroperatører som flyr til helikopterdekk, og at disse dermed vil kunne benytte helikopterdekk på faste innretninger som er utrustet etter innretningsforskriften § 70a. Uten den foreslåtte endringen i § 45 vil helikopteroperatørene måtte søke Luftfartstilsynet om dispensasjon for å kunne bruke slike helikopterdekk. Ettersom vi mener den foreslåtte bestemmelsen innretningsforskriften § 70a vil ivareta brannsikkerheten, vil en slik dispensasjon kun medføre ekstra saksbehandling hos Luftfartstilsynet uten noen sikkerhets- eller effektivitetsgevinst.

Endringene vil også indirekte påvirke innehaverne av slike helikopterdekk på faste innretninger, ettersom forskriften regulerer kravene for at helikopteroperatører skal kunne benytte disse som landingsplass. For disse aktørene antas det at den foreslåtte endringen i § 45 dvs. harmoniseringen mot innretningsforskriften § 70a, vil være positiv og skape mindre usikkerhet om hvilke regler som gjelder for brannsikkerhetsutrusting på slike helidekk.

Den foreslåtte endringen av DLS D 5-1 § 45 ventes ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser utover en mindre oppdatering i helikopterselskapenes håndboksystem.

3.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Den foreslåtte endringen av BSL D 5-1 § 45 anbefales ettersom det vil harmonisere bestemmelsen mot ny § 70a i innretningsforskriften.

3.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Den foreslåtte endringen av BSL D 5-1 § 45 vil måtte koordineres med ikrafttreddelsen av ny § 70a i innretningsforskriften. Etter vedtakelsen må de berørte aktørene informeres. 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 Havindustritilsynet og Sjøfartsdirektoratet.
