

Notat

Saksbehandler
Torgeir Øines, tlf.

Høring - forslag til ny forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel

1 Bakgrunn

Fra 2. januar 2020 regulerer forordning (EU) 2017/373 av 1. mars 2017 om fastsettelse av felles krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester og andre nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring [...] alle ATM/ANS-tjenester innenfor EU/EØS-området. Forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift 24. september 2018 nr. 1407 om krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) og nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM-nettverksfunksjoner) (BSL G 1-3).

Forordningen gjelder alle flysikringstjenester og –tjenesteytere, herunder meteorologi (MET).

Siden kontinentalsokkelen ikke er en del av det geografiske området EØS-avtalen omfatter, kan regler om observering og varsling offshore ikke være en del av EØS-avtalen. Forordning (EU) 2017/373 vil dermed ikke gjelde, og regler om flyværtjenesten knyttet til flyginger til innretninger eller skip på kontinentalsokkelen er derfor ikke ivaretatt i (EU) 2017/373.

De generelle reglene om flyværtjeneste i forskrift om flyværtjeneste (BSL G 7-1) ble opphevet gjennom endring i gjennomføringsforskriften (BSL G 1-3) 2. mars 2020. Reglene om flyværtjenesten offshore er foreløpig beholdt i påvente av en gjennomgang av disse. Luftfartstilsynet ønsker at reglene om offshore observering/varsling i BSL G 7-1 i hovedsak videreføres i ny nasjonal regulering.

Luftfartstilsynet foreslår derfor en ny forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel.

Forslaget som nå sendes på høring tar sikte på - med enkelte justeringer - å videreføre dagens regler om værobservering og -varsling i forbindelse med flyginger til og fra helikopterdekk på kontinentalsokkelen. Reglene om værobservasjon som i dag er gitt i forskrift 14. mai 2019 nr. 604 om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk (BSL D 5-1), innarbeides i dette forslaget. Forslaget berører helikopterdekkoperatører, helikopteroperatører og yter av varslingstjenester.

2 Luftfartstilsynets vurderinger – behovet for nasjonale regler

Ved vurderingen av behovet for nasjonal regulering har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- 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?

2.1 Hva er problemet og hva vil vi oppnå?

Forordning (EU) 2017/373, gjennomført i norsk rett gjennom BSL G 1-3, stiller krav til tilsynsmyndighetene og tjenesteyterne på flysikringsområdet, herunder MET. EØS-avtalen gjelder imidlertid ikke for kontinentalsokkelen, og forordningen har dessuten i liten grad regler som er særlig tilpasset spesielle forhold som gjelder offshore.

For å ivareta sikkerheten og sikre en god og sikker flyværtjeneste også i forbindelse med helikopterflyginger til og fra helikopterdekk på innretninger og skip på norsk kontinentalsokkel, foreslår Luftfartstilsynet en egen nasjonal forskrift som regulerer flyværtjenesten offshore. Målet er å få en samlet regulering av flyværtjenesten knyttet til offshore helikopter.

2.2 Hvilke tiltak er relevante?

Forskriftsregulering er etter Luftfartstilsynets vurdering det beste tiltaket for å få et tilpasset og godt regelverk knyttet til flyværtjenesten offshore. Flere sikkerhetsstudier om helikoptertrafikk offshore anbefaler myndighetskrav til flyværtjenesten offshore for å ivareta sikkerhetsnivået på norsk kontinentalsokkel. Aktørene ønsker et klart, tydelig og fleksibelt regelverk, og lykkes vi med en god forskrift vil det være et egnet tiltak.

Alternativet vil være å overlate til aktørene å sørge for en flyværtjeneste som ivaretar flysikkerheten offshore. Fordelen med det vil være at aktørene i større grad ansvarliggjøres. Ulempen vil være at det er til dels motstridende interesser mellom aktørene, som gjør at det kan bli vanskelig å komme til enighet om et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Det kan også være utfordringer knyttet til koordinering av tjenestene. Dessuten vil det være vanskelig for myndighetene å håndheve frivillige overenskomster. En regulering basert på frivillige overenskomster vil dessuten neppe være i tråd med Norges internasjonale forpliktelser knyttet til flysikringstjenester generelt og flyværtjeneste spesielt. Norge er gjennom Chicagokonvensjonen forpliktet til å ha et regelverk og føre tilsyn med flyværtjenesten, og dette ivaretas best gjennom regler gitt i forskrift.

Luftfartstilsynet legger derfor til grunn at forskriftsregulering er det eneste aktuelle tiltaket.

Luftfartstilsynet foreslår å samle de nasjonale reglene om flyværtjeneste offshore i en egen forskrift. Reglene kunne vært plassert i den generelle forskriften om flysikringstjenester (BSL G 1-3). Denne forskriften gjennomfører forordning (EU) 2017/373 og har i tillegg nasjonale bestemmelser som forordningen åpner for. Med en egen forskrift tydeliggjør vi at reglene om flyværtjenesten offshore er nasjonale regler. I forskriften foreslår Luftfartstilsynet i første rekke krav til helikopterdekkoperatøren, som vil være ansvarlig for at det finnes flyværtjeneste og tilstrekkelig flyværinformasjon på innretningene og skipene med helikopterdekk offshore. Helikopterdekkoperatøren er ikke pliktsubjekt i forordning (EU) 2017/373, og det blir dermed unaturlig med disse reguleringene i gjennomføringsforskriften.

Det vil dessuten være enklere for aktørene å orientere seg i reglene om flyværtjeneste offshore når disse samles i en egen forskrift. Det vil også være en fordel å ta inn reglene om flyværfra forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk (BSL D 5-1), slik at sammenhengen i reglene om flyværtjenesten knyttet til norsk kontinentalsokkel synliggjøres bedre.

2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Det prinsipielle spørsmålet som reises er hvordan norske myndigheter skal bidra til at det opprettholdes og videreutvikles en god flyværtjeneste tilpasset helikopterflyginger til og fra innretninger og skip på norsk kontinentalsokkel. Som det framgår over legger Luftfartstilsynet til grunn at dette best oppnås gjennom en nasjonal regulering av flyværtjenesten offshore.

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

Forskriften inneholder regler som direkte berører helikopterdekkoperatørene og leverandør av varslings tjenester. Reglene får også betydning for helikopteroperatørene.

Under arbeidet med forskriften har Luftfartstilsynet hatt dialog med de berørte aktørene. Alle aktører ønsker et regelverk som sikrer best mulig flyværtjeneste, men aktørene har naturlig nok et noe ulikt syn på avveiningen mellom flysikkerhet og kostnader. Reglene er i hovedsak en videreføring av dagens regulering og de foreslåtte reglene vil ivareta en god flyværtjeneste som bidrar til flysikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet anbefaler at det innføres en ny nasjonal forskrift som gir regler for flyværtjenesten på norsk kontinentalsokkel, slik at kvaliteten i flyværtjenesten på norsk kontinentalsokkel opprettholdes.

2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Den viktigste forutsetningen for en vellykket gjennomføring er kjennskap til og implementering av kravene hos berørte aktører på norsk kontinentalsokkel.

3 Kommentarer til enkelte bestemmelser

Bakgrunnen for at Luftfartstilsynet foreslår en egen forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel er altså at kontinentalsokkelen ikke er en del av det geografiske området EØS-avtalen omfatter. Regler om observering og varsling offshore kan dermed ikke være en del av EØS-avtalen, og regler om flyværtjenesten knyttet til flyginger til innretninger eller skip på kontinentalsokkelen er derfor ikke ivaretatt i (EU) 2017/373 eller BSL G 1-3. Luftfartstilsynet ønsker å videreføre og fornye reglene om offshore observering/varsling som i dag er regulert i BSL G 7-1.

3.1 Innledende bestemmelser

Forskriften skal regulere flyværtjenesten i tilknytning til flyginger til og fra helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel. Norsk lovgivningsmyndighet gjelder som utgangspunkt ut til territorialgrensen, dvs. 12 nautiske mil fra kystlinjen (målt fra grunnlinjene). Som utgangspunkt gjelder altså forskriften ut til territorialgrensen utenfor fastlandet, Svalbard og Jan Mayen. Luftfartsloven § 1-2 første ledd gir loven anvendelse på luftfart i tilknytning til petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Gjennom lov om Svalbard og lov om Jan Mayen og forskrifter om luftfart på henholdsvis Svalbard og Jan Mayen får forskriften her også anvendelse på kontinentalsokkelen utenfor Svalbard og Jan Mayen. Kontinentalsokkelen omfatter havbunnen og undergrunnen i forholdsvis grunne farvann inntil bunnen skrår nedover mot større havdyp, se lov 21 juni 1963 nr. 12 § 1.

Luftfartsloven § 1-2 andre ledd gir loven også anvendelse for luftfart med norsk luftfartøy utenfor norsk område når annet ikke framgår av lovens innhold og er forenlig med fremmed rett. Det vil innebære at flyginger til helikopterdekk på innretninger eller skip som driver annen virksomhet enn

petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel også vil omfattes av krav til flyværtjeneste i tråd med bestemmelsene i denne forskriften.

Blant definisjonene i forslaget § 2 foreslår vi å ta inn en del av de samme definisjonene som er brukt i forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk (BSL D 5-1). Definisjonen av helikopterdekk innebærer at forskriften kun gjelder for landingsplattformer som er spesielt bygd og beregnet for helikoptertrafikk. Helikopterflyginger til innretninger eller skip uten helikopterdekk, f.eks. mange flyginger av loser ut til skip, vil ikke omfattes av kravene til flyværtjeneste i forskriften her.

Luftfartstilsynet foreslår også en bestemmelse som presiserer at det er helikopterdekkoperatøren som er ansvarlig for at det finnes flyværtjeneste i tråd med forskriften. Dette tilsvarer dagens regler. Bestemmelsen om lagring av værdata tilsvarer bestemmelsen i forordning (EU) 2017/2017 MET.OR.105 (a).

3.2 Observasjonstjenesten

Regler om værobservasjon på helikopterdekk på innretninger og skip på kontinentalsokkelen finnes i dag både i BSL G 7-1 og BSL D 5-1. Fram til forskriftsendringen 2. mars 2020 hadde BSL G 7-1 regler om flyværtjeneste generelt, samt spesialregler for observasjonstjeneste på kontinentalsokkelen. Etter 2. mars ble de generelle reglene tatt ut og erstattet med BSL G 1-3 og forordning (EU) 2017/373, mens reglene om flyværtjenesten på kontinentalsokkelen ble beholdt. BSL G 7-1 gjelder ikke for helikopterdekk som ikke har krav til rutinemessig observasjoner (METAR), men fra disse må det sendes nødvendig værinformasjon i tråd med bestemmelsene i BSL D 5-1 §§ 37 og 38.

Luftfartstilsynet foreslår å samle alle regler om værobservasjonstjeneste i tilknytning til helikopterdekk på innretninger og skip med virksomhet på norsk kontinentalsokkel i forslaget til forskrift her. Vi opprettholder skillet mellom helikopterdekk med krav til rutinemessig værobservasjon og helikopterdekk der det kun er krav om å gi nødvendig værinformasjon. Kravene får imidlertid en noe annerledes utforming.

Innledningsvis foreslår vi i § 5 en bestemmelse som synliggjør et generelt krav til tilstrekkelig værobservasjon ved innretninger eller skip som mottar passasjerflyginger, samt skillet mellom «*rutinemessig værobservasjon*» og «*nødvendig værinformasjon*». Denne er ment å synliggjøre strukturen i reguleringen.

For helikopterdekk med regelmessige passasjerflyginger gjelder det som utgangspunkt et krav om rutinemessig værobservasjon etter § 6, se avsnitt 3.2.1 nedenfor. Helikopterdekkoperatøren på innretninger eller skip med krav til rutinemessig værobservasjon etter § 6 første ledd skal være sertifisert etter bestemmelsene om begrenset sertifikat i forordning (EU) 2017/373, se § 10 og 3.2.5 nedenfor.

For helikopterdekk uten regelmessige passasjerflyginger gjelder krav om nødvendig værinformasjon etter § 8, se avsnitt 3.2.3 nedenfor. Hva som skal observeres og formidles framkommer i § 8. Flyværtjenesten kan her ytes uten krav til at helikopterdekkoperatøren skal være sertifisert etter § 10.

3.2.1 Krav til rutinemessig værobservasjon

Etter dagens BSL G 7-1 i § 8 første ledd¹ skal det være observasjonstjeneste og krav til METAR på innretninger og skip med HFIS-tjeneste. I tillegg slår § 8 andre ledd² fast at landingsplasser innenfor nærmere definerte områder på kontinentalsokkelen også skal ha observasjonstjeneste, selv om de ikke har lufttrafikkstjeneste. Operatørene av innretningene eller skipene i området blir selv enige om

¹ § 8 andre ledd før forskriftsendringen 2. mars 2020.

² § 8 tredje ledd før forskriftsendringen 2. mars 2020.

hvor observasjonstjenesten skal plasseres, og tar selv kostnadene med tjenesten. Dersom det er flere operatører i området og de ikke blir enige, kan Luftfartstilsynet fastsette hvilke landingsplasser som skal ha observasjonstjeneste.

Hvilke områder som skal ha observasjonstjeneste, framgår i dagens forskrift § 11. Krav til observasjonstjeneste gjelder 7 definerte områder hvor det skal utarbeides METAR fra minst én innretning eller ett skip i området (§ 11 bokstav a). I tre av disse områdene skal det utarbeides METAR fra ytterligere én innretning (bokstav b). I tillegg stilles det krav til METAR-tjeneste på innretninger og skip i andre områder hvor det er «regulær tilbringerflyging» til en innretning eller et skip i området. Hva som ligger i dette kravet er presisert gjennom AIC I 02/11³.

Aktørene har gitt innspill på at de ønsker en mer fleksibel regulering av hvor det skal være krav til rutinemessig værobservasjonstjeneste (METAR). Vi foreslår derfor å gå bort fra dagens reguleringsform som angir spesifikt hvor det skal være krav til METAR. I stedet foreslår vi en bestemmelse som tar utgangspunkt i en hovedregel med krav om rutinemessig værobservasjon for innretninger eller skip med regelmessige passasjerflyginger til helikopterdekket.

Med «regelmessige passasjerflyginger» menes flyginger til innretninger og skip for eksempel for bytte av mannskap. Flygingene må skje med en viss regelmessighet, slik at innretninger og skip som kun har sporadiske flyginger med passasjerer, faller utenfor. Hva som er regelmessig må nødvendigvis bli noe skjønnsmessig, men Luftfartstilsynet legger til grunn at det skal forholdsvis lite til før flygingene anses å skje regelmessig. Det skal regnes som regelmessig selv om det bare dreier seg om 1-2 flyginger i uka, så lenge flygingene skjer over en viss periode.

Hvorvidt innretningen eller skipet ligger på samme posisjon er ikke relevant i denne sammenhengen. Det avgjørende er om det er gjentakende passasjerflyginger til det aktuelle helikopterdekket. Foretas slike flyginger må rutinemessig værobservasjon gjennomføres for helikopterdekket, selv om posisjonen endres.

Bestemmelsen i forslaget § 6 første ledd innebærer at det som utgangspunkt skal være rutinemessig værobservasjonstjeneste på alle innretninger eller skip med helikopterdekk som mottar regelmessige passasjerflyginger, jf. også § 5 andre ledd. Fra dette utgangspunktet foreslår Luftfartstilsynet i § 6 andre ledd unntak dersom det ligger flere innretninger eller skip med regelmessige passasjerflyginger i samme område. Unntaket innebærer at det ikke skal være krav til rutinemessig værobservasjon på alle disse, i tråd med situasjonen i dag. Vi foreslår at en helikopterdekkoperatør kan unntas kravet om rutinemessig værobservasjon dersom helikopterdekket ligger mindre enn 25 nautiske mil fra et annet helikopterdekk hvor det er tilgjengelig METAR. Avstanden er basert på innspill fra aktørene. Unntaket gjør det mulig at én METAR gjøres gjeldende for flere helikopterdekk i et avgrenset område, slik situasjonen også er i dag. Fra innretningen eller skipet som ikke har rutinemessig værobservasjon, skal det likevel gis nødvendig værinformasjon etter § 8.

For å avgjøre om en innretning eller skip som har regelmessige passasjerflyginger kan unntas fra kravet om rutinemessig værobservasjon etter § 6 første ledd, må helikopterdekkoperatøren ta utgangspunkt i eget helikopterdekk og måle om det ligger andre innretninger eller skip med slik tjeneste innenfor en radius på 25 nautiske mil fra eget helikopterdekk. Dersom det er tilgjengelig rutinemessige værobservasjoner innenfor dette området, vil det være tilstrekkelig å følge kravet om nødvendig værinformasjon i § 8. Luftfartstilsynet legger til grunn at helikopterdekkoperatørene blir enige om hvor det er mest hensiktsmessig å plassere observasjonstjenesten innenfor et område med flere innretninger eller skip, samt kostnadsfordelingen mellom helikopterdekkoperatørene som opererer i området. I tilfeller hvor partene ikke kommer til enighet kan Luftfartstilsynet bestemme hvor tjenesten skal plasseres og hvordan kostnadene skal fordeles.

³ <https://luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-i/2011/0211--meteorological-service-metar-on-offshore-installations-and-ships/>

Luftfartstilsynets forslag innebærer altså at det som utgangspunkt skal gjøres rutinemessige værobservasjoner på innretninger eller skip som har helikopterdekk og regelmessige passasjerflyginger, men at det kan gjøres unntak i områder hvor innretningene eller skipene ligger tett. Helikopterdekk er definert som en landingsplattform spesielt bygd og beregnet for start og landing med helikopter. Krav om rutinemessig værobservasjonstjeneste medfører krav om at helikopterdekkoperatøren sertifiseres etter reglene om begrenset sertifikat i forordning (EU) 2017/373 ATM/ANS.OR.A.010, se § 10 og avsnitt 3.2.5 nedenfor. Det stilles også kompetansekrav til værobservatørene, se avsnitt 3.2.6 nedenfor.

3.2.2 Krav til innhold i rutinemessig værobservasjon (METAR)

METAR følger anerkjente internasjonale standarder. Kravene til innhold er i forskriften foreslått angitt gjennom henvisninger til relevante bestemmelser i forordning (EU) 2017/373, se forslaget § 7 første ledd. Dette er internasjonale standarder som er vel kjent blant aktørene. I tillegg skal bølgehøyde og sjøtemperatur angis.

Luftfartstilsynet foreslår i § 7 andre ledd at rapportene som utgangspunkt skal utarbeides på grunnlag av manuelle observasjoner, men at Luftfartstilsynet kan godkjenne at METAR erstattes med AUTOMETAR dersom helikopterdekkoperatøren kan vise at behovet for værobservasjoner kan ivaretas med automatisk genererte observasjoner, dvs. AUTOMETAR. Søknaden om bruk av AUTOMETAR må inneholde informasjon om lokale meteorologiske forhold, analyser som viser hvordan kjente feilkilder ved automatisk genererte observasjoner slår ut, hvordan dette avhjelpes og ellers relevante forhold som kan gi Luftfartstilsynet grunnlag for å vurdere hvorvidt bruk av automatisk genererte observasjoner kan tillates.

3.2.3 Krav til værinformasjon på innretning eller skip uten krav til rutinemessig værobservasjon

For innretninger og skip med helikopterdekk hvor det ikke er krav til rutinemessig værobservasjon (METAR) gjelder i dag krav om værinformasjon etter forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk (BSL D 5-1) §§ 37 og 38, jf. BSL G 7-1 § 2 andre ledd. Bestemmelsene stiller krav om at nødvendig værinformasjon skal gis til helikoptertrafikken, minimumskrav til meteorologisk utstyr og krav til kompetanse til personell som videreformidler værinformasjonen. BSL D 5-1 er nylig revidert og ny forskrift gjort gjeldende fra 1. juli 2019. Bestemmelsen om værinformasjon er imidlertid beholdt uendret i påvente av denne revisjonen av BSL G 7-1.

Luftfartstilsynet foreslår å flytte bestemmelsene om værinformasjon for innretninger og skip uten krav til rutinemessig værinformasjon over i forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel. Ved å samle alle regler om flyværtjeneste offshore i én forskrift vil det bli enklere for aktørene å orientere seg om og se sammenhengen i de regler som gjelder for flyværtjenesten offshore.

Reglene i BSL D 5-1 § 37 foreslås med noen justeringer videreført i forslagens § 8.

Forskriften § 8 vil for det første gjelde innretninger eller skip med helikopterdekk som ikke har regelmessige passasjerflyginger, jf. forslagens § 5 tredje ledd. For det andre vil også innretninger eller skip med helikopterdekk som har regelmessige passasjerflyginger, men som ligger nært andre innretninger eller skip med rutinemessig værobservasjon, omfattes av forslagens § 8.

Helikopteroperatørene har gitt tilbakemelding på at områdevinden er viktig for hvordan man flyr inn til innretningen. Luftfartstilsynet forstår derfor at innretningen eller skipet skal ha utstyr som viser områdevind i tillegg til vindforholdene på helikopterdekket.

Videre foreslår vi at innretningen eller skipet skal ha utstyr som kan måle skyhøyder og sjøgang. Det skal også oppgis sikt, men bare dersom siktmåler er installert. Bakgrunnen er at det vil være

vanskelig å oppgi sikt basert på manuelle referanser i et miljø med få referansepunkter, og dermed er det først når det er installert siktmåler at angivelse av sikt blir tilstrekkelig presis. Luftfartstilsynet stiller ikke et absolutt krav om siktmåler på alle helikopterdekk offshore, men legger til grunn at mange helikopterdekk likevel har en slik. Det er krav om siktmåler på helikopterdekk der det er rutinemessig værobservasjon.

Luftfartstilsynet foreslår å ta inn en hjemmel som gir Luftfartstilsynet mulighet til å stille krav om rutinemessig værobservasjon dersom lokale forhold tilsier det. Denne vil først og fremst være aktuell på innretninger eller skip uten regelmessige passasjerflyginger, men hvor helikoptertrafikken likevel er så stor at det er nødvendig med rutinemessig værobservasjon for å ivareta flysikkerheten. Bestemmelsen kan være aktuell i tilfeller hvor det oppstår tvil om innretninger eller skipet har regelmessig trafikk og hvor Luftfartstilsynet ut fra en sikkerhetsvurdering mener det bør være rutinemessig værobservasjon.

Luftfartstilsynet foreslår at unntaket for kravet til instrument for måling av lufttrykk for innretninger eller skip som befinner seg innenfor et område som har HFIS-tjeneste, ikke videreføres.

Når det gjelder værinformasjonen som skal gis fra innretninger eller skip som ikke har krav til rutinemessig værobservasjon, skal dette være avlesninger fra utstyret det stilles krav om i forslaget § 8. Informasjonen skal kunne formidles over radio til helikopteret umiddelbart før landing. I tillegg skal en rapport med denne informasjonen sendes til helikopteroperatøren senest 1 time før avgang, jf. BSL D 5-1 § 8 og veiledningen til denne. Værdata skal lagres i minimum 30 dager, jf. forslaget § 4.

3.2.4 Krav til åpningstider

Luftfartstilsynet foreslår i § 9 første ledd at det skal være opp til helikopterdekkoperatøren selv å bestemme åpningstiden for observasjonstjenesten. I praksis vil det først og fremst være aktuelt rundt flyginger. På innretninger med installert SAR foreslår vi krav om observasjonstjeneste 24/7.

Luftfartstilsynet foreslår imidlertid i andre ledd et krav om at METAR skal foreligge senest én time før planlagt avgang, eller etter nærmere avtale mellom helikopterdekkoperatøren og helikopteroperatøren. Luftfartstilsynet foreslår tilsvarende for innretninger eller skip uten krav til rutinemessig værobservasjon. Rapport med nødvendig værinformasjon må altså også foreligge minimum én time før planlagt avgang eller i tråd med avtale.

Bestemmelsen korresponderer med kravet som er gitt i BSL D 5-1 § 8, der det framgår at helikopterdekkoperatøren må sende helidekkrapporten, som bl.a. skal inneholde værinformasjon, til helikopteroperatøren før avgang. I veiledningen til bestemmelsen er det anbefalt at rapporten skal være innsendt senest én time før avgang fra landbase.

Slik kravet er utformet i forslaget § 9 andre skiller det seg noe fra METAR onshore, der kravet i BSL G 1-3 § 7 knyttes til 3 timer før landing. Luftfartstilsynet mener imidlertid det er mer relevant å knytte kravet offshore til avgang, for å være sikker på at helikopteroperatøren har tilstrekkelig værinformasjon før flygingen starter, også på de lange turene. Mengden trafikk til de ulike plattformene bør være slik at det er mulig for helikopterdekkoperatøren å ha oversikt over når de ulike helikoptrene planlegger å ta av.

Luftfartstilsynet legger opp til at helikopterdekkoperatøren og helikopteroperatøren kan avtale andre tidspunkt for utstedelse av METAR eller rapport med nødvendig værinformasjon. Avtalen kan kun gjelde tidspunkt for utstedelse, ikke om det skal utstedes observasjonsrapport eller ikke.

3.2.5 Krav til helikopterdekkoperatøren

BSL G 7-1 inneholdt før endringen 2. mars 2020 krav til at ytere av flyværtjeneste skal være sertifiserte. Bestemmelsen viste til en opphevet forskrift og forordning (EF) nr. 2096/2005, som også

er opphevet. Forordning (EF) nr. 2096/2005 gjaldt generelle krav til ytere av flysikringstjenester, herunder flyværtjenester, og ble avløst av forordning (EU) nr. 1035/2011, som gjaldt fram til forordning (EU) 2017/373 trådte i kraft 2. januar 2020. Fra 2. januar 2020 skal ytere av flyværtjenester følgelig være sertifiserte etter bestemmelsene i (EU) 2017/373 Annex III (Part-ATM/ANS.OR). Følgelig ble bestemmelsen i BSL G 7-1 som gjaldt ytere av flyværtjeneste generelt opphevet med endringen i BSL G 1-3 2. mars 2020.

BSL G 7-1 inneholdt også en særregel for organisasjoner som kun yter observasjonstjeneste på innretninger og skip offshore. For disse er det ikke stilt krav om full sertifisering. Fram til forskriftendringen 2. mars 2020 skulle disse organisasjonene tilfredsstillende deler av forordning (EF) nr. 2096/2005. Det var i forskriften spesifikt vist til hvilke deler av forordningen som skulle gjelde. Dette var krav knyttet til organisasjonsstruktur og ledelse, operasjonsmanualer og kompetanse. Med forskriftsendringen 2. mars 2020 er bestemmelsen endret slik at det vises til reglene om begrenset sertifikat i (EU) 2017/373.

Det er altså ikke stilt fulle krav til sertifisering for ytere av observasjonstjeneste på innretninger og skip på kontinentalsokkelen. Luftfartstilsynet ønsker å videreføre dette skillet, slik at det ikke stilles uforholdsmessige krav til helikopterdekkoperatører på kontinentalsokkelen som skal levere værobservasjonstjeneste. Samtidig er det viktig at det står en tilstrekkelig solid aktør bak tjenesten, med nødvendige systemer og kompetanse for å ivareta tjenestens bidrag til flysikkerheten.

Luftfartstilsynet foreslår derfor at det skal stilles krav om at ytere av rutinemessig værobservasjon på innretninger og skip med helikopterdekk som minimum skal tilfredsstillende kravene til begrenset sertifikat i forordning (EU) 2017/373 Part ATM/ANS.OR.A.010 med de henvisninger som følger av denne, se forslaget § 10. Bestemmelsen er tilpasset tjenesteytere som leverer en begrenset tjeneste, men forutsetter at tjenesteyteren tilfredsstillende nærmere angitte krav om teknisk og operativ kapasitet, ledelsessystem, personell og transparenss.

Disse kravene korresponderer i stor grad med de kravene som stilles til aktørene som i dag leverer rutinemessig værobservasjon offshore, og innebærer således ingen stor endring for disse.

Når det gjelder organisasjonene som gir nødvendig værinformasjon på innretninger eller skip uten krav til rutinemessig værobservasjon, stilles det ikke krav til sertifisering i dagens regelverk. Kravet til sertifisering er således en viktig forskjell mellom innretninger eller skip med og uten krav til rutinemessig værobservasjon (METAR).

Luftfartstilsynet ønsker ikke å innføre krav om sertifisering av disse organisasjonene. Krav til nødvendig værinformasjon etter forslaget § 8 vil gjelde for innretninger eller skip uten regelmessige passasjerflyginger. Helikopterdekket vil dermed ha begrenset med trafikk, og det vil være uforholdsmessig å stille omfattende krav til organisasjonen.

Luftfartstilsynet har imidlertid i § 10 andre ledd foreslått å innføre et krav om at helikopterdekkoperatøren på innretninger eller skip uten krav til rutinemessig værobservasjon skal kunne godtgjøre overfor Luftfartstilsynet at de oppfyller kravene i forskriften, dvs. har utstyr, kompetanse og opplæring i tråd med forskriften. Dette vil bidra til å sikre at regelverket etterleves og at det blir enklere for Luftfartstilsynet å følge opp.

3.2.6 Kompetansekrav værobservatører og formidlere av værinformasjon

Det følger av dagens BSL G 7-1 § 6 at flyværtjeneste bare skal utøves av personell som til enhver tid innehar nødvendig kompetanse som kreves for den tjeneste som skal ytes. I vedlegg 3 er kravene til kompetanse og opplæring nærmere angitt.

Kompetansereglene i BSL G 7-1 gjelder for personer som utøver rutinemessig observasjonstjeneste (METAR). Personell som formidler værinformasjon på innretninger eller skip som ikke har krav til rutinemessig værobservasjon, omfattes ikke av kompetansebestemmelsene i BSL G 7-1. Tidligere var det ikke stilt kompetansekrav i forskrift for personer som formidler slik informasjon, men fra 1. juli 2019 ble det gjennom § 38 i BSL D 5-1 tatt inn krav til at personell som videreformidler meteorologisk informasjon etter BSL D 5-1 § 37, skal ha gjennomgått opplæring i samsvar med krav fra helikopterdekkoperatør og helikopteroperatøren. Gjennomført opplæring og vedlikeholdstrening må være dokumentert.

Aktørene har i forkant av arbeidet med denne forskriften understreket behovet for at alt personell som observerer og formidler værinformasjon må ha grunnleggende opplæring. Luftfartstilsynet foreslår derfor én felles bestemmelse med kompetansekrav for personell som utøver værobservasjonstjeneste og personell som videreformidler meteorologisk informasjon. Vi tar ikke sikte på å innføre økte kompetansekrav for personellet som yter værobservasjonstjenesten, men for formidlere av værinformasjon medførte innføringen av kompetansekrav i BSL D 5-1 fra 1. juli 2019 innskjerping fra myndighetshold og dermed økte kostnader for opplæring av personell. Luftfartstilsynet søker å videreføre dette kompetansekravet, og dermed får helikopterdekkoperatører uten krav til rutinemessig værobservasjon økte kostnader i forhold til situasjonen før 1. juli 2019.

Luftfartstilsynet foreslår at begge grupper skal ha gjennomgått opplæring i samsvar med krav fra World Meteorological Organization (WMO). Opplæringsprogrammet skal være godkjent av Luftfartstilsynet, og gjennomført opplæring skal være dokumentert.

Luftfartstilsynet foreslår videre i § 11 bestemmelser som beskriver hvilken kompetanse personellet skal inneha etter gjennomført opplæring. Helikopterdekkoperatøren må sørge for at opplæringsprogrammet er slik at personellet tilegner seg kompetansen som er beskrevet i § 11 andre ledd og i WMOs kompendium. Opplæringen skal bestå av en teoretisk og en praktisk del. Personellet må også gjennomføre årlig vedlikeholdstrening.

Utformingen av bestemmelsen i § 11 skiller seg fra utformingen i BSL G 7-1 vedlegg 3 ved at den i stedet for å definere hvor mange timer opplæringen skal være, definerer hva personellet skal kunne. Dette gir aktørene større fleksibilitet i utformingen av opplæringen. Luftfartstilsynet skal imidlertid godkjenne opplæringsprogrammet, og sikrer derigjennom at opplæringen holder tilstrekkelig høyt nivå.

3.3 Varslingstjenesten

3.3.1 Krav til landingsplassvarsel (TAF)

Etter BSL G 7-1 § 15 første ledd skal det utstedes landingsplassvarsel (TAF) for alle de innretninger og skip som er pålagt å ha METAR-tjeneste etter § 11 bokstav a. Innretning eller skip som har krav om rutinemessig observasjon etter § 11 bokstav b og c er unntatt fra kravet om TAF. I praksis innebærer det at det i dag er krav til TAF på 7 nærmere angitte innretninger. Andre innretninger i samme område eller andre innretninger eller skip med krav til METAR som følge av regulær tilbringerflyging, har ikke krav til TAF.

Rutinemessig værobservasjon er en forutsetning for utstedelsen av TAF. I dag utstedes 9 og 24 timers TAF, som oppdateres hver 3. time.

Luftfartstilsynet foreslår at det skal være krav til landingsplassvarsel (TAF) på innretninger eller skip som har krav til rutinemessig værobservasjon (METAR). Utgangspunktet vil dermed være at det skal være TAF på innretninger eller skip som har regelmessige passasjerflyginger. Det vil ikke være krav til egen TAF for innretninger som er unntatt krav til METAR etter § 6 andre ledd fordi de ligger nært andre innretninger med METAR.

Når det gjelder de nærmere reglene om TAF'en, videreføres dagens bestemmelser i BSL G 7-1 første ledd bokstavene a-d.

3.3.2 Krav til strekningsvarsel

I BSL G 7-1 § 15 andre ledd⁴ bokstav a er det definert noen strekninger tilknyttet petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen hvor det skal utstedes strekningsvarsel for helikoptertrafikken. Etter bokstav b skal det utstedes strekningsvarsel for strekninger hvor det er regulær tilbringerflyging. Strekningsvarselet er i praksis erstattet av et grafisk områdevarsel og tilhørende tversnitt for de vanlige strekningene.

Dagens bestemmelse om krav om strekningsvarsel på nærmere definerte strekninger videreføres ikke. I stedet foreslår vi en plikt for helikopterdekkoperatøren til å sørge for at det foreligger strekningsvarsel for strekninger hvor det flys regelmessige passasjerflyginger til og fra innretninger eller skip på norsk kontinentalsokkel. Meteorologisk institutt utarbeider strekningsvarsler som presenteres grafisk i kart, som også kan hentes ut i vertikale snitt. Dette vil være et godt strekningsvarsel.

3.3.3 Krav til tjenesteyter varslingstjeneste

Varslingstjenesten utøves av utpekt tjenesteyter, som i Norge er Meteorologisk institutt.

Luftfartstilsynet foreslår også en bestemmelse som presiserer at varslingstjenesten skal utøves av tjenesteyter sertifisert i henhold til kravene i forordning (EU) 2017/373.

4 Ikrafttreden og overgangsbestemmelser

Luftfartstilsynet har hatt på høring forslag til endringer i BSL G 1-3 (forskrift som gjennomfører forordning (EU) 2017/373 i norsk rett)⁵, og Samferdselsdepartementet vedtok 2. mars 2020 endringer i denne. Det ble samtidig også vedtatt endringer i BSL G 7-1. Endringene i BSL G 7-1 innebærer at de generelle reglene om flyværtjenesten som nå reguleres gjennom BSL G 1-3 og forordning (EU) 2017/373, ble opphevet, mens regler om flyværtjeneste offshore ble beholdt i påvente av ny forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel som foreslås i høringsbrevet her.

Luftfartstilsynet ønsker at forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel skal tre i kraft så raskt som mulig, men må samtidig ta hensyn til at aktørene skal kunne tilpasse seg den nye reguleringen. Tidligste tidspunkt for ikrafttreden vil være 1. januar 2021, men vil vurdere dette når høringsrunden er gjennomført. Det kan også bli aktuelt med overgangsbestemmelser.

5 Høringen

Høringssvar bes sendt per e-post til: postmottak@caa.no. Merk høringssvaret med saksnummer 18/19049. Høringen er åpen for alle.

Spørsmål om høringen kan rettes til saksbehandler Torgeir Øines, tor@caa.no. Meteorologifaglige spørsmål kan rettes til Ira Schaug-Pettersen, irs@caa.no.

Høringsfristen er 1. desember 2020.

⁴ Fjerde ledd før forskriftsendringen 2. mars 2020.

⁵ <https://luftfartstilsynet.no/horing/2019/horing--endringer-i-bsl-g-1-3/>