

Notat

Saksbehandler

Tom Egil Herredsvela, tlf. +47 98261848

Til

Kopi til

Høring - Utkast til forskrift om oppheving av forskrift 19. april 2016 om krav til sporing av helikoptre på norsk kontinentalsokkel

Vedlagt følger utkast til forskrift om oppheving av 19. april 2016 om krav til sporing av helikoptre på norsk kontinentalsokkel

Forskriften er på høring med høringsfrist **4. mai 2021**

Høringskommentarer sendes til postmottak@caa.no og merkes med **saksnummer 20/16115**.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

Tom Egil Herredsvela,

E-post: teh@caa.no

Telefon: 940 56 221

1. Sammendrag

Luftfartstilsynet har utarbeidet utkast til forskrift om oppheving av forskrift 19. april 2016 om krav til sporing av helikoptre på norsk kontinentalsokkel (BSL D 2-10).

Begrunnelsen for forslaget er at det i dag finnes andre, nyere regelsett som regulerer kravet til sporing av helikoptre som benyttes til offshoreflyging, samt krav til utrusting med ADS-B transponder. Dette medfører en dobbeltregulering av kravene til slik utrusting. Som ledd i arbeidet med å holde regelverket for sivil luftfart oppdatert, foreslås det å oppheve forskriften for å rydde opp i reglene om dette.

2. Behovet for regelverksendring

For å ha et tilstrekkelig grunnlag for forslaget er fremstillingen i dette høringsnotatet basert på føringene som ligger i Utredningsinstruksen (instruks for utredning av statlige tiltak) fastsatt av Regjeringen.

Etter Utredningsinstruksen 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?

2.1 Hva er problemet og hva vil vi oppnå?

En av Luftfartstilsynets oppgaver er å sørge for nødvendig og hensiktsmessig forskriftsregulering av sivil luftfart i Norge. Blant annet innebærer dette å holde reglene oppdatert og sørge for at utdaterte regler oppheves.

Som det fremgår av utredningen under er reglene i BSL D 2-10 i dag dekket av andre, nyere regler. Denne dobbeltreguleringen anses unødvendig og gjør det vanskeligere for brukerne å orientere seg om i regelverket.

Forskrift 19. april 2016 om krav til sporing av helikoptre på norsk kontinentalsokkel (BSL D 2-10) ble etablert for å ivareta to formål:

- a) Å sikre at offshore helikoptre spores slik at de kan lokaliseres raskt ved behov for søk- og redning (SAR). Dette kan etter bestemmelsen i forskriftens § 3 enten ivaretas av operatøren gjennom anskaffelse av et eget system for slik sporing, eller ved at lufttrafikkjentesten sporer helikoptret i områder hvor det er etablert ADS-B dekning.
- b) Å bidra til å sikre god lufttrafikkjeneste over kontinentalsokkelen hvor det er etablert ADS -B dekning. Dette forutsetter at luftfartøyene er utrustet med ADS-B transponder jf. BSL D 2-10, § 2.

2.1.1 Til pkt. a: Kravet om sporing av offshore helikoptre

Hovedformålet med BSL D 2-10 er å sikre at offshore helikoptre spores slik at de kan lokaliseres raskt ved behov for søk- og redning (SAR). Dette ivaretas dels gjennom påbudet om ADS-B transponder som gjør at lufttrafikkjentesten (Avinor Flysikring) kan spore fartøyet i luftrom med ADS-B dekning, og dels ved kravet om at operatøren selv må anskaffe et system for sporing ved flyging i områder uten slik ADS-B dekning.

BSL D 2-10 ble vedtatt på et tidspunkt hvor det ikke fantes felleseuropeiske krav om sporing av offshore helikopterflyginger. Senere har krav om slik sporing blitt tatt inn i forordning 965/2012, SPA.HOFO.150 som er gjennomført som norsk forskrift¹, og som lyder: *“An operator shall establish and maintain a monitored aircraft tracking system for offshore operations in a hostile environment from the time the helicopter departs until it arrives at its final destination.”* Dette kravet kan helikopteroperatøren oppfylle ved å anskaffe eget system, eller gjennom at lufttrafikkjentesten ivaretar

¹ Reglene om offshore helikopter operasjoner i forordning (EU) nr. 965/2012, subpart K, er gjort gjeldende som norsk rett jf. forskrift 7. august 2013 om luftfartsoperasjoner, § 1a, første ledd.

springingen av flygingen f.eks. ved ADS-B. Siden store deler av luftrommet på norsk sokkel i dag er utbygget med ADS-B dekning, benyttes i hovedsak dette for sporing av helikoptertrafikken på norsk kontinentalsokkel.

Hovedformålet med BSL D 2-10, nemlig å sikre sporing av offshore helikoptre, er således ivaretatt i det nevnte felleseuropeiske regelverket. BSL D 2-10 trengs derfor ikke for å ivareta et krav om sporing av disse helikoptrene.

2.1.2 Til pkt. b: ADS-B for lufttrafikkteneste

De senere år har Luftfartstilsynet etablert kontrollert luftrom over store deler av norsk kontinentalsokkel. Avinor har samtidig bygget ut ADS-B dekning i dette området, og er i ferd med å bygge ut denne dekningen nordover til grensen mot Russland i Barentshavet og i havområdene opp til Svalbard. Utbyggingen av ADS-B gjør at lufttrafikktenesten er i stand til å se posisjonen til luftfartøyer som har ADS-B transponder. Lufttrafikktenesten kan dermed kontrollere lufttrafikken over de aktuelle havområdene sikrere og mer effektivt enn for luftfartøyer uten ADS-B transponder.

Forordning (EU) 1207/2011, senere endret ved forordning (EU) 2020/587, stiller krav om at visse luftfartøyer skal utrustes med ADS-B transponder innen 7. desember 2020. Forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkingsevnen i Det Europeiske nett for lufttrafikkstyring.

Det følger av bestemmelsen i forordningens artikkel 5 nr. 5 at luftfartøyer over 5700 kg og med luftdyktighetsbevis utstedt etter 7. juni 1995, skal være utrustet med ADS-B transponder fra 7. desember 2020.

Helikoptrene som benyttes til offshoreflyging til olje- og gass-installasjoner er i dag utrustet med ADS B transpondere. Disse helikoptrene er over 5700 kg og er derfor omfattet av den felleseuropeiske bestemmelsen om krav til ADS-B transponder. Det anses derfor ikke nødvendig å beholde BSL D 2-10 for å ivareta kravet om ADS-B transponder for disse luftfartøyene.

2.2 Hvilke tiltak er relevante?

For å oppnå å rydde opp i reglene og unngå dagens dobbeltregulering mener Luftfartstilsynet det ikke er andre relevante tiltak enn å oppheve BSL D 2-10.

2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket

Luftfartstilsynet kan ikke se at saken reiser prinsipielle spørsmål slik dette er angitt i Utredningsinstruksen med tilhørende veileder.

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

Forslaget om oppheving av BSL D 2-10 vil bidra til å rydde opp i regelverket for offshore helikopteroperatører, og gjøre det enklere å finne ut av hvilke regler som gjelder på området.

Opphevingen av de aktuelle forskriftene ventes ikke å påføre noen særskilte økonomiske kostnader.

Det er ikke identifisert aktuelle negative virkninger av tiltaket. Helikoptrene som benyttes til offshoreoperasjoner i dag er utrustet med ADS-B transpondere, og helikoptertypene som benyttes er på grunn av vekt omfattet av de felleseuropeiske reglene med krav om ADS-B transponder.

I arbeidet med forslaget er det likevel vurdert om en oppheving av BSL D 2-10 kan medføre fare for at helikopteroperatører vil la være å utruste helikoptre med ADS-B transponder ved å i fremtiden gå over til å benytte helikoptre som ikke omfattes av kravet til slik transponder i det felleseuropeiske regelverket. Dette vil som nevnt være eldre helikoptre og helikoptre under 5700 kg. Denne problemstillingen vil også kunne gjelde for flyging av los ut til skip, og flyging til vindmølleparker etc. til havs, hvor det vil være aktuelt å benytte helikoptre under 5700 kg. De følgende forholdene tilsier imidlertid at det vil være lite sannsynlig at slike luffartøyer ikke blir utrustet med ADS-B transponder:

- Avinor har etablert ADS-B dekning for havområdene ut til offshoreinstallasjoner i Sør-Norge. Avinor er også i ferd med å etablere ADS-B dekning i havområdene nordover til grensen mot Russland i Barentshavet og i havområdene opp til Svalbard. Etter planen skal dekningen for dette området være operativt i første kvartal 2022. I praksis innebærer dette at ADS-B blir standardløsningen for sporing og lufttrafikkteneste av offshore helikoptre i Norge.
- Luftrommet utenfor Sør/Vest-Norge hvor hovedvekten av offshore helikopteroperasjoner foregår er i stor grad kontrollert luftrom, hvor ADS-B transponder i praksis forutsettes for å kunne operere. Av denne grunnen vil det være lite sannsynlig at en offshore helikopteroperatør skulle ønske å ikke utruste helikoptrene med ADS-B transponder.
- Helikopteroperatøren må i alle tilfeller utruste fartøyene med et system for sporing av flygingen jf. kravet i SPA.HOFO.150. Siden ADS-B er standardløsningen for flygekontroll, og at ADS-B samtidig gjør at operatøren oppfyller kravet i SPA.HOFO.150, antas det som usannsynlig at operatøren heller skulle velge et annet system for sporing, fremfor å utruste det med ADS-B transponder.

Disse omstendighetene tilsier at offshore helikopteroperatører uansett vil utruste helikoptrene med ADS-B transponder dersom de skulle gå over til å benytte eldre eller lettere helikoptre.

Luffartstilsynet vil imidlertid følge med på utviklingen, og ved behov vil et aktuelt virkemiddel kunne være å stille krav om ADS-B transponder gjennom luftromsreglene f.eks. ved opprettelse av restriksjonsområder med slikt vilkår.

2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Det anbefales å oppheve BSL D 2-10. Dette vil forenkle regelverket på området og bidra til å tydeliggjøre for de enkelte aktørene hvilke regler som gjelder for virksomheten de utøver. Helikoptrene som benyttes til offshore helikopteroperasjoner vil ikke berøres av at forskriften oppheves ettersom kravene er ivaretatt i andre forskrifter. Dersom det i fremtiden skulle vise seg

behov for å påby ADS-B transpondere i større utstrekning, anser Luftfartstilsynet at dette kan gjøres ved andre, mer hensiktsmessige måter, f.eks. som vilkår for å operere aktuelle luftrom.

2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En vellykket gjennomføring vil kreve at de berørte aktørene informeres om opphevingen av forskriften, og om hvilke regler som nå gjelder. Dette vil Luftfartstilsynet ivareta i vårt informasjonsarbeid, bl.a. gjennom publisering av AIC².

²«Aeronautical Information Circular» (system for publisering av informasjon innen luftfarten).