



Sak: Havtil 2025/320/HK Høringssvar til forslag om forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs.

Kommentarer til forskriften:

1. Varsling og melding av fare- og ulykkessituasjoner (§ 4-5):
 - HRS støtter kravet om koordinert og umiddelbar varsling ved fare- og ulykkessituasjoner. Her bør det spesifiseres at Hovedredningssentralen (HRS) skal varsles ved fare- og ulykkessituasjoner. Generelt bør HRS varsles når det oppstår uregelmessigheter som kan føre til en fare- og ulykkessituasjon, slik at HRS kan høyne beredskapen og omdisponere aktuelle ressurser.
 - Store deler av bunnmineralaktiviteten vil foregå vest for nullmeridianen, i søk og redningsregion (SRR) hvor Island har koordineringsansvar. Det antas derfor at JRCC Reykjavik vil være interessert i å bli informert om denne aktiviteten, og at de ønsker varsling på samme måte nivå som Hovedredningssentralen.
2. Informasjon om oppfølging av fare- og ulykkessituasjoner (§ 4-6):
 - Her må også Hovedredningssentralen holdes løpende orientert om utviklingen, og om hvilke tiltak som planlegges satt i verk.
 - Store deler av bunnmineralaktiviteten vil foregå vest for nullmeridianen, i søk og redningsregion (SRR) hvor Island har koordineringsansvar. Det antas derfor at JRCC Reykjavik vil være interessert i å bli informert om denne aktiviteten, og at de ønsker varsling på samme måte nivå som Hovedredningssentralen om aktivitet som er innenfor redningsregionen hvor Island har koordineringsansvar.
3. Kommunikasjonsutstyr (§ 5-11):
 - «Arbeidstakere skal utstyres med mobilt kommunikasjonsutstyr». Vi anbefaler at forskriften spesifiserer at dette utstyret skal være kompatibelt med GMDSS utstyr eller annet utstyr i de situasjonene der en hendelse kan medføre «mann over bord». Eksempel kan være PLB, AIS SART eller lignende.
 - Helikopter trafikken vil foregå øde havområder med samme utfordringer som gjorde at Malaysian Air (8. mars 2014) og Air France (1. juni 2009) forsvant for redningstjenesten. De nye ICAO kravene gjennom Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS), er konkrete tiltak for å minske sannsynligheten for at luftfartøy forsvinner i øde områder. Selv om GADSS kravene internasjonalt ennå ikke treffer helikopter vil det være mye egen-sikkerhet og god beredskap i å innføre de som bransje-krav opp mot luftfart i disse havområdene.
4. Beredskapsetablering og beredskapsplaner (§ 6-1):
 - HRS støtter kravet om at operatøren skal utarbeide en strategi for beredskap mot fare- og ulykkessituasjoner. Vi anbefaler at forskriften spesifiserer at beredskapsplanene skal inkludere detaljerte prosedyrer for samarbeid med redningstjenesten, inkludert kommunikasjonsmatriser.

5. Håndtering av fare- og ulykkessituasjoner (§ 6-2):
 - Det er positivt at forskriften krever nødvendige tiltak ved fare- og ulykkessituasjoner. HRS foreslår at det legges til et krav om regelmessig evaluering og oppdatering av disse tiltakene basert på erfaringer fra øvelser og faktiske hendelser.
6. Trening og øvelser (§ 6-3):
 - HRS støtter kravet om nødvendig trening og øvelser. Vi anbefaler at forskriften spesifiserer at disse øvelsene skal inkludere scenarier som involverer samarbeid med redningstjenesten for å sikre at alle parter er godt forberedt på reelle nødsituasjoner.
7. Samarbeid om og samordning av beredskap (§ 6-4):
 - HRS anser det som avgjørende at operatøren samarbeider med andre operatører og offentlige beredskapsressurser. Vi foreslår at forskriften spesifiserer krav til å bli med på felles øvelser med redningstjenesten for å sikre effektiv samordning.
 - HRS anser det som svært positivt at «Havindustritilsynet kan fastsette krav om at det skal være stasjonert beredskapsfartøy, deriblant luftfartøy, ved innretninger eller fartøy som deltar i havbunnmineralvirksomheten. Det kan fastsettes krav til de funksjonene som beredskapsfartøy skal kunne ivareta. Når særlige grunner tilsier det, kan Havindustritilsynet gi pålegg om, og fastsette vilkår for samarbeid, deriblant gi pålegg om at finansieringen skal være et kollektivt ansvar.» står som tekst, og vil fremheve viktigheten av dette gitt den potensielt store avstanden til den offentlige redningshelikoptertjenesten.
8. Samarbeid om og samordning av beredskap (§ 6-4):
 - Det er avgjørende at beslutninger i akutte redningsaksjoner er både informerte og tidsriktige. Hovedredningssentralen understreker viktigheten av synlighet og status på bransjens redningsressurser hos ansvarlig offentlig redningstjeneste. Dette vil bidra til bedre koordinering og effektiv ressursstyring, noe som er essensielt for sikkerheten ved mineralvirksomhet på havbunnen.
- Generelle kommentarer:
 - I høringsnotatets kapittel 6.2 så er det omhandlet definisjonen på innretning, installasjon og anlegg. Denne definisjonen bør søkes så detaljert og tydelig som mulig gitt grensesnittet mellom maritim aktivitet og havbunnsmineralloven må gi rom for utvetydighet og avskjære diskusjoner om hvilket regelverk som gjelder hvor og når. Dette bør omhandle både installasjon/fartøystype, hvilken aktivitet som er styrende og om det kan oppstå tilfeller der mannskapet ikke er omhandlet samme regelverk.
 - I høringsnotatets kapittel 4.2.5 er flytid for redningshelikoptertjenesten omhandlet. Et forsøk på å operere helikopter i det aktuelle området vil være på grensen av hva som er operasjonelt mulig. Derfor støttes tiltak som kan forbedre marginene og øke operasjonsevnen i forbindelse med redningshelikopteroperasjoner.
 - Dokumentasjon som «General Arrangement», beredskapsplaner og andre relevante dokumenter for redningstjenesten lastes opp på egnet sted (FRR/safeseanet) slik at HRS har dette tilgjengelig til enhver tid.

HRS ser frem til å fortsette dialogen med Havindustritilsynet og andre relevante aktører for å sikre at forskriften bidrar til en trygg og effektiv mineralvirksomhet til havs. Vi er tilgjengelige for ytterligere diskusjoner og samarbeid for å styrke sikkerheten og beredskapen i denne sektoren.

Med hilsen

Andreas H. Næsheim
Operativ redningsinspektør
Hovedredningssentralen Sør-Norge

Dokumentet er elektronisk godkjent.