



Norsk Helikopteransattes Forbund

Sømmevegen 2
N-4055 Sola
Telefon +47 90 07 52 91
www.nhaf.no

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Sola, 11. Aug. 2022
Vår ref.: 15/22

Kommentarer til Luftfartstilsynets utredning og konsekvensanalyse – implementering av forordning 2022/410

1. Innledning

Vi viser til tidligere innsendte hørings svar og avtale om å få muligheten til å kommentere Luftfartstilsynets utredning og konsekvensanalyse. Generelt er det viktig å understreke at vi står ved alle våre tidligere kommentarer, samt kommentarene fra Forsvarsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, CHC Helikopter Service, Bristow Norway, LO, IE og Samarbeidsforum. Det vil si at bransjen er tilnærmet unison i sine generelle kommentarer om de potensielt negative konsekvensene for flysikkerhet og beredskap. Unntaket er utredningen og konsekvensanalysen fra Luftfartstilsynet som vi vil gå nærmere inn på under.

Luftfartstilsynet har utelatt flere viktige innspill fra blant annet CHC Helikopter Service og Samarbeidsforum i deres oversendelse av dokumenter. Det er mulig dere har disse fra før, men vi har valgt å vedlegge disse også her. Det forklarer for eksempel uklarheten i det som fremstår som innspillet fra Samarbeidsforum, men i realiteten er et gammelt vedlegg som det var henvist til fra blant annet vårt oppdaterte hørings svar.

I dette innspillet vil vi først kommentere Luftfartstilsynets brev, før vi går over til ny informasjon og en forenklet konsekvensanalyse av faktiske forhold. Dessverre er det ikke til å unngå at vi må gjenta deler av tidligere innspill, men vi vil forsøke å unngå det i størst mulig grad.

For å gi Samferdselsdepartementet en bredere tilbakemelding, tok vi kontakt med Bristow og CHC for å gi helikopterselskapene mulighet til å kommentere Luftfartstilsynets analyse.

På grunn av denne sakens viktighet for flysikkerhet og beredskap med tunge helikopter, ønsker vi å ha et møte med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet før saken skal avgjøres. Det er fint om dere kan gi oss en tilbakemelding om mulige datoer.

2. Kommentarer til Luftfartstilsynets utredning og konsekvensanalyse

Vi har hatt en grundig gjennomgang av brevet fra Luftfartstilsynet, og dessverre kan vi ikke se at de faktiske forhold og konsekvenser er faglig utredet og analysert slik vi oppfattet oppdraget fra departementet. Brevet fremstår som at man har bestemt seg for en konklusjon, for så å fokusere på argumentasjon mot utvalgte påstander i et av høringssvarene for å forsvare sitt standpunkt. Argumentasjonen er i stor grad selvmotsigende, dårlig begrunnet og udokumentert. Videre fokuserer utredningen utelukkende på myndighetsperspektivet og utøvelse av regelverket. Analysen ser ikke på de faktiske konsekvensene for flysikkerheten ved at CAMO med eksisterende fagfolk, vedlikeholdsprogrammer, dokumentasjon og prosedyrer blir avvirket. Risikoanalysen som flere aktører har etterlyst er ikke utført slik vi kan se det.

Til tross for at Samarbeidsforum stilte seg disponible til å bistå i utredningen, ble de ikke forespurt av Luftfartstilsynet. Vi kan heller ikke se at brevet fra Samarbeidsforum er oversendt til dere. Siden vi opplevde at Samarbeidsforum ikke ble involvert slik vi var forespeilet, kontaktet vi Luftfartstilsynets representant som leder forumet. E-postkorrespondanse finner dere vedlagt.

I tillegg ser vi at viktige innspill fra minst en av de mest erfarne inspektørene på den operative fagavdelingen i Luftfartstilsynet ikke er tatt med. Vedkommende inspektør har gjennom mange år vært en svært viktig brikke for flysikkerhetsarbeidet for offshore helikopterbransjen, blant annet gjennom å lede og administrere Samarbeidsforum, og som Luftfartstilsynets delegat til EASA i flere utvalg og saker. Selv om inspektøren av ukjent årsak fikk en veldig kort svarfrist på analysen, bare 24 timer, mener vi at hans innspill er svært treffende og relevant. Eposten med innspillene hans er vedlagt dette brevet. Vi fikk informasjonen i forbindelse med oppfølging av det vi trodde skulle være Samarbeidsforums rolle i utredningen.

Helikoptersikkerhets studie 4, som vil bli publisert på Solakonferansen neste måned inneholder også vesentlige elementer om CAMO. Både NHF og Luftfartstilsynet sitter i styringskomitéen for denne studien og kjenner godt til foreløpig innhold. Studien er i avsluttende redigeringsfase og skal snart publiseres. NHF finner vi det litt for enkelt å bare hoppe over konklusjonene og anbefalingene i en slik tungtveiende studie, og ikke i det minste henvise til og be om at det tas hensyn studiens anbefalinger før beslutning fattes i saken. Studien vil når den publiseres inneholde det mest oppdaterte faglige materiale om CAMO for offshore helikopter.

Under kommenterer vi generelt hvert av punktene i brevet:

1. Oppdrag om utvidet utredning og konsekvensanalyse

Vi er enig med Luftfartstilsynet om at utredningen ikke er fullstendig, men da spesielt relatert til at de faglige vurderingene av konsekvensene mangler i sin helhet. Dette kunne vært utført uavhengig av publiseringen av tilhørende AMC og GM, da intensjonen og det tekniske innholdet i forskriften med tilhørende AMC og GM for CAMO, er tilnærmet uendret. Det vil si at man burde se på kvalitetsstandarden på de reelle funksjonene som dagens CAMO organisasjoner i offshore helikopter bransjen utfører, og sammenlignet det med kvaliteten dette kan få i ytterste konsekvens. Alternativt med flere sannsynlige scenarioer, for så å risikovurdere de enkelte endringene.

2. Regelverket

Vi viser til vårt tidligere høringssvar der vi blant annet har påpekt hva som er motivasjonen for endringen, samt manglende risikovurderinger og høringer fra EASA.

3. Hva er CAMO

Luftfartstilsynets beskrivelse av CAMO er svært forenklet i forhold til hva som er de reelle funksjonene til eksisterende CAMO i bransjen. I en viktig konsekvensutredning som dette, blir det derfor feil å beskrive forskriftens minimumskrav som utgangspunkt når standarden er vesentlig høyere for å ivareta dagens sikkerhetsnivå. Helikopter- og utstyrsfabrikantene gir gjerne ut generisk dokumentasjon, som i mange tilfeller må tolkes og gis mer detaljerte beskrivelser før den utgis til en vedlikeholdsorganisasjon. Dette krever både erfaring og innsikt, og utføres i dag av personell med lang erfaring innen CAMO, gjerne med «hands on» erfaring fra vedlikeholdssiden. For å sikre standardisert vedlikehold med høy kvalitet, er dette et svært viktig arbeide. Slike ferdigheter kan man ikke lese seg til, eller opparbeide seg gjennom kurs. Selv om det er riktig at CAMO formelt ikke utfører vedlikeholdet, er realiteten at bransjens CAMO og vedlikeholdsorganisasjoner er integrerte med hverandre og deler organisatoriske funksjoner. I tillegg er det svært vanlig at personell fra CAMO deltar i vedlikeholdsoppgaver og omvendt. Det er også normal praksis at personell som rekrutteres til CAMO først har opparbeidet seg erfaring som vedlikeholdspersonell med flyteknisk utdanning som bakgrunn.

Vi vil gå litt grundigere inn på funksjonene og konsekvensene for disse i eget avsnitt, men her er noen eksempler på oppgaver som CAMO utfører:

- Utarbeide og revidere vedlikeholdsprogram som følges opp i komplekse IT-systemer (Blant annet SAP og AMOS)
- Konfigurasjonskontroll av luftfartøy
- Følge opp et stort antall kritiske deler som har levetidsbegrensning, og ivareta at disse blir byttet.
- Utarbeide og revidere vedlikeholdsprosedyrer for flyteknikere
- Utarbeide og tilpasse prosedyrer for reparasjoner og modifikasjoner
- Ivareta og følge opp luftfartøyets vedlikeholdsstatus
- Ivareta status for luftdyktighetspåbud, modifikasjoner og reparasjoner
- Support og støttefunksjon ved feilsøking
- HUMS (overvåkningssystem for å avdekke potensielt katastrofale feil i girkasser og roterende deler) tiltak, oppfølging og support
- Support og oppfølging av rotor tracking og balansering
- Omfattende kommunikasjon med helikopterfabrikanter angående tekniske saker
- Oppfølging av helikopter leasing avtaler
- Utarbeide Minimum Equipment List
- Følge opp og tilpasse flight manualer
- Bistå operativ avdeling i tekniske spørsmål
- Behandle og godkjenne dispensasjonssøknader
- Følge opp gjentakende systemfeil, og skader der reparasjoner kan utsettes
- Utarbeide og følge opp luftfartøyets tekniske loggsystem
- Planlegge og følge opp vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner
- Behandle og følge opp avviki og hendelsesrapporter
- Kommunikasjon med kunder angående tekniske saker
- Følge opp feilraten for systemer og komponenter, og innføre nødvendige tiltak
- Veie luftfartøy og følge opp vekt og balanse endringer
- Journalføre vedlikehold i loggkort, loggbøker og IT-system, samt kvalitetssikre resultatdokumentasjon

- Følge opp nødvendige vedlikeholdstiltak etter eksempelvis reparasjoner og modifikasjoner
- Følge opp redningsteknisk utstyr og utstyr tilpasset oppdraget
- Klassifisere og rapportere hendelser til Luftfartstilsynet
- Bestille og følge opp vedlikehold hos eksterne leverandører
- Bestille og følge opp design til modifikasjoner og reparasjoner
- CAMO har eget kvalitetssystem med SMS
- Airworthiness Review (årlig fornyelse av luftdyktighetspapirer på vegne av Luftfartstilsynet) Innebærer gjennomgang av dokumentasjonen til hvert luftfartøy og tilhørende komponenter
- Bistå med logistikk og etablering av minimumsbeholdning på reservedelslager
- Teknisk vakt
- Gjennomføre pålitelighetsanalyser av helikopterets komponenter
- Etablere nødvendige tekniske support avtaler, og følge opp disse.
- Påse at nødvendig dokumentasjon er tilstede i luftfartøyene til enhver tid

4. Oppsummering av rapport fra EASA komiteen og ekspertgruppemøte

Det er riktig at vi ikke hadde tilleggskommentarer til det nye utkastet av AMC og GM, men vi gav Luftfartstilsynet tilbakemelding om at vi ønsket å opprettholde våre allerede innsendte kommentarer. Angående spørsmålet Luftfartstilsynet reiser om definisjonen av «single air carrier business grouping», er det for oss helt tydelig at det ikke vil være begrensinger på størrelsen til konsernet i forhold til antall ansatte man må ha for å falle inn under definisjonen for å kunne benytte seg av åpningen i regelverket.

5. Oppsummering av hørings svar med kommentarer

For oss er det vanskelig å forstå intensjon og metode Luftfartstilsynet har brukt for å analysere og kommentere hørings svarene. Slik det fremstår for oss har man plukket ut noen få momenter fra vårt hørings svar, og forsøkt å motargumentere for å forsvare sitt standpunkt. Betyr dette at Luftfartstilsynet er enig i alle de resterende kommentarene fra oss og de andre aktørene i bransjen?

Som Luftfartstilsynet skriver til slutt i avsnittet, er hørings svarene fra hele offshore helikopter bransjen samstemt om de negative konsekvensene en slik regelverksendring kan få. Unntaket er Luftfartstilsynet som av ukjent årsak tidlig bestemte seg for at konsekvensene «ikke vil medføre noen virkelighetsendring». En forutinntatt holdning som ble uttalt av Luftfartstilsynet allerede i det omtalte møtet vi hadde for å gjennomgå hørings svaret vårt.

- *NHF og CHC kommentar om at helikopter er noe annet enn fly, og tunge helikoptre er en spesialkompetanse*

Luftfartstilsynet skriver at det er krav til kompetanse i regelverket. Vi tolker kommentaren som at Luftfartstilsynet har vurdert kravene i regelverket som tilfredsstillende, noe vi er svært uenige i. Det er ingen konkrete nivåkrav til kompetanse for personell som jobber i CAMO slik det eksempelvis er for flyteknikere og flygere. Det betyr at vi kan gå fra dagens situasjon der det eksempelvis er normalt med

EASA Part 66 flyteknisk utdanning og erfaring fra helikoptervedlikehold før man ansettes som CAMO ingeniør, til et minimumsnivå der personell rekrutteres fra andre bransjer og gis kurs på noen dager. Et typisk «Gen fam» kurs på S-92A som Luftfartstilsynet selv henviste til i møtet med oss, varer fra 3 til 5 dager, og er på ingen måte tilfredsstillende for å oppnå kompetansen CAMO personellet i bransjen har i dag. Som vi har vist til i vårt tidligere høringssvar, er fly og helikopter fundamentalt forskjellig når det gjelder konstruksjon og pålitelighet. I et helikopter er det vesentlig flere kritiske deler (der en enkelt svikt vil føre til havari) som medfører en helt annen oppfølging og vedlikehold. Sammenligner man sertifiseringsbestemmelsene til henholdsvis store fly (EASA CS-25) og store helikopter (EASA CS-29), er det faktisk ikke lov å konstruere fly med de samme svakhetene som helikopter. Et annet viktig aspekt er at det er få produserte helikopterindivider av typene vi bruker, og det medfører vesentlig dårligere vedlikeholdsdokumentasjon fra produsent enn hva som er vanlig for store fly som har et langt større marked og produksjonsvolum. Det gjør at den opparbeidede kunnskapen gjennom erfaring er ekstra viktig. Problematikken er at hovedmarkedet der de sivile tunge helikoptrene brukes, bare finnes rundt Nordsjøen. Det er usannsynlig at man kan rekruttere den samme tekniske kompetansen i stater som ikke har eller har hatt det samme markedet og helikoptertypene. Regelverket er skrevet generisk med fokus på fly uten tilleggskrav eller spesielle hensyn til helikopter. Det er dessverre derfor slik at det ikke finnes hjemmel for myndighetene til å kreve spesielle nivåkrav til kompetanse eller erfaring tilpasset helikopter, slik man kan og skal gjøre for piloter og teknikere. «Gen fam» kurset på noen få dager for S-92A eller annen type vil derfor aksepteres av myndighetene som tilfredsstillende opplæring for å fungere i CAMO roller. Har CAMO et komplekst IT-system, kan noen myndigheter kreve dokumentert opplæring på noen dager. Kanskje må man også ha en dag med dokumentert opplæring i organisasjonens prosedyrer. I tillegg kan det settes krav til at noen roller må ha tilsvarende korte kurs i regelverket for å bli akseptert.

Når det gjelder harmonisering av styringssystemer, er dette allerede på plass i konsernene gjennom harmoniserte IT-systemer for vedlikeholdsstyring, SMS, avviksbehandling og rapportering. Prosedyrene blir harmonisert ved at man bruker CAME til COMO tjenesteleverandør når AOC CAMO opphører. Vi stiller oss uforstående til at Luftfartstilsynet konsekvent vektlegger at kravet til harmonisering av styringssystemer vil kompensere for de negative konsekvensene vi har kommentert, spesielt når de selv påpeker tidligere i brevet at begrepet «Harmonisation of the management system» både er «uklart» og «vanskelig å se for seg hvordan kravene skal oppfylles og dokumenteres».

- *NHF kommentar angående sannsynligheten for at konsernene etablerer sentral CAMO i et lavkostland*

Luftfartstilsynet skriver at det ikke er 100% sikkert at noen konsern velger denne løsningen. Både NHF og CHC har kommentert at det er sannsynlig, uten at vi kan dokumentere det 100%. Når CHC selv skriver i sitt høringssvar at det er sannsynlig at CHC vil gjøre nettopp dette, bør det tillegges vesentlig vekt. Som vi skrev i våre høringssvar, trodde vi at Heli-One, som er en del av CHC konsernet, ville opprette en CAMO organisasjon i Rzeszów 10 mil fra den ukrainske grensen der de allerede er etablert med en vedlikeholdsorganisasjon. Den 27. juni sendte Heli-One ut en pressemelding og informerte om at dette nå er fullbyrdet:

<https://verticalmag.com/press-releases/camo-certification-for-heli-one/>

I tillegg til at de er godkjent som EASA CAMO av polske myndigheter (ikke EASA slik Luftfartstilsynet antyder sannsynlig), har de også fått på plass godkjenning som UK CAMO og Cayman CAMO. Det betyr at de kan overta CAMO ansvaret for majoriteten av konsernets luftfartøy

så snart regelverket og kontrakter er på plass. Når det gjelder Bristow har vi ikke like konkret informasjon, men det er sannsynlig at de som konkurrent vil gjennomføre en lignende endring.

I tillegg til dette har vi også fått informasjon om at Heli-One Poland har startet prosessen med å bli godkjent for tungt S-92A vedlikehold. Det kan tyde på at det også kan være et ønske om å flytte dette viktige vedlikeholdet fra henholdsvis Sola og Aberdeen til Rzeszów.

Luftfartstilsynet skriver videre at de mener det er usannsynlig at erfaringsbaserte vedlikeholdsprogrammer, prosedyrer og vedlikeholdsdokumentasjon ikke skal kunne brukes i det videre arbeidet. Selv om vi er enig i at man i teorien kan bruke noen av prosedyrer og vedlikeholdsprogram som allerede er utarbeidet av de eksisterende norske CAMO organisasjonene som grunnlag for å søke godkjenning om ny CAMO i annen stat, er realiteten en annen. Regelverket i seg selv krever nettopp harmonisering av styringssystemer, og da er det ikke slik i internasjonale konsern at man velger den potensielt dyrere norske modellen og innfører den for alle AOCer i konsernet. Det er også mange grunner til at de samme prosedyrene ikke nødvendigvis vil passe alle aktører, spesielt siden dagens CAMO, vedlikeholdsorganisasjon og AOCer er integrerte i samme organisasjon, og prosedyrene reflekterer nettopp dette.

- *NHF kommentar angående risiko for at norske myndigheter vil miste sanksjonsmuligheter, rådgivningsrolle og manglende deltagelse i Samarbeidsforum*

Luftfartstilsynet skriver at selv om de ikke vil ha ansvar og myndighet for CAMO, vil de fremdeles kunne være rådgiver avhengig av samarbeidsprosedyrer med annen myndighet. Vi tror ikke det vil være aktuelt for en CAMO som er under godkjenning og tilsyn fra annen myndighet å rådføre seg med Luftfartstilsynet i dagligdagse saker slik de norske CAMO organisasjonene gjør i dag. Det er like unaturlig som at de norske CAMO organisasjonene skulle ringe rundt til andre myndigheter i Europa for å søke råd og svar i saker som Luftfartstilsynet har ansvar og plikt til å svare på. Hvor vesentlig dette er for risikonivået er vi imidlertid usikker på. I all hovedsak er det de som jobber i CAMO organisasjonene som hver dag tar viktige faglige avgjørelser som kan påvirke risikonivået. Selve rådgivningen som Luftfartstilsynet bidrar med er sporadisk, og oftest relatert til tolkning av hvordan man kan tilfredsstille krav i forskriften. Luftfartstilsynet blir ikke konsultert i tekniske spørsmål og vil heller ikke utale seg i slike saker. Den samme usikkerheten gjelder i forhold til hvor viktig selve tilsynsaktiviteten er i forhold til risikonivået. Det er ikke tvil om at det har vært flere konkrete saker der Luftfartstilsynet har hatt en viktig rolle for å sette standarden, men det er sjeldent det blir avdekket tilfeldig under tilsyn. Oftest er det på bakgrunn av konkrete tips og ikke minst dialogen med bransjen. Vi vil anta at denne viktige dialogen vil bli vanskeligere, og presisjonsnivået til annen myndighet tilsvarende dårligere.

Angående deltagelse i Samarbeidsforum er vi enig med Luftfartstilsynet i at det ikke er noe formelt hinder for at CAMO lokalisert i annen stat kan delta, men vi mener det er svært usannsynlig at det vil skje.

- *NHF kommentar om at sivilt registrerte tunge helikoptre er en vesentlig del av den nasjonale beredskapen i en krise eller krigssituasjon, og en ressurs Forsvaret øver sammen med.*

Luftfartstilsynet bemerker at regelverket ble sendt på høring hos Forsvaret og på dette tidspunktet hadde FD ingen merknader. Det er imidlertid mottatt et nytt utvidet høringssvar. Siden høringsnotatet til Luftfartstilsynet var svært mangelfullt med tanke på forklaring og konsekvensvurderinger, har vi stor forståelse for at personer som ikke har inngående kjennskap til regelverket forstår omfanget av endringen. Også selve CAMO ordet er et relativt nytt begrep som

mange i bransjen ikke har god kjennskap til. Vi tror det er grunnen til at viktige aktører ikke har svart som forventet på høringen. Imidlertid tolker vi de oppdaterte svarene fra Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet som at de er samstemte med oss i forhold til konsekvensene for beredskap/totalforsvaret og rekruttering/innkalling.

- *Av sikkerhetsmessige hensyn ber NHF norske myndigheter om å videreføre kravet om CAMO som integrert del av AOC for helikopteroperatører med særskilt tillatelse for offshoreoperasjoner utstedt av Luftfartstilsynet.*

Luftfartstilsynet påpeker at EASA og EU-kommisjonen stiller spørsmål med gjennomføring av HOFO-reglene, og at man således ikke bør utvide argumentasjonen. Vi viser til dialogen vi har hatt med Samferdselsdepartementet både i denne saken og angående HOFO, og er innforstått med at en slik løsning kan medføre noe høyere juridisk risiko. Imidlertid har ingen aktører foreslått å gjøre endringer eller tilpasninger i vedlikeholdsforskriften, men heller legge til et tilleggskrav i en allerede tilpasset nasjonal forskrift (FOR-2013-08-07-956). Uten at vi vet hva konsekvensen kan bli dersom det viser seg at man har tatt for stor juridisk risiko, håper vi at det er en liten pris å betale for å ivareta dagens sikkerhetsnivå og ikke minst den unike ressursen denne samfunnskritiske bransjen er for beredskapen og totalforsvaret i landet vårt.

- *NHF kom med ytterligere kommentarer til høringssvaret sitt, der de skrev at det er en viss fare for at norsk AOC eksempelvis flytter CAMO til Rzeszów i Polen. Dersom området rammes av krig eller krise, vil helikopteroperasjoner som vedkommende AOC gjennomfører stanses da de mangler CAMO. Dette vil kunne få konsekvenser for norsk produksjon av olje og gass, samt de andre samfunnskritiske funksjonene.*

Luftfartstilsynet vurderer at dette er svært spekulativt og hevder at AOC-konserner vil ta høyde for dette. Imidlertid anerkjenner Luftfartstilsynet at tap av sentral CAMO vil medføre store, alvorlige og kostbare konsekvenser.

Vi viser til følgende pressemelding angående CHC konsernets Heli-One sin etablering av CAMO i Rzeszów: <https://verticalmag.com/press-releases/camo-certification-for-heli-one/>

I tillegg viser vi eksempelvis til denne nyhetsartikkelen som omtaler at flyplassen i Rzeszów er hub for mesteparten av våpenforsyningene til Ukraina: <https://www.spiegel.de/international/europe/the-trials-of-rzeszow-a-polish-town-learns-to-live-with-war-on-its-doorstep-a-60030b41-1933-4186-845b-7526402ac03e>

Vi er ikke kvalifiserte til å vurdere den faktiske risikoen dette medfører, men vi er helt enig med Luftfartstilsynet i at konsekvensene vil bli store, alvorlige og kostbare. Imidlertid vet vi at det eventuelt ikke bare vil påvirke AOC konsernene, men også deler av samfunnet som benytter seg av tjenesten. Således mener vi at det også er myndighetenes ansvar å risikovurdere situasjonen, og gjøre nødvendige tiltak slik at man ivaretar samfunnskritiske funksjoner og beredskap.

Da vi var i kontakt med Luftfartstilsynets saksbehandler for å diskutere problematikken, opplevde vi ikke at vedkommende så på henvendelsen som spekulativ. Derimot opplevde vi vedkommende svært interessert, og vi ble oppfordret til å sende inn disse ytterligere kommentarene for å belyse saken bedre.

- *NHF skrev at «regelverket åpner for å forenkle flytting av luftfartøy mellom AOCer i konsernforhold innen EØS, ved at man ikke bytter CAMO (og registrering) når luftfartøyet flyttes til annen AOC. Vil det medføre at luftfartøyene kan registreres i annen EØS stat, og dermed ikke kunne rekvireres av forsvaret eller staten i en krisesituasjon?»*

Luftfartstilsynet viser til flere bestemmelser som vi ikke har referert til, men der «interoperability» er nevnt. Vi forstår ikke hva som er relevant i disse bestemmelsene for vår kommentar utover at selve ordet er brukt.

En del av hensikten med endringen er nettopp å sørge for enklere forflytning av luftfartøy mellom AOCer i konsern, ved å unngå at man samtidig må bytte ansvarlig CAMO og eventuell omregistrering av luftfartøyet. Luftfartstilsynet har tidligere henvist oss til Luftfartslovens §2.2. Vi kan ikke se at denne paragrafen krever at luftfartøyene som opererer på norsk område nødvendigvis skal være norsk registrerte. Imidlertid har vi også blitt henvist til Forskrift om lufttransporttjenester i EØS § 8 der det er et krav om at luftfartøy som er innleid for mer enn 6 måneder skal være registrert i Norge. Siden det blir enklere å leie inn luftfartøy ved at man ikke trenger å bytte CAMO, tror vi at denne muligheten kan bli benyttet oftere. Vi vil likevel anta at det i all hovedsak fremdeles vil være norsk registrerte luftfartøy som benyttes i bransjen, og at selve luftfartøyene derfor vil kunne rekvireres som før. Imidlertid vil man ikke kunne rekvirere tilhørende sentral CAMO og vedlikeholdsorganisasjon for å ivareta luftdyktigheten om de er lokalisert i annen stat.

6. Luftfartstilsynets vurdering

I utredningen anerkjenner Luftfartstilsynet at ideelt sett er det best at CAMO er en del av AOC, og at det ikke er ønskelig å miste tilsynsansvaret. Videre fokuserer Luftfartstilsynet sin vurdering i all hovedsakelig på myndighetsperspektivet og konsekvensene endringen vil kunne få for oversikten og tilsynsaktiviteten. Som de videre skriver er markedet mest bekymret for sikkerheten og flyteknisk kompetanse. Slik vi leser brevet, er Luftfartstilsynets vurdering at de flysikkerhetsmessige negative konsekvensene av endringen vil kunne kompenseres gjennom samarbeid mellom myndighetene. Det blir også foreslått å effektivisere prosesser internt i Luftfartstilsynet for å være den foretrukne myndigheten.

Vi kan ikke se at Luftfartstilsynet har vurdert hvilke konsekvenser endringen faktisk vil kunne få for kvaliteten på CAMO tjenestene, og dermed heller ikke hvordan dette vil kunne påvirke risikonivået.

Som vi tidligere har påpekt mener vi at det er viktig å ha et Luftfartstilsyn som er kompetent innen bransjen de fører tilsyn med. Imidlertid er vi dypt uenig i at Luftfartstilsynets rolle eller samarbeid med andre myndigheter skal kunne kompensere for at all CAMO erfaring og kompetanse i offshorehelikopterbransjen og sivil redningstjeneste blir erstattet med det som kan være et minimumsnivå for å få en godkjenning.

Når det gjelder ACAM inspeksjoner som Luftfartstilsynet skriver skal kunne sørge for at de har oversikten over luftdyktigheten, er vi overbevist om at det er en grov feilvurdering. En varslet ACAM inspeksjon er et øyeblikksbilde for ett enkelt luftfartøy, og det vil være uansvarlig av myndighetene å garantere for den kontinuerlige luftdyktigheten gjennom en slik inspeksjon. Selv ikke ved inspeksjoner som går i dybden under vedlikehold, vil myndighetene være i stand til å kunne kompensere for konsekvensene vi har påpekt.

Slik selskapene er organisert i dag med egen CAMO, må dokumentasjonen gjennomgå og luftfartøyene inspiseres i henhold til CAMO prosedyrene. Under slike gjennomganger har vi erfart å finne mange vesentlig avvik i både dokumentasjon og den fysiske tilstanden på luftfartøy som norske og utenlandske myndigheter har fulgt opp gjennom ACAM inspeksjon. Etter at den eneste inspektøren med offshore helikopter CAMO erfaring på Luftfartstilsynets luftdyktighetsavdeling pensjonerte seg nylig, er realiteten for øyeblikket at ingen inspektører har denne konkrete erfaringen, eller er kvalifisert som sertifisert flytekniker med erfaring på relevante helikoptertyper. Uavhengig av erfaring vil det uansett gjennom ACAM være umulig å avdekke alle potensielle avvik i de svært kompliserte

og uoversiktlige IT-systemer som i dag brukes til å følge opp kritiske levetidsbegrensninger, luftdyktighetsstatus og vedlikeholdsprogram. Et annet eksempel er at det ikke vil være mulig å avdekke skjulte feil forårsaket av flytekniske feilvurderinger. Også for oss som jobber i bransjen, er det en tilnærmet umulig oppgave.

I vurderingene til Luftfartstilsynet og konklusjonen vises det til at en del av Bristow og CHC sine CAMO tjenester allerede er delegert til søsterselskap i Aberdeen. Det er riktig, men det er fremdeles Bristow og CHC sine norske CAMO organisasjoner som har ansvaret for å følge opp tjenesten og kvalitetssikre denne. Tjenestene levert fra Aberdeen er dermed underlagt norsk tilsyn. I tillegg er det svært vesentlig å understreke at tjenesten levert fra Aberdeen er av høy kvalitet, levert av CAMO personell med lang erfaring fra offshore helikopterbransjen som også er stor i Skottland. Vi vet at det er svært små forskjeller på det faglige nivået i tjenesten som leveres fra Aberdeen og det faglige nivået vi har i CAMO organisasjonene i Norge. Vår erfaring er at det kan være kulturelle forskjeller og noe avvikende metoder. Helikopersikkerhetsstudie-4 har sett på forskjeller mellom UK og Norge, så den vil inneholde mer informasjon om eventuelle forskjeller. Et annet vesentlig poeng som Luftfartstilsynet glemmer, er at de norske organisasjonene også leverer CAMO tjenester tilbake til organisasjonene i Aberdeen. Det dreier seg altså også om et samarbeid mellom CAMO organisasjoner med kompetente medarbeidere. Luftfartstilsynet konkluderer med at det ikke er nytt konsept at noen oppgaver blir utført utenfor Norge. Det er vi enige i, men det har svært liten relevans når den aktuelle problemstillingen er at CAMO organisasjonene inkludert tjenestene levert fra Aberdeen, trolig flyttes til EU stat uten det samme markedet, erfaringen og kompetansen.

Angående Helikopersikkerhetsstudie-4 har vi vært i kontakt med Tony Kråkenes (tony.krakenes@sintef.no) i SINTEF for å be om at dere får tilgang til de relevante resultatet av studien før publisering. SINTEF var positiv til dette, så vi er derfor overrasket over at Luftfartstilsynet ikke har benyttet seg av utkastet de skal ha fått fra SINTEF. Studien har vært utarbeidet over flere år, og det endelige utkastet skal nå foreligge.

Med begrunnelse i potensiell konkurransevridning for norske aktører anbefaler Luftfartstilsynet til slutt at forordningen gjennomføres i norsk rett. Vi er enig i denne argumentasjonen når det gjelder flyselskaper som faktisk konkurrerer med EØS aktører fra andre stater. Som vi har påpekt tidligere, konkurrerer flyselskapene i et paneuropeisk marked der kompetansen finnes i hele Europa. Potensielle konsekvenser for flybransjen har vi ikke vurdert eller uttalt oss om.

Argumentasjonen om konkurranse fra andre EØS aktører er imidlertid irrelevant for norske offshore helikopterselskaper så lenge forskrift om luftfartsoperasjoner § 4a krever at AOC skal være utstedt av Luftfartstilsynet. Derimot vil en eventuell innføring av mulighet for sentral CAMO for offshore helikopter bransjen, virke sterkt konkurransevridende for et norsk helikopterselskap som ikke er i konsernforhold med annen AOC innen EØS. Det kan gjelde eksisterende aktør, men spesielt nye aktører som ønsker å starte opp, vil ha helt andre kostnader ved at de må etablere å få godkjent intern CAMO. Fra før er dette en bransje som det har vist seg svært vanskelig å tilgang til som ny konkurrent, og en slik endring vil gjøre det vesentlig vanskeligere. Endringen kan altså forsterke en oligopol situasjon i det norske markedet.

Nylig har Luftfartstilsynet utarbeidet forskrift om sivil statsluftfart, og denne trådte i kraft så sent som 01.01.2021. I denne forskriften har Luftfartstilsynet valgt å kreve at foretaket som driver statsluftfart må ha egen organisasjon (CAMO) som ivaretar luftdyktigheten. I tillegg har Luftfartstilsynet valgt å kreve at vedlikeholdsorganisasjonen som utfører vedlikeholdet skal godkjennes av Luftfartstilsynet. Selv isolert sett fra et myndighetsperspektiv slik Luftfartstilsynet har valgt å utrede konsekvensene, er det da svært selvmotsigende å komme med anbefalingen de gjør.

3. Ny informasjon

NHF har følgende ny informasjon å dele med SD, slik det er nevnt over.

- Vedlagt epost fra luftfartstilsynets inspektør
- Pressemelding fra Heli-One (CHC) angående etablering av CAMO i Rzeszów:
<https://verticalmag.com/press-releases/camo-certification-for-heli-one/>
- Rzeszów er hub for mesteparten av våpenforsyningene til Ukraina:
<https://www.spiegel.de/international/europe/the-trials-of-rzeszow-a-polish-town-learns-to-live-with-war-on-its-doorstep-a-60030b41-1933-4186-845b-7526402ac03e>
- Vedlagt brev fra Samarbeidsforum og e-post korrespondanse med Luftfartstilsynets delegat som leder forumet.
- Helikoptersikkerhetsstudie-4. Her vil NHF oppfordre SD til å be om innsyn i materiale som har relevans for CAMO. (Funn, anbefalinger og konklusjoner i rapporten)
- Brev med kommentarer fra Bristow Norway
- Brev med kommentarer fra CHC Helikopter Service
- Høringssvar fra CHC Helikopter Service
- [Forskrift om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål](#)

4. Forenklet konsekvensanalyse sentral CAMO kan medføre for flysikkerheten og risikonivået

De fleste alvorlige hendelser og ulykker i offshore helikopterbransjen har teknisk rot-årsak. På grunn av et systematisk og grundig arbeid over mange år, er nå risikonivået i den norske delen av bransjen tilsvarende som for rutefly. Det er unikt, og vil fortsatt kreve iherdig målrettet innsats av alle parter for å kunne fortsette i fremtiden. Til tross for dette skjer det ennå hendelser, og senest i september 2021 var det en alvorlig hendelse som ennå er under granskning:

<https://havarikommisjonen.no/Luftfart/Undersokelser/21-849>

For å gi et bedre bilde av hvilke faktiske konsekvenser denne endringen kan få for kvalitetsnivået til CAMO tjenesten og dermed flysikkerhetsnivået, har vi her forsøkt å utarbeide en forenklet analyse av de ulike funksjonene som CAMO leverer i dag. På grunn av tidsbegrensningen, har vi bare kapasitet til å ta for oss et scenario der vi sammenligner standarden på dagens ordninger med en ny CAMO som leverer tjenester som forskriften krever.

Funksjonsbeskrivelse	Konsekvens
Følge opp et stort antall kritiske deler som har levetidsbegrensning, og ivareta at disse blir byttet ved gitte intervaller	Kan bli ivaretatt av personell med minimumskompetanse uten erfaring fra bransjen. Kvalitetssikringen som blir gjort pga kritikalitet kan bortfalle. Eksempel: Kan øke sannsynligheten for at kritiske deler i eksempelvis motor, gearbokser og rotorhode blir ikke byttet før de svikter.
Teknisk vakt (Bistand i drift og ved hendelser utenom normal arbeidstid)	Flyttes trolig med CAMO da kompetansen forsvinner fra AOC. Kan ikke se at det er et forskriftskrav, så kan forsvinne i sin helhet eller kanskje erstattes av annen funksjon? Eksempel: Dispensasjoner blir vanskeligere å innhente og kvalitetssikre utenom arbeidstid. Støtte til teknisk personell og AOC ved hendelser blir vanskeligere
Bistå med logistikk og etablering av minimumsbeholdning på reservedelslager	Kan bortfalle. Eksempel: Lavere tilgjengelighet på helikopter som følge av dårligere tilgang på de riktige reservedelene man bør ha på lager.

Utarbeide og revidere vedlikeholdsprosedyrer for flyteknikere	Kan bortfalle. Om det videreføres vil det få vesentlig lavere kvalitet om det ikke utføres av kvalifiserte. Har man behov for bistand av teknisk kompetanse med utarbeidelsen, er denne trolig ikke tilgjengelig i samme bygg/organisasjon lenger. Eksempel: Flere feil blir gjort av flyteknikere som følge av dårligere vedlikeholdsmanualer/vedlikeholdsprogram/instruksjoner.
Airworthiness Review (årlig fornyelse av luftdyktighetspapirer på vegne av Luftfartstilsynet) Innebærer gjennomgang av dokumentasjonen til hvert luftfartøy og tilhørende komponenter for å kvalitetssikre luftdyktigheten	Kan bli ivaretatt av personell med minimumskompetanse uten erfaring fra dagens kvalitetssystemer, IT-systemer og dokumentasjon. Eksempel: Vesentlige avvik på luftfartøyet, vedlikeholdsprogram, AD status og dokumentasjon relatert til luftdyktighet blir ikke oppdaget. Standarden på luftfartøyene og dokumentasjon blir lavere.
CAMO har eget kvalitetssystem med SMS	Forskriftskrav for CAMO, men trolig forsvinner funksjonen som følger opp CAMO fra AOC. Kan erstattes av minimumskravet i forskrift. Eksempel: Lavere kvalitet på kvalitetssystemet/SMS og dårligere klassifisering og oppfølging av hendelser og avvik. Mindre treffsikkerhet på tiltak.
Bestille og følge opp design til modifikasjoner og reparasjoner	Kan bli utført av personell uten tilstrekkelig teknisk bakgrunn. Eksempel: Kvaliteten på leveransen kan derfor bli lavere med tanke på dokumentasjon og design. Kan medføre flere feil av flyteknikere og dårligere tilgjengelig på helikopter.
Bestille og følge opp vedlikehold hos eksterne leverandører	Lite omfang også i dag da det er interne vedlikeholdsorganisasjoner. Behov kan øke i fremtiden dersom også de interne vedlikeholdsorganisasjonene forsvinner. Eksempel: Økt sannsynlighet for at vedlikehold ikke blir utført til riktig standard.
Klassifisere og rapportere hendelser til Luftfartstilsynet	Det er uklart for oss om utenlandske CAMO og vedlikeholdsorganisasjoner må rapportere tekniske hendelser til Luftfartstilsynet dersom luftfartøyene er på norsk register. Eksempel: I så tilfelle vil rapportene fremdeles komme, men dårligere klassifisering kan medføre at færre rapporter blir rapportert til myndighetene. Pr i dag har Luftfartstilsynet tilsyn med både AOC og CAMO, siden det er samme organisasjon. Men hvis dette splittes vil det bli vanskeligere å ha like god oversikt og samhandling ift. avvik.
Følge opp nødvendige vedlikeholdstiltak etter eksempelvis reparasjoner og modifikasjoner	Hvordan vedlikeholdstiltak skal følges opp etter reparasjoner og modifikasjoner kan bli mer uklart. Eksempel: Inspeksjoner på gitte intervaller av reparasjoner blir ikke utført som følge av at kravet ikke blir etablert i vedlikeholdsprogrammet.
Journalføre vedlikehold i loggkort, loggbøker og IT system, samt kvalitetssikre resultatdokumentasjon	Kvaliteten kan bli redusert til at man har mer fokus på at dokumentasjonen er komplett, enn hva som faktisk står skrevet i dokumentasjonen. Eksempel: Viktig informasjon med tilbakemeldinger som skal følges opp i IT-systemer kan glippe.

Veie luftfartøy og følge opp vekt og balanse endringer	Kan øke sannsynligheten for at vekt og balanse endringer som følge av helikopterets utstyrskonfigurasjon (avhengig av oppdragstype) ikke blir fanget opp. Eksempel: Helikopter flyr med høyere vekt enn hva det er konstruert for.
Følge opp feilraten for systemer og komponenter, og innføre nødvendige tiltak	Sentral CAMO kan medføre at statistikken for den norske operasjonen drukner i store datamengder fra andre operasjoner. Klassifiseringen av feil kan bli dårligere. Eksempel: Deler som kunne vært byttet før de feiler, vil ikke blir byttet og svikte under flyging.
Kommunikasjon med kunder angående tekniske saker	Kommunikasjonen kan bli vanskeligere og påvirke opplevd risiko for kundene. I tillegg kan forespørsler og oppfølging fra kunden ved tekniske feil presse flyteknikerne mer om de også må svare på disse.
Behandle og følge opp avviks og hendelsesrapporter	Dersom kvalifikasjonene blir dårligere, vil analyser og tiltak bli mindre treffsikre. SMS systemet vil forsterke problemet da det krever mer kunnskap om faget. Eksempel: Rapporter blir behandlet og lukket uten effektive tiltak og barrierer etableres.
Planlegge og følge opp vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner	Kan medføre mindre effektiv planlegging. Eksempel: Vedlikehold i samme område på helikopter blir ikke utført samtidig slik at man må demontere kritiske deler flere ganger. Øker risiko for vedlikeholds induserte feil.
Utarbeide og følge opp luftfartøyets tekniske loggsystem	Mindre effektive loggsystemer. Eksempel: Mer tid går med til papirarbeid for flyteknikere.
Følge opp gjentakende systemfeil	Kan medføre at det tar lenger tid før feil blir reparert. Eksempel: Flygere opplever at system feil ikke blir utbedret som forventet.
Følge opp skader der reparasjoner kan utsettes	Kan medføre at skrogskader ikke blir fulgt opp og utbedret innen angitte frister Eksempel: Skader blir ikke utbedret som angitt i dokumentasjon. Da er ikke luftfartøyet luftdyktig.
Behandle og godkjenne dispensasjonssøknader	Dispensasjoner kan gå utover hva organisasjonen er godkjent for. Eksempel: Man får dispensasjon til å utføre alternative prosedyrer for vedlikehold uten dokumentasjonen man trenger.
Bistå operativ avdeling i tekniske spørsmål	Operativ avdeling får ikke støtten de trenger. Eksempel: Får ikke riktig svar på spørsmål etter tekniske hendelser som saksbehandles i AOC
Utarbeide og revidere vedlikeholdsprogram som følges opp i komplekse IT systemer (Blant annet SAP og AMOS)	Kvaliteten på vedlikeholdsprogrammet blir dårligere og mer generisk. Kan medføre at inspeksjoner, tester og annet vedlikehold blir feil utført. Eksempel: Detaljerte instruksjoner om demontering og montering før/etter inspeksjon bortfaller, og inspeksjonen blir dermed utført med for dårlig tilkomst. Detaljer om hva man skal verifisere uteblir fra instruksjonene, og flytekniker oppdager dermed ikke skader.
Følge opp og tilpasse flight manualer	Flight manualer kan inneholde feil. Eksempel: Pilot finner feil informasjon om helikopterets systemer og konfigurasjon og kan ta beslutninger på feil grunnlag.
Utarbeide og følge opp Minimum Equipment List	Nye systemer som blir installert blir ikke tatt inn i MEL. Eksempel: Luftfartøyet kan ikke opereres dersom

	vedkommende system svikter. Fører til dårligere tilgjengelighet.
Oppfølging av helikopter leasing avtaler	Leasing avtaler kan gå ut før de er fornyet og godkjent. Eksempel: Luftfartøy må settes på bakken som følge av manglende avtale.
Omfattende kommunikasjon med helikopterfabrikanter angående tekniske saker	CAMO stiller mindre spørsmål om avvik i dokumentasjon fra helikopterfabrikant når de ikke har kunnskap eller kompetanse til å identifisere avvikene. Eksempel: Teknikere følger vedlikeholdsprosedyrer som er feil, noe som øker risiko for hendelser. Vedlikeholdsprogram inneholder feil som medfører at vedlikehold og bytte av deler ikke skjer til riktig tid.
Support og oppfølging av rotor tracking og balansering	Kan bortfalle. Eksempel: Man må fly flere testfligheter for å balansere og tracke hovedrotor. Vil medføre økt risiko og dårligere tilgang på helikopter.
HUMS support(overvåkningssystem for å avdekke potensielt katastrofale feil i girkasser og roterende deler) tiltak, oppfølging og support	Kan bortfalle og redusere sannsynligheten for at latente feil i kritiske deler blir oppdaget. Eksempel: Stigende trend på bakenforliggende data blir ikke oppdaget, og tiltak med undersøkelser og bytte av komponent blir ikke iverksatt. Tekniker tar feil avgjørelse når data fra HUMS system skal tolkes.
Support og støttefunksjon ved feilsøking	Kan bortfalle, og det blir brukt mer tid på feilsøking. Eksempel: Mer press blir påført teknikere under feilsøking for å returnere luftfartøy til drift.
Uformell kommunikasjon som holder CAMO informert utover de offisielle rapporteringssystemer	Kan bortfalle. Kommunikasjonen blir mer formell og skriftlig. Eksempel: De forskjellige rollene i organisasjonen er ikke informerte om den reelle tilstanden til kvalitetssystem og organisasjon.
Konfigurasjonskontroll av luftfartøy	Vil øke sannsynligheten for at luftfartøyets fysiske konfigurasjon avviker fra dokumentasjon. Eksempel: Vedlikeholdskrav for montert utstyr blir ikke initiert og utført.
Ivareta status for luftdyktighetspåbud (AD), modifikasjoner og reparasjoner	Kan medføre at den reelle statusen avviker fra hva som har blitt utført. Eksempel: AD med komponenteffektivitet blir registrert med effektivitet for skrog. Ved komponent bytte vil ikke AD bli utført på den nye komponenten.
Ivareta og følge opp luftfartøyets vedlikeholdsstatus	Kan medføre at vedlikehold ikke blir utført til riktig tid. Eksempel: Misforståelse medfører at vedlikehold antatt utført feilaktig registreres som utført.
Utarbeide og tilpasse prosedyrer for reparasjoner og modifikasjoner	Kan bortfalle. Om det videreføres vil det få vesentlig lavere kvalitet om det ikke utføres av kvalifiserte. Har man behov for bistand av teknisk kompetanse med utarbeidelsen, er denne trolig ikke tilgjengelig i samme bygg/organisasjon lenger. Eksempel: Flere feil blir gjort av flyteknikere som følge av dårligere reparasjon- og modifikasjonsprosedyrer.
Påse at nødvendig dokumentasjon er tilstede i luftfartøyene til enhver tid.	Kan føre til flere tilfeller av feil i dokumentasjon. Eksempel: Luftfartøy mangler registreringsbevis etc.
Følge opp redningsteknisk utstyr og spesialutstyr tilpasset oppdraget	Kan øke sannsynligheten for at vedlikehold av utstyret ikke blir utført som påkrevd. Eksempel: Sviikt i helikopterets heis/sikkerhetsutstyr under redningsoppdrag.

5. Forenklet konsekvensanalyse sentral vedlikeholdsorganisasjon kan medføre for sikkerhet og risikonivå

På grunn av den begrensede tiden vi har hatt til rådighet og ferieavvikling i bransjen, har vi prioritert å fokusere på CAMO. Imidlertid mener vi det er sannsynlig at vedlikeholdsorganisasjonen kan følge med til utlandet om CAMO flyttes. Konsekvensene av dette er vesentlige. Vi ber derfor om at vi får muligheten til å bruke mer tid på denne analysen og ettersende den senere.

6. Forenklet konsekvensanalyse sentral CAMO kan ha for totalberedskap og rekruttering/innkalling

Vi viser til tidligere innspill og kommentarene fra Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet. Kommentarene dere har fått er vi enige i, og vi oppfordrer dere til å fortsette dialogen med disse departementene. Som vi avtalte per telefon, skulle vi fokusere på de flysikkerhetsmessige aspektene. I tillegg til de faktiske forhold som allerede er påpekt, ønsker vi å ta med at man må være oppmerksom på at luftfartøyenes dokumentasjon er lagret hos CAMO når det gjelder luftdyktighetsstatus. Resultatdokumentasjon fra vedlikehold blir også lagret i visse perioder hos vedlikeholdsorganisasjonen. I tillegg til at man potensielt mangler CAMO organisasjon/ressurser som tidligere påpekt, er det en risiko for at dokumentasjonen til luftfartøyet blir utilgjengelig om den er lagret hos organisasjoner i utlandet. Da vil man ikke kunne bruke luftfartøyene selv om man oppretter en CAMO her. Selvfølgelig kan det hende man får dokumentasjonen tilsendt om man spør, men vi har sett fra andre deler av verden at det ikke nødvendigvis er av interesse for luftfartøyets eiere å legge til rette for at luftfartøyene skal kunne rekvireres og brukes i slike operasjoner.

Siden kapasiteten til ressursene det er snakk om er vesentlig, har vi satt opp en oversikt for å gi et bedre bilde av hva det er snakk om:

Tilbringer offshore:

Her omhandler tallene antall helikopter, og det er disse helikoptrene som står for all personelltransport fra land til offshoreinstallasjoner, flytere og båter i dag.

Hammerfest: 1

Brønnøysund: 2 + 1 medevac

Kristiansund: 5

Florø: 1

Bergen: 6/7

Stavanger: 15

Valhall: 1 (1 backup)

SAR: (All Weather Search And Rescue)

Her oppstilles alle sivile redningshelikopter ressurser, der samtlige kan rekvireres av Hovedredningssentralen. I hovedsak utgjør dette ressurser betalt av olje- og gassbransjen, med unntak av Florø, Tromsø og Svalbard som går på statlige kontrakter.

Svalbard: 2
Hammerfest: 1
Tromsø: 1+1 backup
Heidrun: 1
Florø: 1 (+1 backup)
Statfjord B: 1
Oseberg: 1
Johan Sverdrup: 1 (+1 i backup)
Ekofisk: 2 (+ 1 linemaskin i backup)

Disse tallene kan variere litt avhengig av hva kundene ønsker, men det er altså snakk om nærmere 50 tunge helikopter. Det er unik ressurs som potensielt kan avlaste forsvaret slik Forsvarsdepartementet beskriver.

7. Forenklet konsekvensanalyse sentral vedlikeholdsorganisasjon kan ha for totalberedskap og rekruttering/innkalling

På grunn av den begrensede tiden vi har hatt til rådighet og ferieavvikling i bransjen, har vi prioritert å fokusere på CAMO. Imidlertid mener vi det er sannsynlig at vedlikeholdsorganisasjonen kan følge med til utlandet om CAMO flyttes. Konsekvensene av dette er vesentlige. Vi ber derfor om at vi får muligheten til å bruke mer tid på denne analysen og ettersende den senere.

På bakgrunn av overstående, ber vi Samferdselsdepartementet innstendig om å vurdere saken nøye for å sikre at fremtidens beredskap og flysikkerhetsnivå blir ivarettatt på dagens nivå som et minimum.

Med vennlig hilsen

Tommy Olsen
Nestleder
Norsk Helikopteransattes Forbund

Ole-André Lindanger
Rådgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

Note: Dokumentet er digitalt signert hos NHF, og trenger derfor ingen fysiske signaturer.

Vedlegg:

Høringssvar CHC

Brev med anmodning om konsekvensutredning fra Samarbeidsforum

Spørsmål fra NHF til SF om involvering i konsekvensutredning

Kommentarer fra CHC til Luftfartstilsynets konsekvensutredning

Kommentarer fra Bristow til Luftfartstilsynets konsekvensutredning

Kommentarer til Luftfartstilsynets konsekvensutredning fra inspektør i LT