

11 August 2022

**Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo**

Kommentarer til Analyse av vedlikeholdsforskrift med hensyn til krav om CAMO for AOC innehavere utført av Luftfartstilsynet

Jeg har tidligere gitt noen innspill til det reviderte regelverket, og jeg ser foreløpig ikke noe om endrer min stilling til dette. Spesielt er jeg bekymret når jeg fant at Commission Implementation regulations (EU) 2022/410 var blitt fjernet. Denne ville gi en viss beskyttelse for mindre selskaper mens det gir nødvendig åpning for de store fix wing operatørene.

Jeg vil gå igjennom analysen fra Luftfartstilsynet, og begynner med punkt 3.

Når jeg leser denne, så må den som har gjennomført analysen i beste fall ha manglende kunnskap om hva en CAMO er. Mulig at den har en bredere rolle hos en helikopter offshore operatør enn hos et flyselskap med Fx wing. Men som de fleste vet så er helikopter mye mer komplisert og produsert i en betydelig mindre skala enn kommersielle FX wing type. Samtidig så er offshore helikoptre og sivile SAR helikopter veldig skreddersydde til sine oppgaver, med spesial utstyr og konfigurasjon gjerne er definert per enkelt kunde. Derav krever det også mer erfaring og kompetanse for faktisk å vite hva som kreves for hvert enkelt individ.

Punkt 4

Slik jeg har forstått hendelse forløpet her, så er det større fx wing operatører som har gått inn og påvirket EASA i en periode med COVID, nedstenginger og økonomisk veldig pressede situasjoner for de. Men jeg anser at dette gjelder for flyselskaper i hele verden, og ikke bare innen EASA. For offshore operasjoner har trafikken gått ganske som normalt, om ikke med høyere aktivitet. Og av den info som jeg har fått er det bare FX wing operatører som har uttalt seg i denne situasjonen, og presset på EASA, slik at de har brukt en nød paragraf for å hurtig kunne endre regelverket. Jeg har diskutert saken med personer i Luftfartstilsynet, og forstår helt klart utfordringen som Fx Wing operatører har når de operer med flere AOC'er, og at det ofte er samme personene som sitter i flere roller i deres CAMO. Men for Offshore helikopter operatører så er dette annerledes. Helikopter individ er ofte knyttet opp mot kunde kontrakter, baser etc, så helikopter blir i svært liten grad flyttet mellom nasjoner. Og kontrakter vi har er mot oljeselskaper i de forskjellige nasjoner (fortrinnsvis Norge; Scotland, England og Nederland). I kontraktene med våre kunder så er der individuelle krav, utstyr, prosedyrer, personell etc. Dette virker det ikke som vedkommende i Luftfartstilsynet har tilstrekkelig innsikt i.

Punkt 5

Å skaffe seg teknisk kompetanse på helikopter som brukes er ikke så komplisert, 3 dagers kurs, 14 dagers kurs etc. Men det er som en får sertifikat som 18 åring, man tror øyeblikkelig at en er verdensmester og kjører på. Vi kan vel se av ulykkesstatistikken hva som skjer, og forsikrings selskaper har fått merke dette. Noe det samme er det med kompetanse og operasjoner med Helikopter, man kan tilfredsstillende de regulatoriske kravene, men behøver langt fra å være god for det. Hvorfor skal vi nå åpne for at flere tiår med kompetanse skal kunne fjernes for å få en kortsiktig finansiell gevinst?

Luftfartstilsynet lener seg på harmoniserte regler og forordninger, uten å ha tanke for hva som ligger i bunn for å kunne utøve det faktiske ansvaret.

Vi jobber i dag mot vår avdeling i Polen med et prosjekt, og de skal assistere med å sette opp programmer etc for en maskin. Resultatet er sørgelig, vi må i bunn og grunn gjøre det meste om igjen for at det skal være i henhold til intensjonen for fabrikantene og regelverket.

Luftfartstilsynet referer stadig i sin analyse til at der er muligheter for samarbeide mellom de forskjellige luftfartsmyndigheter. Intensjonen der er veldig god, men sjekk med Luftfartstilsynets inspektører hva de mener om samarbeidet de har med sine kollegaer i UK? Der skulle vi ha de beste forutsetninger, begge nasjoner operer store helikopter flåter offshore, de fleste rister bare på hodet.

Om for eksempel CHC skulle velge å etablere en CAMO utenfor Norge, så vil der sitte igjen en person i Norge med ansvaret. Hvor vil dette personen som skal sitte med et stort ansvar kunne bygge sin kompetanse på sikt?

Om vi skulle få utfordringer med IT system, CAMO tilgjengelighet (les krise) etc så vil vi øyeblikkelig miste oversikt over våre luftfartøyer, med den konsekvens at alle maskiner må settets på bakken. Dette gjelder store deler av transport kapasiteten til og fra Norske olje og gass installasjoner, Søk og redning, Svalbard, Trømsø, Florø, same en rekke offshore baserte SAR helikopter betalt av offshore næringen.

Vi har i de siste årene hatt slike tilfeller, men med lokal kunnskap om drift, status etc så har vi klart å holde trafikken i gang, dette gjelder en uke eller 2 til problemene var løst. Det ville vært vesentlig tyngre å re-starte hel maskineriet om alt hadde stoppet opp. Jeg kan ikke se at Luftfartstilsynet har tatt noe av dette med i sin analyse, tankeløst etter min mening. Helikoptrene er tross alt oljenæringens livline.

I en krisesituasjon skal maskiner på Norsk register kunne rekvireres til operasjoner for forsvaret. Men som en basis så trengs mer enn det fysiske luftfartøyet, noen skal vedlikeholde materiellet, og noen skal definere hva som skal gjøres. Og der kommer en CAMO inn, dersom denne er i en annen nasjon i Europa, vil der fortsatt være støtte til å gjennomføre nødvendig vedlikehold? Holder det som et åpent spørsmål.

Punk 6

Luftfartstilsynet virker å være mer redd for diskusjon rundt regelverket med EASA en faktisk sikkerhet langs kysten og beredskap for oljenasjonen Norge.

CAMO.B.300(g) lyder: *“When a contract is concluded in accordance with point M.A.201(ea) of Annex I (Part-M), the competent authority responsible for the oversight of the CAMO and the competent authorities responsible for the oversight of the operators concerned shall cooperate to ensure the exchange of information which is relevant for the performance of their tasks. This cooperation shall include the exchange of information on results of the oversight activities performed by those competent authorities and may include the performance*

Dette er vel og bra med gode intensjoner på papiret, men vil det fungere i praksis? Erfaring tilsier at de forskjellige luftfartsmyndigheter tolker og utøver regelverket på veldig forskjellig vis. Og om der er uenighet er det den utøvende myndighets land som vil være den gjeldende.

En forutsetning for at dette skal kunne fungere, ref til Forordning 2022/410 setter vilkår for bruk av denne nye forretningsmodellen, blant annet krav om at styringssystemet til de aktuelle AOC-operatørene skal være harmonisert med hverandre, jf. M.A.201(ea)(5). M.A.201(ea)(5) lyder: *“the individual management systems of the organisations concluding a contract are harmonised with each other.”*

CHC har prøvd å harmonisere sine prosedyrer og prosesser i 20 år, vi er fortsatt ikke der!

Luftfartstilsynet skriver videre at alt skal kunne styres og ivaretas gjennom en god kontrakt Punkt 7.1. Eligibility lyder: *“The continuing airworthiness contract in accordance with M.A.201(ea) shall only be concluded if the air carrier concerned is licensed in accordance with Regulation (EC) No1008/2008 and the CAMO forms part of the same air carrier business grouping. The continuing airworthiness management contract shall contain a clear description of how the conditions described in M.A.201(ea) are met. It shall in particular describe how the individual management systems of the organisations are harmonised between each other.”*

Dette er noe vi tilstreber for å få til, men det er utfordrende i et konsern. Konsern ønsker standardiserte modeller og prosesser, men de passer bare ikke alltid. Og da kommer utfordringene fort, selv om vi har en veldig god kontrakt på plass.

Så blander de inn ACAM inspeksjoner, den treffer i mindre grad en CAMO. De er mer en fysisk tilstands rapport på maskin, og at den har nødvendige papirer. Lite og ingen ting og hva som faktisk ligger bakom, om hva en CAMO har levert for å sørge for at alt er på plass til en 145.

Så er de inne på at dette til en viss grad alt er praktisert i CHC og Bristow. Jeg kan bare uttale meg om CHC, men dette er delvis relatert til DATA system vi bruker, og vi har stadig konflikter relatert til dette. Så vi må til tider lage «work around» for å få dette til å fungere. Våre data systemer er i hovedsak designet for en enkel AOC, og når vi da legger flere inn i systemet gir dette utfordringer. En kan bare referer til Luftfartstilsynet som selv omtrent satte teknisk under administrasjon grunnet hvordan data systemet fungerte.

Det nevnes 4-5 ganger i analysen at Luftfartstilsynet mener at det også er en mulighet at disse organisasjonene velger EASA som tilsynsmyndighet, og der vil det kunne være mulighet for Luftfartstilsynet å få tildelt tilsynsansvar/oppgaver i samsvar med inngått Samarbeidsavtale mellom



Luftfartstilsynet og EASA.

Om så var, burde vi sett dette alt nå, men I basis så ønsker konsern at en slik organisasjon legges dit det er billigst å gjennomføre, og det er neppe i Norge. I konsernet hører vi stadig at alt er så komplisert og kostbart i Norge, hva skulle da begrunnelsen være for å legge slik aktivitet til Norge?

Slik jeg har evaluert dette så er alle aktører innen tung helikopter aktivitet imot den nye regelverksendringen, og mener at dette vil skade sikkerhet og tilgjengelighet for offshore helikopter og SAR. Luftfartstilsynet går sterk imot dette, og prøver i hele analysen å bevise det motsatte, veldig skuffende at de ikke lytter til de som sitter i dette til daglig.

Ser og at de ikke vil ta inn noe fra SS4, denne er etter det jeg forstår klar ganske snart og de har fått høringsutkastene. I en endelig avgjørelse bør SS4 være del av bilde for en slik avgjørelse.

Min evaluering og lesing ble litt kort da jeg er på ferie, og ikke har hatt dette som hoved prioritet i de siste dagene. Jeg setter pris på at NHF har delt denne analysen med oss, da vi ikke har fått den direkte.

Med vennlig hilsen
For CHC Helikopter Service AS

A handwritten signature in blue ink, reading "Dag Johan Sætre". The signature is fluid and cursive.

Dag Johan Sætre
EASA Postholder Part-CAMO