

07 januar 22
Vår ref: 2022-004Luftfartstilsynet
v/ Postmottak
Postboks 243
8001 Bodø

Hørings svar til endret vedlikeholdsforskrift med hensyn til krav om CAMO for AOC innehavere

Etter en gjennomgang av mottatt dokumentasjon relatert til hørings forskrift 'Opinion 04/2021', har jeg følgende kommentarer;

Min oppfatning er at *Opinion 04/2021*' ensidig er fundert på den økonomiske siden, og ikke relatert til sikkerhet. Jeg merker meg også at alle tilsvarende på kritiske kommentarer og spørsmål fra EASA side utelukkende snus til det positive, uten å hensynta eventuelle negative konsekvenser.

Jeg kan ikke uttale meg om fly (fixed wing) operasjoner, siden jeg har lite erfaring fra den siden av luftfartsindustrien. Men jeg ser store utfordringer knyttet til operasjoner med tunge helikopter på kontinentalsokkelen, og sivile SAR operasjoner med helikopter. Dette er særdeles spesialiserte operasjoner, og sikkerheten er bygget på lang og tung kompetanse innen både teknisk og det operative området. Vi operer helikopter som er utrustet særskilt for de oppgaver vi skal utføre, og dette er også vedlikeholdsintensive operasjoner. Dette stiller store krav til en særdeles kompetent CAMO, for å ivareta høy sikkerhet og tilgjengelighet på materiellet.

Det fremstilles som om CAMO organisasjoner utelukkende utarbeider vedlikeholdsprogram og behandler bulletiner. CAMO prosessen er imidlertid vesentlig mer kompleks, og omfatter langt flere oppgaver enn dette. Støtte til driften og sørge for at riktig underlag og deler blir brukt ved vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner er eksempler på viktige deler av CAMO ansvaret. CAMO oppgaver blir alt for ofte generalisert og forenklet i store eier strukturer, der fokus alt for ofte er ensidig økonomi.

Utviklingen av kompetanse gjennom flere tiår med helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel har vært et vesentlig bidrag i økt sikkerhet og tilgjengelighet i et krevende miljø.

Trafikk på kontinental sokkelen og sivile SAR operasjoner med tilhørende vedlikehold og modifikasjoner av tunge helikoptre, er hovedsakelig en spesialkompetanse man finner i landene rundt Nordsjøen. Etter at UK gikk ut av EU/EASA, er det Norge som er den største aktøren på dette området i EU/EØS. I tillegg er det et mindre marked i Danmark og Nederland.

Utøvelsen av CAMO ansvaret og ivaretagelsen av luftdyktighetsvurderinger og effektiv drift av helikopteroperasjoner krever en aktiv og tilstedeværende CAMO hos den enkelte operatør.

Jeg mener kostnadseffektene knyttet til samlokalisering av CAMO innenfor EASA området tillegges for stor vekt, og at kompetanse, erfaring, nærhet og daglig involvering tillegges for liten vekt. Det kan fremstå som at formalitetene knyttet til en godkjent CAMO blir viktigere enn den daglige utøvelsen av CAMO ansvaret.

Norske offshore helikopteroperasjoner har gjennom en årrekke vært verdensledende innen sikkerhetsarbeidet, og vært et foregangsland hva krav til helikopter, utstyr og trening angår. Luftfartstilsynet gjennomførte i 2017 endret regelverk gjennom SPA-HOFO, hvor det ble innført krav i BSL-D 2-3, spesielt rettet mot kontinentalsokkel operasjoner med Helikopter i Norge. Dette ble innført nettopp med henblikk på fortsatt å kunne ivareta det høye sikkerhetsfokuset på Norsk Kontinentalsokkel, samt å utvikle og bevare kompetansen i Norge.

I tillegg har vi erfart hvor stort fokus det har vært på sikkerhetsforbedringer identifisert gjennom HSS studiene. Oljeselskapene har vært de store pådriverne, og tatt mye av de økonomiske belastningene ved innføring av ekstra utstyr, trening og strenge regler rundt operasjoner. Det øverste ansvaret for å ivareta flysikkerheten på Norsk kontinental sokkel ligger allikevel hos Norske Luftfartsmyndigheter.

Operasjoner på norsk kontinental sokkel har gjennom flere tiår ført til at ekstra utstyr har blitt implementert, uten at andre land nødvendigvis har fulgt etter. Dette har og ført til at helikopter i offshore operasjoner har utstyr definert av kunder, og gjør at forflytting av helikopter mellom AOC ikke har en stor frekvens. Endringer er oftest relatert til at nye helikopter blir tatt inn for nye kontrakter, i tillegg så var utvekslingen hyppigst med UK, som nå ikke er en del av EASA området lenger. Den skisserte fordelingen angående forenkling ved forflytning av luftfartøy, er derfor ikke like relevant for tunge helikopter.

Gjennom denne nye forskriften, skal det altså haste innføres en stor endringen av driftskonseptet for tekniske operasjoner på kontinentalsokkelen. Dette uten at de forskjellige aktørene hatt fått deltatt/ fått dypere informasjon om mulige konsekvenser.

I eget EASA regelverk så innføres der krav om SMS, endringsledelse og risikoevaluering overfor operatører, CAMO og vedlikeholdsorganisasjoner. Men dette ser ikke ut til å gjelde EASA selv når det innfører en så vidtrekkende endring.

Det påpekes også at luftfartsmyndighetene i Europa har hatt problemer med å tolke regelverket likt. Den manglende fellestolking dras frem som et positiv element ved å fjerne CAMO fra AOC. Tolkning av regelverk vil kunne påvirkes av forutsetning og kjennskap den enkelte myndighet har til blant annet driftskonsept og operative forhold i de enkelte land.

Risikoelementet jeg ser er at CAMO blir lagt til et lavkostland, med liten eller ingen erfaring med tunge helikopteroperasjoner offshore og på SAR siden.

Med referanse til EASA regulation No. 1008/2008 og krav til CAMO, så er evaluaeringen til EASA at *« the operator retains the ultimate responsibility of the CAW regardless of whether it is approved as CAMO or it is a contracted CAMO »* Dersom CAMO blir fjernet fra AOC, hvordan skal da AOC over tid kunne opprettholde kompetanse på dette feltet for å ivareta ansvaret?

Vi ser alt i dag at det er en utfordring å kunne rekruttere kvalifisert personell med nødvendig kompetanse på området. Det er gjerne generell kompetanse tilgjengelig til stillinger, men det tar normalt år med trening og opplæring for at en person skal kunne gjøre en fullverdig jobb. Og det personellet du får rekruttert, er gjerne eksisterende personell fra helikopter bransjen.

Fjerning av CAMO kravet fra en AOC vil sannsynlig gjøre at kompetansen på dette område forsvinner fra Norge. Dette vil nok også påvirke Luftfartstilsynet, da tilsyns objektene for tunge helikopter vil bli styrt av andre tilsynsmyndigheter.

Det er og definert at CAMO personell skal være kvalifisert til å utføre sine oppgaver på lik linje med dagens situasjon. Hvem skal så evaluere og godkjenne dette på vegne av AOC når denne kompetansen er borte?

Som del av en CAMO er det og et ansvar for å utarbeide og holde et vedlikeholdsprogram aktivt og effektivt. MRB prosessen er en del av å lage et effektivt program, hvor erfaring fra drift blir tatt inn for å øke pålitelighet og bedre sikkerheten.

Erfaringen fra å kjøre en sentralisert prosess med MRB, er at den da blir veldig generisk, og de viktige detaljene fra operasjonen ikke blir vektlagt. Det blir mer relatert til komponent pålitelighet, og ikke fokus på luftfartøyet som helhet.

Et annet element relatert til vedlikeholdsprogram, er at dette ikke nødvendigvis behøver å godkjennes av myndighet i land hvor luftfartøy er registret. Godkjenningen kan delegeres til myndighet hvor CAMO er lokalisert.

Totalt sett vil jeg se på innføring av det nye regelverket som et betydelig tilbakeskritt for sikkerhets fokuset relatert til tunge helikopter operasjoner, og et steg på veien mot å sentralisere driften totalt sett. Neste steg vil være å ta bort også den operative delen av en AOC. Og operasjoner i Norge vil i hovedsak være at maskiner er på norsk register, men alt styrt fra «utsiden».

Min anbefaling er at Luftfartstilsynet beholder krav til CAMO i AOC for operasjoner som har operasjoner på Norsk kontinental sokkel, eller driver aktiviteter relatert til SAR med tunge helikopter. Alternative er som jeg har beskrevet at vi står i fare for å redusere sikkerhets nivået på Norsk kontinental sokkel og SAR operasjoner, samt den teknisk kompetansen i Norge på dette området.

Med vennlig hilsen
For CHC Helikopter Service AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dag Johan Sætre'.

Dag Johan Sætre
EASA Postholder Part-CAMO