



Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 204
N-4097 Sola
Telefon +47 51 94 19 24
www.nhaf.no

Luftfartstilsynet – CAA-N
Postboks 243
8001 BODØ

Sola, 25. mai. 2022
Vår ref: 05/22

Ytterligere innspill - konsekvensutredning tilknyttet implementering av forordning 2022/410

Innledningsvis henviser vi til allerede innsendt ordinært hørings svar datert 20. januar 2022, samt oppdatert hørings svar, sendt via e-post til juridisk rådgiver Sandra Eilertsen, datert 25.03.2022.

I tillegg har vi følgende helikopterrelaterte innspill:

1. Vi har vært i kontakt med Tony Kråkenes i SINTEF som har ansvaret for ferdigstilling av Helikoptersikkerhetsstudie 4. Studien har av ulike grunner blitt noe forsinket, og forventes ikke være ferdig før 30 juni. Imidlertid har vi fått bekreftet at den inneholder vesentlige konklusjoner og anbefalinger relatert til HOFO og implementeringen av forordning 2022/410, og ber derfor om at Luftfartstilsynet kontakter Tony Kråkenes tony.krakenes@sintef.no, for å få innsyn i det endelige utkastet som foreligger, og tillatelse til å bruke det som beslutningsgrunnlag. Vi har på forhånd avklart at dette vil være mulig med Tony, og Luftfartstilsynet har allerede kopi av forrige utkast da dere er en del av styrings komiteen. Dersom studiens styringskomite mot formodning skulle motsette seg dette, ber vi om at avgjørelsen i saken utsettes til endelig versjon av studien publiseres. Korrespondansen vi har hatt med SINTEF er vedlagt.
2. Vi har fått vite at Luftfartstilsynet vil bruke tidligere konsekvensutredning om HOFO-regelverket utført av Safetec i 2016 (ST-11926-2). Denne konsekvensutredningen var delvis mangelfull, og vi ber derfor Luftfartstilsynet i sammenheng med utredningen se på innspill (kommentar brev med vedlegg) fra Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF), som inneholder utfyllende kommentarer til utredningen. For ordens skyld har vi vedlagt dokumentet her. Vi ønsker også å igjen gjøre oppmerksom på at «best case scenarier» fra tidligere utredninger der man så på UK som alternativ, ikke lenger er relevante

etter brexit.

3. I den nye sikkerhetspolitiske situasjonen mener NHF at Luftfartstilsynet må se på implementeringen av regelverksendringen i et større format enn kun endringen i forordning (EU) nr 1321/2014 isolert sett. Luftfartstilsynet må også vurdere konsekvensene av landets beredskapsevne fullt ut. I dag har vi alle funksjoner som kreves for operasjon, luftdyktighetsoppfølging og vedlikehold innenfor landets grenser. Dersom det nå åpnes for å flytte CAMO til annen EØS stat, tror vi at vedlikeholdsorganisasjonene kan følge etter. Vi står dermed på terskelen av det som kan resultere i at vi ikke lenger har luftdyktige helikoptre som kan rekvireres i en krise. I tillegg kan konsekvensen bli at staten der CAMO og vedlikeholdsorganisasjon blir plassert, rekvirerer ressursene til eget bruk. Da blir konsekvensene bli svært store både for den norske olje- og gassnæringen og den sivile helikopterredningstjenesten. På bakgrunn av dette vil vi på det sterkeste anbefale at man benytter denne muligheten til å stille krav til at AOC skal ha integrert CAMO og vedlikeholdsorganisasjon slik AOCene faktisk har i dag. Da er man sikret at man har kontrollen på hele tjenesten, slik at den både kan rekvireres i en krise, og samtidig unngå tjeneste bortfall i tilfeller som er beskrevet over. Siden det allerede er krav til at AOC skal være utstedt av norske myndigheter, og AOCene har CAMO og vedlikeholdsorganisasjon fra før, vil det hverken være konkurransevridende eller ha økonomiske konsekvenser for selskapene.

4. Vi har fått informasjon om at Luftfartstilsynet har informert ett av helikopterselskapene om at konsernet må defineres inn under definisjon 1. (c) i EU direktiv 2009/30/EC for å kunne benytte seg av den nye muligheten til å flytte CAMO til annen EØS stat. Selv om AMC materiale ikke er publisert ennå, tror vi dette kan være en misforståelse da det i opinion 04/2021 side 7 er henvist til gruppen skal falle inn under definisjonen «group of undertakings». Slik vi forstår det, er det dermed referert til definisjon 1. (b) i EU direktiv 2009/30/EC, og det er dermed ikke krav til at det skal være 1000 ansatte i konsern og henholdsvis 150 ansatte i hvert selskap for å kunne flytte CAMO ut av AOC.

På bakgrunn av ovenstående og spesielt i lys av den nye sikkerhetspolitiske situasjonen, ber vi igjen norske myndigheter 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

Dokumentet er elektronisk signert hos NHF og trenger derfor ingen fysiske signaturer.