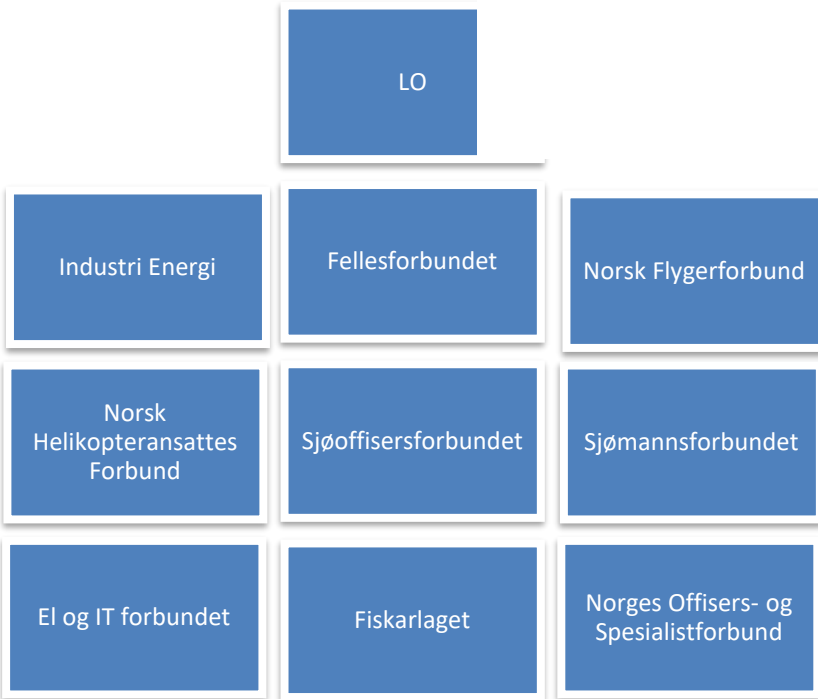


---

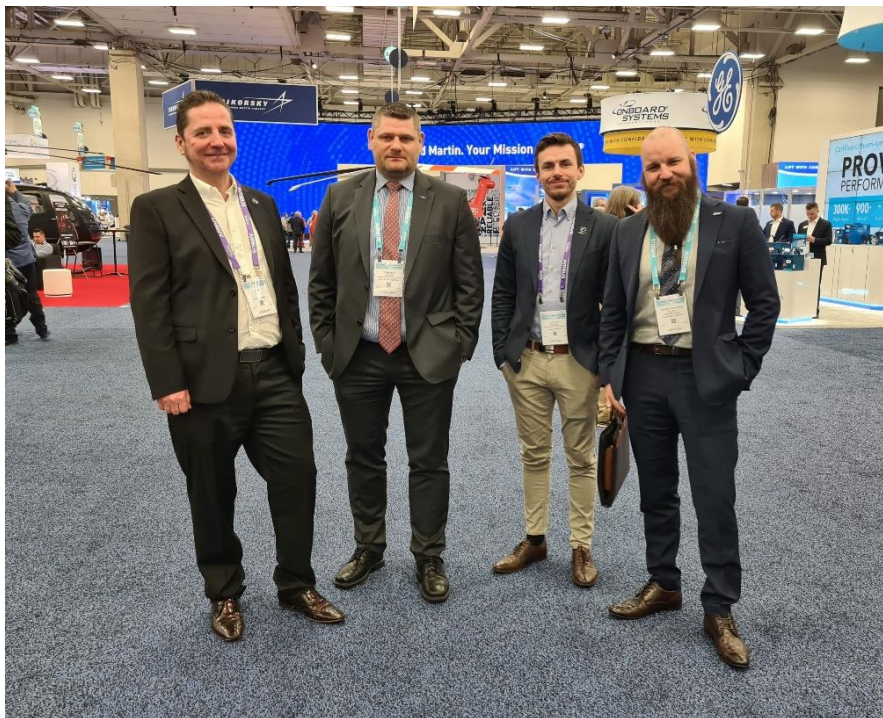
# Solakonferansen 2022

Kort presentasjon av LO Helikopterutvalg og CAMO saken



# LO Helikopterutvalg

- 2014
- LO Luftfart
- 10 organisasjoner
- 19 medlemmer
- 5 årlige møter
- Ukentlige AU møter
- Hovedfokus på sikkerhet og beredskap
- Bred deltagelse nasjonalt og internasjonalt
- Mye fagkompetanse og erfaring



# LO Helikopterutvalg

- Møter med relevante aktører
- Heli-Expo
- Følge opp teknologiutvikling
- Vurdere hendelser
- Offshore
- Innenlandshelikopterprosjektet
- Militære helikopter med ny struktur
- Ny helikoptertype på norsk sokkel
- Regelverk- og standarder – HOFO saken



# Norsk Helikopteransattes Forbund

*Din sikkerhet - vårt ansvar*



# Part-CAMO - New EASA regulation

*Tommy Olsen*

# Historisk tilbakeblikk - HOFO

- Helicopter Offshore Operations
- Felleseuropeisk regelverk for helikopteroperasjoner offshore
- Potensiale for å måtte fjerne nasjonal regulering (EØS-avtalens § 2)



# Mediautklipp - “Nei til HOFO”



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp)

Foto: Ole Palmstrøm

Offshore helikopteroperasjoner

## Norge sier nei til EUs felles regler for helikopter-sikkerhet

Regjeringen vil beholde et eget norsk regelverk for helikopter-trafikk. LO er fornøyd.

FRØDE RØNNING [frøde@omedia.no](mailto:frøde@omedia.no)  
Publisert 24.05.2017 kl 09:33 Oppdatert 24.05.2017 kl 13:08

En gledens dag for helikoptersikkerheten på norsk sokkel

ONSDAG 24. MAI 2017

Regjeringen har i dag bestemt å ikke innføre det felleseuropeiske helikopterregelverket Hofo på norsk sokkel.- En gledens dag, sier forbundsleder Frode Alfheim og leder i helikopterutvalget Henrik Solvorn Fjeldsbø.



Regjeringen har bestemt å ikke innføre Hofo-regelverket på norsk sokkel.



Sivanger-Aftenblad  
Aasergt

Meny



Ketil Solvik-Olsen (Frp) og regjeringen vil ikke innføre EUs helikopterregime.  
Foto: Tore Sævi / NTB scanpix

Regjeringen sier nei til EUs helikopterregime. Det gleder spesielt en gruppe reisende.

Regjeringen vil ikke innføre det kontroversielle regelverket, men varsler likevel nye regler for å fange opp positive sider fra EU-reglene.

# Status for HOFO

- Vi har sagt “nei” til HOFO regelverket
- Egen nasjonal forskrift for helikopteroperasjoner offshore
- Krav fra NOROG-066 omgjøres til forskrift
- Videreført krav til norsk driftstillatelse
- Fortsatt kontroll og tilsyn ført av Luftfartstilsynet med god kompetanse
- Vedlikeholdskontroll og andre viktige funksjoner i helikopterselskapet kreves under driftstillatelsen (AOC)







# Part-CAMO utfordringer ved revisjon av regelverket

# Hva er CAMO?

- Kjenner dere til CAMO?
- Hva gjøres i en CAMO organisasjon?



# Continued Airworthiness Management Organization (Part-CAMO)



- Tidligere kjent som Part-M
- Ligger under helikopterselskapet (AOC)
- Bestiller arbeid hos helikopterverkstedet (Part-145)
- Har ansvaret for at helikopterne er luftdyktige før flygning
- Behandler og gir ut vedlikeholdsunderlag til verkstedet
- Holder kontroll på myndighetspålagte modifikasjoner
- Holder kontroll på modifikasjonsstatus på helikopterflåten
- Holder kontroll på vedlikeholdsprogrammet
- Har veldig spesiell kunnskap om helikoptrene i sin organisasjon

# Hva går regelverksendringen ut på?



- Nøkkeldokumentet her i Norge er Luftfartstilsynets [høring](#) om EASAs endringsforslag Opinion 04/2021  
“A continuing airworthiness management organisation (CAMO) for a single air carrier business grouping” (RMT.0734). Det foreslås endringer til kommisjonsforordning (EU) nr. 1321/2014
- 1321/2014 = Vedlikeholdsforskriften
- Flytte krav til CAMO fra AOC-holder (helikopterselskapet) til konsernet

# Hvorfor er dette problematisk?



- De norske (helikopter-)selskapene kan miste kontroll med styring av luftdyktigheten
- Nærheten til operasjonene vil svekkes, og dette er ikke fordelaktig
- Luftfartstilsynet blir satt på sidelinjen
- Tap av kompetanse
- Lobbyert og utviklet kun *av og for* flyselskapene
- EASA har ikke kjørt normal høringsprosess (MB 14 - metoden)
- Mulighet til å påvirke sluttresultatet er meget redusert
- **Beredskap og rekvirering vil bli svært berørt**

# Prosess og betydning i praksis

- Selskapene skal få velge hvor i konsernet CAMO'en skal ligge
- Vi mener dette er første trinn. Neste blir full utflytting
- Gjelder ikke små selskaper (enda)
- EASA har hastevedtatt endringen
- EU kommisjonen har hastevedtatt endringen
- Luftfartstilsynet foreslår hastegjennomføring i egen forskrift i høringsbrevet.  
Har slått fra seg dette nå.



# Høringsrunde



- Luftfartstilsynet hadde endringen på høring desember 2021 - januar 2022
- Luftfartstilsynet foreslo egen forskrift for å gå forbi EØS-prosessen
- Vår oppfatning er at Luftfartstilsynets tekniske avdeling ikke forstår alvorret i realitetsendringen som kommer

# Hørings svar

- [NHF ytrer bekymring](#)
- Begge de store helikopterselskapene ytrer bekymring
- [LO](#) og [IE og NF](#) ytrer bekymring
- NFO er “nøytrale”
- Justis- og beredskapsdepartementet og Forsvarsdepartementet er også bekymret.
- Conoco Phillips er bekymret og har i etterkant sendt brev til SD.
- Ingen kommentarer fra NHO eller flyselskapene.



Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet offshore har skrevet eget brev til Samferdselsdepartementet og bedt om utredning.



# Utklipp fra høringssvarene



- *“Bristow Norge AS ser derfor med bekymring på at et slikt transparent og samordnet system eventuelt skal kunne splittes opp. Vi er overbevist om at dagens system er direkte positivt, både for sikkerheten, servicegraden og tilgjengeligheten for tilsyn.” (Bristow Norway)*
- *“Ved å åpne for at man kan sette ut CAMO til et selskap utenfor Norge, kan man risikere at operatøren i krise eller krig ikke har oversikt over luftfartøyets luftdyktighet, det vil si oversikt over vedlikehold, utbedringer osv. Dette kan få betydning for beredskapen i krise og krig.” (Forsvarsdepartementet)*

# Utklipp fra høringsssvarene



- *“Totalt sett vil vi se på innføring av det nye regelverket som et betydelig tilbakeskritt for sikkerhetsfokuset 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.” (CHC)*
- *“I ask the Norwegian Civil Aviation Authority to reconsider 2022/410. Eliminating the onsite “hands on” technical expertise will severely impact offshore helicopter operators’ ability to make timely maintenance decisions and, in-turn, adversely impact flight safety” (ConocoPhillips)*

# Kobling til HSS-4

- Nasjonal og felles-europeisk tilsynsrolle; strategi og regelverksutforming
- Vedlikeholdets rolle i helikoptersikkerheten
- Endringer i rammebetingelser – teknisk, organisatorisk og markedsmessig
- Anbefalinger i HSS-4 går direkte på tema



# Hva skjer nå?

- Luftfartstilsynet har “konsekvensutredet” endringen og drøfter nå saken med Samferdselsdepartementet
- Departementet arbeider med saken og venter blant annet på HSS-4
- Bransjen følger opp og med i saken.
- Politisk avgjørelse?



# Mulige veier?

- Skjerme offshore helikopter for regelverksendringen?
- Tilpasse nasjonalt regelverk?



Spørsmål?



Takk!

