

Instans	Høringskommentar	LTs kommentar
<p>Norsk Flygerforbund</p> <p>Dok. 29</p>	<p>Norsk Flygerforbund (NF) registrerer Luftfartstilsynets (LT) definering av problemstillingen i ovennevnte notats punkt 4., "Luftfartstilsynets vurdering".</p> <p>NF deler LTs prinsipielle syn. Forbundet er spesielt opptatt av at det nasjonale regelverket som nå skal forskriftsfestes, både i form og innhold blir et verktøy som vil konsolidere og forbedre det gode flysikkerhetsnivået i helikopteroperasjonene på norsk kontinentalsokkel (NCS).</p> <p>I denne sammenheng vil NF benytte anledningen til å berømme både fagmyndighet og overordnede myndigheter for det klarsyn og den ansvarsbevissthet som har preget behandlingen og beslutningene i en såpass komplisert sak, både politisk, juridisk og regelverksteknisk. Nå, så å si eksakt to år etter den tragiske Turøy-ulykken, er det avgjørende at myndighetene holder fast ved de flytryggingsmessige perspektivene i utformingen og forvaltningen av regelverket framover, slik at vi unngår slike traumer i framtiden.</p> <p>Forutsetningen for sikre offshorehelikopteroperasjoner er etter NFs oppfatning et godt, forpliktende og dekkende regelverk, og en faglig kompetent myndighet som har de rette betingelser for å føre effektivt tilsyn med ditto kompetente helikopteroperatørens etterlevelse. NF viser til tidligere korrespondanse rundt temaet HOF0, samt uttalelser fra Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF), HSS-3/3b, m.v. for argumentasjon <i>in extenso</i>.</p> <p>Som tidligere formidlet til LT og Samferdselsdepartementet (SD), er det essensielt at det stilles krav om norsk driftstillatelse (AOC) og særskilt tillatelse fra norske myndigheter for helikopteroperatører som ønsker å drive offshorehelikopteroperasjoner på norsk sokkel, og dermed stå under norsk tilsyn. Det</p>	<p>Tas til orientering.</p>

	<p>er kun på dette vis at vi kan sikre at forutsetningen i forrige avsnitt innfris. NF er svært tilfreds med at dette nå ser ut til å bli nedfelt i det kommende nasjonale regelverket.</p>	
	<p>Imidlertid fordres en ytterligere spesifisering som NF vil oppfordre LT å inkludere før utkastet til nasjonalt regelverk finner sin endelige form.</p> <p>Siden starten av offshore helikopterflyging på sokkelen for mer enn 50 år siden, har vi vært rammet av fem fatale ulykker i passasjertransporten. Én av dem hadde ukjent årsak (1977), mens de andre fire hadde rene tekniske årsaker. Helikoptre er komplekse luftfartøy med vesentlig høyere antall bevegelige og roterende kritiske komponenter enn luftfartøy med faste vinger. Derfor er helikoptre svært vedlikeholdskrevende, og krevende å holde i proper luftdyktig stand. Mangelfull ivaretagelse av den tekniske driften vil resultere i vesentlig høyere ulykkespotensiale.</p> <p>For å unngå uønskede hendelser, er det særs viktig at virksomheten er organisert slik at kompetansen er like god og verifiserbar på det tekniske området og i ledelselementet som den er på flyoperativ side. Det krever et regelverk som nå og i framtiden sikrer at operatører av offshorehelikoptre har en Part M (CAMO) organisasjon som er ansvarlig for luftdyktigheten til operatørens helikoptre, samt en Part 145 vedlikeholdsorganisasjon, begge underlagt en kompetent "Accountable Manager" hos helikopteroperatøren. Dersom man ikke forankrer dette som et prinsipp i regelverket, vil det kunne føre til at helikopteroperatørens organisasjon fragmenteres, eksempelvis gjennom bortsetting av tjenester innen- eller utenlands. Ansvarsforholdene blir uklare, og organisasjonen mindre transparent. For tilsynsmyndigheten vil en slik fragmentering forvanske utøvelsen av oppdraget; man risikerer at geografiske, juridiske, språklige og kulturelle faktorer i praksis hindrer effektivt tilsyn med organisatoriske elementer av avgjørende betydning for flysikkerheten. Også her kan det refereres til tidligere korrespondanse fra NF og andre organisasjoner, SF, og diverse utredninger.</p>	<p>Dette synspunktet ble fremmet i referansegruppen. LT svarte da:</p> <p><u>Nasjonal regler om CAMO og Part 145:</u> Reglene om vedlikeholdsorganisasjoner (CAMO og Part 145) finnes i forordning 1321/2014 og er fullt ut EØS regler.</p> <p>Spørsmålet om hvorvidt det er nødvendig å etablere nasjonale tilleggsregler til disse felleseuropeiske reglene var ikke en del av dette forskriftsarbeidets mandat slik LTs prosjektgruppe oppfattet det. Behovet for slike regler har derfor ikke vært utredet eller vurdert. På grunn av dette, samt behovet for å få denne forskriften vedtatt før 1. juli 2018 kan innspillene ikke tas med i arbeidet med denne forskriften. LT betrakter derfor disse høringsinnspillene som ønske om at det utredes og evt. igangsettes et nytt regelverksarbeid på luftdyktighetsområdet.</p> <p><u>Forskriftsfeste kompetansekrav:</u> LT er enig i at kompetansekrav for ledende personell er viktig. De felleseuropeiske reglene i forordning 965/2012, pålegger LT å vurdere operatørens organisasjon.</p>

	<p>Norsk Flygerforbund oppfordrer derfor Luftfartstilsynet sterkt til å sette forskriftsmessige kompetansekrav til personer som bekler definerte ledelsesstillinger hos operatør av offshorehelikoptre, og forskriftsmessig pålegge at operatøren skal ha en CAMO-organisasjon (Part M) og vedlikeholdsorganisasjon (Part 145) i linjen under "Accountable Manager" hos AOC-holder.</p>	<p>Slik LT tolker disse reglene gir de det nødvendige handlingsrom til å stille slike krav. LT stiller derfor i dag kompetansekrav ved tilsetting av ledende personell i selskapene. AIC 02/17 beskriver LTs praksis på dette området. LT kan vurdere utvidelse/utdyping av denne dersom det skulle avdekkes at kravene vi stiller i dag ikke er tilstrekkelige.</p>
<p>LO</p>	<p>LO støtter innføringen av det tekniske innholdet av HOFO-regelverket fra EASA. Dette som grunnlag for en ny nasjonal forskrift. LO støtter også Luftfartstilsynets syn om å forskriftsfeste de mest sentrale sikkerhetskravene i Norog 066. Som det framkommer av Luftfartstilsynets notat vil en nasjonal gjennomføring av de felleseuropeiske særreglene for offshorehelikopteroperasjoner være positivt for flysikkerheten, ettersom det innebærer at Norge tar i bruk bedre sikkerhetsbestemmelser på området enn reglene som i dag gjelder.</p> <p>LOs ankepunkt når det gjelder det nye regelverket fra EASA, har vært vårt syn om å sikre at regelverket ikke blir en del av EØS-avtalen da det ville umuliggjøre nasjonal råderett og tilsyn med helikoptertrafikken til og fra norsk kontinentalsokkel. Kravet til norsk AOC for denne virksomheten sikrer derfor at vi kan ha tilsynsansvaret i Norge som vil være avgjørende for å fortsette det arbeidet som blant annet foregår i Samarbeidsforum for å ytterligere forbedre sikkerhetsstandarden på offshorehelikopteroperasjoner. Det kan være nødvendig å tydeliggjøre kravet til norsk AOC for denne virksomheten slik at det ikke skapes tvil rundt dette.</p>	<p>Tas til orientering</p>
	<p>LO mener forskriften må stille krav til vedlikeholdsorganisasjoner hos</p>	<p>Reglene om vedlikeholdsorganisasjoner (CAMO og</p>

	<p>helikopteroperatørene, slik at vedlikeholdet skjer i tilknytning til operatørene. Det å ha et operativt vedlikeholdsmiljø som sikrer opplæring og kompetanse er undervurdert. For å sikre tilgang til nyrekruttering på vedlikeholdssiden er det av uvurderlig betydning at det finnes vedlikeholdsorganisasjoner både på tyngre vedlikehold og linjevedlikehold i rimelig nærhet. Derfor vil utflagging av gjerne tyngre vedlikehold være med til å bygge ned muligheten til å opprettholde et dyktig vedlikeholdsmiljø som er med til å sikre flysikkerheten.</p>	<p>Part 145) finnes i forordning 1321/2014 og er fullt ut EØS regler. Spørsmålet om hvorvidt det er nødvendig å etablere nasjonale tilleggsregler til disse felleseuropeiske reglene var ikke en del av dette forskriftsarbeidets mandat slik LTs prosjektgruppe oppfattet det. Behovet for slike regler har derfor ikke vært utredet eller vurdert. På grunn av dette, samt behovet for å få denne forskriften vedtatt før 1. juli 2018 kan innspillene ikke tas med i arbeidet med denne forskriften. LT betrakter derfor disse høringsinnspillene som ønske om at det utredes og evt. igangsettes et nytt regelverksarbeid på luftdyktighetsområdet.</p>
	<p>I HSS-3b og Statoils granskingsrapport etter Turøy-ulykken, anbefales det å stille kompetansekrav til ledelse i helikopterselskapene. EASA bestemmelsene inneholder svært få krav til kompetanse og erfaring, og LO mener derfor at anbefalingene fra HSS-3b bør forskriftsfestes. Forutsetningen for å stille slike krav er selvfølgelig at organisasjonen og operasjonene faller inn under virkeområdet for forskriften.</p>	<p>LT er enig i at kompetansekrav for ledende personell er viktig. De felleseuropeiske reglene i forordning 965/2012, pålegger LT å vurdere operatørens organisasjon. Slik LT tolker disse reglene gir de det nødvendige handlingsrom til å stille slike krav. LT stiller derfor i dag kompetansekrav ved tilsetting av ledende personell i selskapene. AIC-N 02/17 beskriver LTs praksis på dette området. LT kan vurdere utvidelse/utdyping av denne dersom det skulle avdekkes at kravene vi stiller i dag ikke er tilstrekkelige.</p>

	For øvrig stiller LO seg bak de foreslåtte utstyrskravene som listes opp og mange av disse er allerede innført gjennom kontraktskrav.	Tas til orientering.
Norsk Helikopteransattes Forbund	<p>§ 2. <i>Definisjoner</i></p> <p>a) Helikopteroperatør: Foretak som innehar AOC utstedt av Luftfartstilsynet eller har erklært virksomheten sin til Luftfartstilsynet etter regelen i forordning (EU) nr. 965/2012, ORO.DEC.100.</p> <p>b) Offshoreoperasjon: en helikopteroperasjon hvor en vesentlig del av flygingen skjer over åpent havområde til eller fra et offshore bestemmelsessted.</p> <p>c) Offshore bestemmelsessted: et sted på en fast eller flytende innretning, eller på et skip, som menes brukt for helikopteroperasjoner. <i>NHF mener dette kravet er fundamentalt for videre kontroll og sikkerhetsarbeid for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel.</i></p>	Tas til orientering.
	<p>§ 4. <i>Anti-isingsutstyr</i></p> <p>Helikopter som brukes til offshoreoperasjoner skal være utstyrt med anti-isingsutstyr i perioden 1. september til 1. mai. Luftfartstilsynet kan likevel tillate at flyginger uten slik utstyr gjennomføres sør for 60 grader nord. <i>Teksten bør korrigeres til av-ising og anti-isingutstyr. Helikoptrene som brukes i dag, har løsninger som kombinerer av-ising og anti-ising.</i></p>	Tas til følge.
	<p>§ 9. <i>Halekamera</i></p> <p>Helikopter som har luftdyktighetsbevis utstedt etter forskriftens ikrafttredelse, og som brukes til offshoreoperasjoner, skal være utstyrt med fremover rettet halekamera med presentasjon av bilde i cockpit. <i>NHF er positiv til formalisering av dette kravet fra NOROG-066. NHF ønsker at Luftfartstilsynet vurderer å tilføye følgende tekst: "Ved aktivering av brannvarsling for helikopterets motorer, skal bilde fra halekamera vises automatisk på skjerm i cockpit."</i></p>	LT mener det ikke er behov å stille krav om automatisk billedvisning ved brann. Flygebesetningen må imidlertid enkelt kunne velge å få fram slikt bilde ved behov f.eks. ved brannalarm. Norog066 har heller ikke tilrådning om slik funksjonalitet i dag.
	§ 10. <i>Krav om to flygere</i>	Dette ble vurdert i arbeidet med forskriften. LTs

	<p>Ved passasjerflyging skal flygebesetningen bestå av minst to flygere. <i>NHF er positiv til at nåværende standard forskriftsfestes. NHF ber Luftfartstilsynet om å revurdere om kravet bør gjelde alle typer operasjoner, ikke bare passasjerflygninger.</i></p>	<p>konklusjon var at de alminnelige reglene i forordning 965/2012 om når det kreves to flygere bør gjelde for annen flyging enn passasjerflygning. Høringsinnspillet introduserer ikke nye momenter til vurderingen. LT står derfor fast ved vurderingen som fremkom i høringsnotatet: "Når det gjelder annen offshoreflyging enn passasjerflygning, for eksempel bruksflyging, anses risikoen (dvs. utfallet av en ulykke) normalt sett å være lavere. Luftfartsreglene for annen flyging enn passasjerflygning er derfor innrettet slik at det tillates noe større risiko enn ved passasjer-flygning. Luftfartstilsynet mener derfor at de alminnelige reglene nevnt innledningsvis i dette avsnittet, bør gjelde for andre offshore-operasjoner enn passasjerflygning".</p>
	<p>Tilleggskravene som er tatt med i utkastet til forskrift, er i stor grad hentet fra NOROG-066 Anbefalte retningslinjer for flyging på petroleumsinnretninger. NOROG-066 anbefalingene er basert på erfaringer, nasjonale utredninger og studier, og har vært helt sentrale for å nå dagens sikkerhetsnivå. Det er derfor viktig at de vesentlige delene av NOROG-066 blir videreført som forskrift, slik at alle operatører må tilfredsstillere kravene.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

	<p>De siste årene har ulykker med teknisk relatert rotårsak vært overrepresentert i statistikken. SINTEF, som har utarbeidet den siste studien i rekken, HSS-3B, skriver blant annet følgende: <i>«De aller fleste ulykkene (15 av 18) har skjedd i britisk sektor En tredjedel av ulykkene (6 av 18) er dødsulykker med til sammen 68 omkomne. I dødsulykker omkommer oftest samtlige eller nær samtlige om bord (5 av 6 dødsulykker).... Nesten halvparten av ulykkene (8 av 18) har teknisk rotårsak. Det er en overvekt av slike ulykker mot slutten av perioden (5 av de 6 siste ulykkene har teknisk rotårsak; samtlige er koblet til feil i hovedgirboksen).»</i></p> <p>I tillegg kommer West Franklin ulykken på britisk side, der både design og kontinuerlig luftdyktighet var medvirkende årsaker til en ulykke som kunne fått et langt mer tragisk utfall.</p> <p>Dersom vi også tar med hendelser i statistikken, blir den overrepresenterte tekniske delen enda tydeligere. I EASA annual safety review 2017, fremgår det under Offshore Helicopter Operations Safety Risk Portfolio, at 3354 av totalt 3481 rapporterte hendelser i perioden 2012 til 2016 er relatert til teknisk, mens bare 127 er relatert til operative og andre forhold. En vesentlig del av de teknisk relaterte forholdene er relatert til design og systempålitelighet, men når teknisk systemsvikt oppstår er det kritisk at feilene blir oppdaget, dokumentert, diagnostisert og utbedret av en vedlikeholdsorganisasjon på riktig måte.</p> <p>På bakgrunn av dette mener vi at det er kritisk for sikkerhetsutviklingen å benytte denne muligheten til å forskriftsfeste sentrale tekniske krav som naturlig hører hjemme i en nasjonal forskrift.</p> <p>I dag har alle norske offshore helikopteroperatører både en integrert kontinuerlig luftdyktighetsstyringsorganisasjon (CAMO) og vedlikeholdsorganisasjon. Vi er overbevist om at dette er sentralt for å bevare og forbedre sikkerhetsnivået. Denne organisasjonsformen er også den normale modellen på britisk side, og vi har ingen erfaring med en eventuell løsrivelse av</p>	<p>Reglene om vedlikeholdsorganisasjoner (CAMO og Part 145) finnes i forordning 1321/2014 og er fullt ut EØS regler.</p> <p>Spørsmålet om hvorvidt det er nødvendig å etablere nasjonale tilleggsregler til disse felleseuropeiske reglene var ikke en del av dette forskriftsarbeidets mandat slik LTs prosjektgruppe oppfattet det. Behovet for slike regler har derfor ikke vært utredet eller vurdert. På grunn av dette, samt behovet for å få denne forskriften vedtatt før 1. juli 2018 kan innspillene ikke tas med i arbeidet med denne forskriften. LT betrakter derfor disse høringsinnspillene som ønske om at det utredes og evt. igangsettes et nytt regelverksarbeid på luftdyktighetsområdet.</p>
--	---	---

	<p>vedlikeholdsansvar fra operatør innen offshore helikopteroperasjoner. Kravet til operatørintegrert CAMO-organisasjon, er i dag knyttet til AOC-godkjenningen gjennom det operative felleseuropeiske regelverket. Når det gjelder de operatørintegrerte vedlikeholdsorganisasjonene, eksisterer ikke samme forskriftskrav. NOROG-066 anbefaler imidlertid at operatøren skal ha tilstrekkelig bemanning med den nødvendige tekniske kompetanse for å kunne overholde alle vedlikeholdskrav satt av luftfartsmyndighetene og selskapene (kundene), for alle helikoptre som benyttes til kontinentalsokkelflyging. Selv om kravet til integrert CAMO-organisasjon er forskriftsfestet i det operative felleseuropeiske regelverket, har vi grunn til å tro at dette EASA kravet vil kunne endre seg i fremtiden. Vi bør derfor benytte denne muligheten til å sikre krav om operatørintegrert CAMO og vedlikeholdsorganisasjon i den nye nasjonale forskriften.</p>	
	<p>I tillegg til elementer nevnt over, ønsker NHF å fremstille følgende argumentasjon for å ta med krav om CAMO- og vedlikeholdsorganisasjon hos helikopteroperatøren:</p> <p>CAMO-organisasjon (Part-M) Ved å eventuelt frikoble CAMO fra AOC-holder, vil man miste kontroll og tilsynsmulighet over kontinuerlig luftdyktighet hos helikopteroperatøren, slik det er beskrevet i Samarbeidsforum sitt brev til Samferdselsdepartementet, datert 30.01.2017. Se spesielt brevets vedlegg. Man kan også tenke seg til utfordringer med tilsyn av CAMO-organisasjoner som ikke er sammenkoblet med helikopteroperatøren. Dette kan blant annet være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvis tilsynsansvaret er spredt mellom flere medlemsstater, vil det overordnede ansvaret bli uklart. For eksempel kan tilsynsmyndigheten for CAMO-organisasjonen mene at CAMO organisasjonens prosedyrer tilfredsstillende gjeldende bestemmelser. Tilsynsmyndigheten for helikopteroperatøren, med helikopterkompetanse, kan være uenig i 	<p>Se svar over.</p>

	<p>samme forhold. Tilsynsmyndigheten for helikopteroperatøren har da ikke direkte myndighet til å gripe inn i forholdet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilsyn med kontinuerlig luftdyktighet blir unødvendig komplisert for tilsynsmyndighetene som er involvert. Eksempelvis kan dette være at helikopteroperatørens tilsynsmyndighet er i en medlemsstat, mens operatøren har kontrakt med flere CAMO-organisasjoner (i flere medlemsstater), og CAMO-organisasjonen (i den andre medlemsstaten), har subkontraktet luftdyktighets-oppgaver til en annen person eller organisasjon (i enda en medlemsstat, eller tredjeland). • Vedlikeholdsprogrammene er i stor grad erfaringsbaserte, og går er ofte mer omfattende enn fabrikantens anbefalte minimum. Det er derfor en betingelse at nødvendig kompetanse er til stede hos helikopteroperatøren og tilsynsmyndigheten. <p>NHF tar også høyde for at regelverket for CAMO i fremtiden vil bli ytelsesbasert, noe som også krever høy kompetanse hos tilsynsmyndigheten. Dette kan også medføre store forskjeller i tolkning og praktisering av regelverket, spesielt innen en bransje som ikke finnes i andre deler av Europa.</p> <p>Forskriften må derfor stille krav til at CAMO-organisasjonen beholdes i samme organisasjon som helikopteroperatøren. Dette er også forankret i NOROG-066 som sier følgende:</p> <p><i>“HO skal ha tilstrekkelig bemanning med den tekniske kompetanse nødvendig for å kunne overholde alle vedlikeholds krav satt av luftfartsmyndighetene og selskapene, for alle helikoptre som benyttes til kontinentalsockelflyging.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>HO skal opprettholde alle nødvendige operative støttefasiliteter ved hovedbasen i Norge passende for arbeidsomfanget definert av avtaler med selskapene.”</i> <p>Operasjoner med offshore helikopter, foregår i svært begrensede geografiske områder. Kunnskap og erfaring er derfor svært konsentrert innenfor disse områdene. Det</p>	
--	--	--

	<p>begrunnes på samme måte som for operative forhold, nemlig at kontroll bør være så nært operasjonene som mulig. Kompetanse og erfaring om egne operasjoner er som regel best internt i selskapet, og dette vil være en viktig sikkerhetsfaktor. Operasjonenes kompleksitet er høy, og CAMO-organisasjonen må være inkludert i helikopter operatørens organisasjon. Dette for at alle i organisasjonen skal få nødvendig forståelse av viktige momenter som berører operasjonen.</p> <p>Antall produserte helikoptre som brukes innen sivile offshoreoperasjoner er også svært marginalt, til sammenligning med vanlige fly. Dette betyr at flytime-produksjonen fordeler seg både over flere modeller, samt at totaltimene er forholdsvis lave. Dette gjør at CAMO organisasjonens personell arbeider i større grad enn med vanlige fly, med særtilpasninger/prototyper og "designutprøvning". Det kan også nevnes at helikoptre har en høyere grad av kritikalitet og lavere redundans iboende i sitt design, enn vanlige fly.</p>	
--	---	--

	<p>Vedlikeholdsorganisasjon (Part-145) Forskriften bør stille krav til vedlikeholdsorganisasjon hos helikopteroperatøren. I praksis ser vi den siste tiden at helikopterkontrakter stiller krav til at vedlikeholdet også utføres med nærhet til operasjonene. Kundene har sett verdien av å beholde et nasjonalt fagmiljø i nærheten av operasjonene. NHF vet at dette er fordi vår kompetanse og erfaring er unik, i forhold til operasjonene som utføres. Utflagging av vedlikehold har også vært prøvd tidligere uten suksess. Vedlikehold har blant annet blitt lagt til Skottland og Polen, men man har endt opp med å ta vedlikeholdet hjem igjen. Nøyaktig grunn til dette kan ikke NHF dokumentere, men dokumentasjon og argumenter kan nok fremskaffes ved å stille spørsmål til helikopteroperatørene.</p> <p>En stor del av utdanningen innen teknisk vedlikehold foregår også ute hos vedlikeholdsorganisasjonene, og bør derfor ikke fjernes.</p> <p>For linjevedlikehold vil NHF anbefale at forskriften setter krav til at teknisk personell utfører PFC på baser der teknisk personell er tilgjengelig. Dagens system der teknisk personell gjennomfører PFC ved å åpne luker og fysisk inspiserer kritiske komponenter bør derfor videreføres i den nye forskriften. NHF kjenner til at det har vært vesentlige funn av feil på systemkritiske komponenter, ved utførelse av PFC ved flere anledninger. NOROG-066 sier også følgende om å beholde vedlikehold hos Helikopteroperatøren; <i>“HO skal ha tilstrekkelig bemanning med den tekniske kompetanse nødvendig for å kunne overholde alle vedlikeholdskrav satt av luftfartsmyndighetene og selskapene, for alle helikoptre som benyttes til kontinentalsockelflyging.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>HO skal opprettholde alle nødvendige operative støttefasiliteter ved hovedbasen i Norge passende for arbeidsomfanget definert av avtaler med selskapene.”</i> 	<p>Ang. nasjonal regel om vedlikeholdsorganisasjon: Se svar over.</p> <p>Spørsmålet om nasjonal regel om at PFC skal gjøres av teknisk personell ble diskutert under utformingen av forskriften. En slik regel ble ikke tatt med i utkastet. LTs begrunnelse var da: Vanskelig å fastsette regel om dette. Flygere skal være i stand til å gjøre PFC etter trening. I enkelte selskaper er det som foreslås riktignok en praksis, men dette er ikke et krav etter Norog 066, og derfor ikke ansett som en del av dette arbeidets mandat. Innspillet og problemstillingen vil imidlertid bli vurdert sammen med innspillene som gjelder nasjonale tilleggskrav på luftdyktighetsområdet.</p>
	<p>Kompetanse Felles for både Part-M og Part-145 organisasjonene er at det kreves både spesiell og generell kompetanse og erfaring for å drive med oppgavene som utføres i disse organisasjonene. Det faglige miljøet, spesielt</p>	<p>Muligheten for ekstern anskaffelse av vedlikeholdstjenester finnes alt innenfor dagens regelverk, et regelverk som har virket i mange år nå. LT</p>

	<p>innen tyngre vedlikehold har i de siste to tiårene svunnet hen i Norge. NHF er bekymret for denne utviklingen.</p> <p>For teknisk personell skriver Samarbeidsforum følgende til SD, i brev datert 30.01.2017:</p> <p><i>“Eksempelvis er det i Norge vanlig at flyteknikere er både sertifiserte som kategori B1 (skrog, system og motor) og B2 (avionikk), og at andelen flyteknikere er svært høy i forhold til flyfagarbeidere. I tillegg har Norge et velutviklet fagutdanningssystem som sikrer at flyfagarbeidere har et svært høyt kompetansenivå, tilnærmet hva som er kravet for flyteknikere. Flyfagarbeidere er ikke definert i regelverket, og det er derfor ikke krav til utdanning for å fungere i en slik stilling. Det samme gjelder samtlige administrative funksjoner i organisasjonene. SF kjenner til at det i andre deler av Europa er vanlig at ufaglærte utfører arbeidsoppgavene som i Norge blir utført av flyfagarbeidere. Manglende kompetansekrav er et moment påpekt som av betydning for sikkerheten i flere studier (senest HSS-3b og Statoil interne granskning etter Turøyulykken)”.</i></p> <p>Ser man på muligheten for en mobilisering av personell i en krisesituasjon, kan dette være svært vanskelig å få til. Hvis vedlikeholdsorganisasjonen, og deres tekniske personell er flyttet ut av landet, vil det være trolig være umulig å mobilisere nødvendig kompetanse.</p> <p>Vi har nylig sett hvilke reaksjoner utflagging av vedlikehold skaper i situasjonen med vedlikeholdet av ambulansflyene. NHF frykter at ved utflagging av vedlikehold av offshore helikoptre, vil verdifull nasjonal kompetanse gå tapt.</p>	<p>har ikke gjort erfaringer som gjør at man deler NHFs bekymring på dette området. Så langt anses det ikke å være behov for å fatstette nasjonale særregler om dette. Problemstillingen er ikke oppfattet å falle inn under dette arbeidets mandat. Innspillet og problemstillingen vil imidlertid bli vurdert sammen med innspillene som gjelder nasjonale tilleggskrav på luftdyktighetsområdet.</p>
	<p>Kompetansekrav til ledelse i helikopterselskapene</p> <p>I HSS-3B og Statoils granskingsrapport etter Turøy-ulykken, er det en høyt prioritert anbefaling å sette kompetansekrav til ledelse i helikopterselskapene. EASA bestemmelsene inneholder svært få krav til kompetanse og erfaring, og NHF mener derfor anbefalingene fra HSS-3B bør forskriftsfestes. Se HSS-3B, B04, side 92 for detaljer.</p> <p>Forutsetningen for at slike krav kan stilles, er selvfølgelig at organ</p>	<p>LT er enig i at kompetansekrav for ledende personell er viktig. De felleseuropeiske reglene i forordning 965/2012, pålegger LT å vurdere operatørens organisasjon. Slik LT tolker disse reglene gir de det nødvendige handlingsrom til å stille slike krav. LT stiller derfor i dag kompetansekrav ved</p>

	<p>isasjonen(e)/operasjonene faller inn under virkeområdet for forskriften.</p> <p>NHF kjenner til at Luftfartstilsynet pr. i dag kaller inn nominerte personer fra selskapene til intervju før godkjenning. Vi kan ikke direkte finne lovhjemmel for slikt intervju, men vi er enig med Luftfartstilsynet i at det er viktig prosess for å sikre et akseptabelt nivå. NHF ber derfor om at ordningen med intervju videreføres i forskrift og at man også som et minimum forskriftsfester veiledningsmaterialet i AIC–N 01/17 og 02/17, slik at samme standard som vi har i dag sikres videreført. Fortrinnsvis bør man også heve standarden for kravene som stilles i AIC for teknisk personell, til sammen nivå som for operativt personell i respektiv AIC.</p> <p>Angående kompetanse i ledelsen hos helikopteroperatøren har også SF kommentert dette i brevet til SD, datert 30.01.2017, etter konsekvensutredningen av HOFO;</p> <p><i>“Konsekvensen for kompetansenivå spesielt i administrasjon og ledelse hos aktørene (verksted- og vedlikeholdsorganisasjoner, helikopteroperatører og tilsynsmyndighet) er i liten grad utredet. I et systemperspektiv er et av elementene i latente forhold nettopp mangelfull kompetanse. Regelverket setter ikke kompetansekrav til andre funksjoner enn flyteknikere og flygere, selv om også andre funksjonene kan ha vesentlig påvirkning på sikkerhetsnivået.”</i></p>	<p>tilsetting av ledende personell i selskapene. AIC–N 02/17 beskriver LTs praksis på dette området. LT kan vurdere utvidelse/utdyping av denne dersom det skulle avdekkes at kravene vi stiller i dag ikke er tilstrekkelige.</p>
	<p>Rapportering og sikkerhetskultur</p> <p>Rapportering og sikkerhetskultur er også kritisk for luftdyktigheten. Vi vet fra tidligere arbeid, at rapporterings- og sikkerhetskulturen i Norge er en helt annen enn i andre aktuelle land, der samme type vedlikehold foretas. Det er vår erfaring at det er på nasjonalt nivå, rapportene blir brukt. Det er store forskjeller mellom rapportering i de forskjellige medlemsstatene. Det er også vår erfaring at EASA ikke har gode nok verktøy til å ta gode luftdyktighetsbeslutninger basert på de innkommende rapportene. NHF vet at en åpen og transparent rapporteringskultur, uten frykt for represalier er fundamentalt for trygg drift innen luftfarten. Spesielt med risikobasert tilsyn, vil man være avhengig av rapportering fra de ansatte. NHF mener derfor at</p>	<p>Dagens regelverk og rapporteringssystemer skal ivareta hensynet til rapportering uten at dette skal gå negativt ut over den enkelte som rapporterer. LT har ingen øvrige indikasjoner på at dagens regler og ordninger er utilstrekkelige for å ivareta dette hensynet.</p> <p>Etter oppfølgingsspørsmål fra LT har NHF forklart at dette er ment som en generell poengtering av hvor viktig frivillig og åpen rapporteringskultur er, for en sikker drift i selskapene</p>

	<p>rapporteringsmuligheter og krav til rapportering bør videreføres fra NOROG-066.</p>	<p>enten det er operativt, teknisk eller andre bakkefunksjoner, og at LT må vurdere mulighetene for å bevare denne.</p> <p>LTs vurdering per i dag er at vi ikke har indikasjoner som gjør det nødvendig å fatstette nye reglen på dette området.</p>
	<p>Internasjonalt regelverk NHF vil også nevne manglende standardisering og håndheving av regelverk. EASA har i sine standardiseringsrapporter gjort funn av forskjeller i hvordan publisert regelverk praktiseres i de forskjellige medlemsstatene. Dette har vært vurdert som en såpass kritisk faktor at ca. 10 % av medlemsstatens tilsyn har vært under administrasjon av sentrale europeiske myndigheter. NHF mener dette viser forskjellene mellom EASA landene, og NHF vil minne om at dette dreier seg i hovedsak om operasjoner med vanlige fly. Dette er operasjoner som i en mye større grad enn helikopteroperasjoner offshore, er standardiserte operasjoner. I første omgang fordi dette er operasjoner med mye større omfang, som har mer utviklet standardisering, men også fordi kompetansen og erfaringen som er nødvendig finnes lettere tilgjengelig enn for offshoreoperasjoner med tynge helikopter.</p>	<p>Tas til orientering</p>
	<p>Independent inspection NHF foreslår at dagens retningslinjer fra NOROG-066 videreføres som forskrift. Teksten i NOROG-066 er tuftet på erfaringer, og hever standarden ift. EASA Part-M.A.402 (h) og Part-145.A.48.(b). Bestemmelsene fra EASA er i hovedsak skrevet for fly, og man bør derfor videreføre krav fra NOROG-066, for å sikre at dagens standard opprettholdes. EASA bestemmelsene åpner for independent inspection utført av fartøysjef. Dette kan godt videreføres på samme måte som det gjennomføres hos helikopteroperatørene i dag. Slik praksis er i dag betyr dette limited scope of tasks, trening før gjennomføring, task</p>	<p>LT mottok et tilsvarende innspill under utformingen av forskriften.</p> <p>I høringskommentaren er innspillet utvidet. En slik endring kan uansett ikke gjøres uten en utredning fra LTs side og høring.</p> <p>Problemstillingen bør utredes nærmere og evt. tas opp til vurdering i forbindelse med spørsmålet om endring av luftdyktighetsreglene som</p>

	<p>cards utarbeidet for oppgaven, samt recurrency training.</p> <p>EASA bestemmelsene gir også åpning for re-inspection (1 person utfører oppgave og inspiserer seg selv) ved uforutsette hendelser. NOROG-066 tillater ikke dette, og dette kravet mener NHF er fornuftig å videreføre.</p> <p>NHF vil også påpeke at NOROG-066 og EASA bestemmelsene inneholder en svakhet, som bør tettes i nasjonal forskrift. Dette dreier seg om fysisk tilstedeværelse av personen som skal gjennomføre independent inspection. Independent inspection er i korte trekk en error capturing method. Dette betyr at inspeksjonen gjennomføres i hovedsak visuelt, men fysiske kontaktpunkter underveis i arbeidet er også særdeles viktig, for å sikre at arbeidsoppgaven utføres korrekt i henhold til satte vedlikeholdsstandarder.</p> <p>Arbeidsoppgavene som er underlagt independent inspection, er av EASA definert som arbeidsoppgaver som ved feil utførelse, kan føre til negative/farlige konsekvenser for flysikkerheten.</p> <p>NHF mener derfor at forskriften må sette krav til at personen(e) som skal gjennomføre arbeidsoppgaven, må være fysisk til stede.</p>	<p>nevnt over. Det mest nærliggende vil antagelig være å ta dette opp med EASA, ettersom reglene om dette er nedfelt i det felleseuropeiske regelverket for vedlikehold av luftfartøyer.</p>
	<p>Teknisk trening</p> <p>NHF ser at krav fra NOROG-066 for operativ trening er videreført til forskriften, og vi anmoder inkludering av også teknisk trening vurderes igjen.</p> <p>NHF foreslår at NOROG-066 kravene for teknisk personell videreføres inn i forskriftsteksten.</p> <p>NOROG-066 sier følgende: <i>“Teknisk personell skal ha erfaring og kompetanse som beskrevet i den enhver tid gjeldende IOGP Aircraft Management Guidelines.</i></p> <p><i>I tillegg skal følgende punkter gjelde for norsk kontinentalsokkel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Det skal være etablert et program for grunnopplæring og vedlikeholdstrening for alt teknisk personell som utfører vedlikehold. Dette for å sikre optimale kunnskaper innenfor tekniske systemer (gjelder alt utstyr herunder HUMS, ADS-B, avisingsutstyr mm) og kvalitetssystemer/prosedyrer. Det skal gis</i> 	<p>Høringsinnspillet inneholder nye forslag som ikke er del av forskriften som er sendt på høring. Disse problemstillingene kan vurderes som det av innspillet om endring av luftdyktighetsreglene som nevnt over. Det mest nærliggende vil antagelig være å ta opp med EASA, ettersom reglene om dette er nedfelt i det felleseuropeiske regelverket for vedlikehold av luftfartøyer.</p>

	<p><i>minimum to dagers klasseromsundervisning pr helikoptertype pr år.</i></p> <p><i>• Treningen for B1 og B2 teknikere skal også inneholde årlig bruk av simulator (som for pilotene, men 2 timer, eller en mer egnet og tilpasset teknisk systemsimulator). Hensikten skal være å sikre bedre systemforståelse knyttet til alt utstyr som helikoptrene på norsk sokkel er utstyrt med. Treningen skal være basert på et dokumentert treningsprogram.”</i></p> <p>Systemet med continuation training og human factors trening fungerer bra, og med parallell til operativ trening, ser også teknisk personell nytte av hyppig oppdatering av kompetanse. Helikoptrenes systemer og kompleksitet utvikles stadig, og opplæring og oppdatering av kunnskap er nødvendig. Det er viktig at treningen omfatter nye systemer som installeres i helikoptrene, ut over det som ligger i type rating training. Styrking av teknisk trening er også en anbefaling i HSS-3B (T07, side 74). CT/HF kursene er også en viktig arena for kompetanse- og erfaringsutveksling mellom de ansatte, og dette fremmer ikke bare regularitet og leveringsevne. Sikkerhetsnivået berøres også fordi kompetanse og forståelse for systemene holdes på et høyt nivå.</p> <p>EASA 145.A.35(d og e), med tilhørende AMC, stiller formelle krav til CT/HF for teknisk personell, men disse kravene er svakere enn dagens krav i NOROG-066.</p> <p>Krav til trening for rotor-kjøring bør også videreføres. Her bør man med fordel stille krav til bruk av simulator, og krav til re-trening på årlig basis.</p> <p>Ved bruk av teknisk simulator, må kravene til utstyret spesifiseres, slik at man sikrer tilstrekkelig utbytte av treningen. Her støttes spesielt bruk av ny teknologi.</p> <p>Opplæring i bruk av HUMS/HOMP system må også gjøres obligatorisk.</p>	
	<p>HUMS/HOMP/ARMS/FDM</p> <p>NHF mener krav til overnevnte systemer bør videreføres i forskriften. Luftfartstilsynet skriver i sitt høringsnotat at kravene ikke tas med, siden de vil bli dekket av felleseuropeisk regelverk innen kort tid. NHF mener vi kan ta inn kravene i forskriften, og heller revidere dem ut igjen når EASA har dekkende krav.</p>	<p>LT mener at HOFO reglene ivaretar disse kravene tilfredsstillende. Ref. forordning 965/2012, SPA.HOFO.155 og AMC 1 til denne, underpunkt C. Dette er en parallell til kravet som i dag finnes i BSL 1-16, § 4.</p>

	<p>Hovedargumentet for å gjøre det på denne måten, er å etablere en tilfredsstillende standard, til vi ser at de felleseuropeiske kravene er gode nok. I en eventuell høringsprosess hos EASA vil vi også kunne argumentere bedre om vi allerede har nasjonale forskriftsfestede krav. Det er heller ikke sikkert at et felleseuropeisk regelverk vil dekke alle aspekter av HUMS og bruken av dette.</p> <p>I hovedsak kommer dagens krav fra BSL D 1-16 og NOROG-066. Kravene i det nasjonale regelverket, retningslinjene i NOROG-066 og det nye regelverket fra EASA er i hovedsak utstyrsspesifikke krav. NHF ønsker derfor å påpeke viktigheten av å få med opplæring i analyse, sertifisering og verifikasjon av dataen som systemene genererer, samt dokumentering og utbedringen som må gjøres etter varsler. Pr i dag er det praksis å analysere dataen etter hver flyging. Arbeidet føres opp i fartøyets tekniske logg, og kvitteres ut med CRS, når arbeidet er fullført. Denne analysen krever også independent inspection av sertifisert flytekniker. For å utføre denne oppgaven i dag, krever helikopteroperatørene trening i bruk av analysesystemet.</p> <p>Disse kravene er basert på erfaringer fra nylige ulykker (G-REDW og G-CHCN accident report, page 44-48. Det har i senere tid vært flere lignende hendelser. Blant annet West Franklin hendelsen, med en britisk registrert S-92A, der HUMS-data kunne ha avdekket vibrasjonstrenden, før selve hendelsen oppsto. West Franklin rapporten har også en konkret anbefaling om å øke den forskriftsfestede frekvensen for nedlasting og analyse av HUMS data.</p>	<p>LT vil legge samme fortolkning mht. innhold i operatørens prosedyrer vedr. dette utstyret, som etter dagens regler. Denne fortolkningen mener LT sammenfaller med Norog066.</p>
	<p>ETOPS/EHOPS krav for tunge helikoptre</p> <p>ETOPS krav til operasjoner med vanlige fly er standardiserte gjennom EASA regelverk. Helikopter har ingen slike krav, men vi mener det er minst like viktig for disse operasjonene. Helikoptrene har design som i større grad enn vanlige fly er basert på vesentlig høyere kritikalitet, og har mindre redundans. Eksempelvis kan man se på helikopterets drivlinje, som er svært kritisk for normal operasjon. Systemet har høy grad av kritikalitet, men er i praksis likevel relativt lavt utstyrt med tanke på redundans. Leonardo</p>	<p>LT mottok et tilsvarende innspill under utformingen av forskriften. Dette ble da ikke tatt med ettersom saken ikke er tilstrekkelig utredet. Spørsmålet om evt. ETOPS må utredes videre. Antagelig bør dette skje innenfor rammene av EASAs arbeid på området.</p>

	<p>Helicopters presenterte et godt forslag til EHOPS på EASA Rotorcraft Symposium i 2017. Deres presentasjon ligger vedlagt. NHF mener det er nødvendig å se på slike krav som nasjonal forskrift, siden operasjonene foregår over hav, der det er svært få alternative landingsplasser. Landing på havet er ikke en garanti for overlevelse. Forbedring av systemer, og krav til prosedyrer slik man har etablert for vanlige fly, vil være sikkerhetsdrivende. Spesielt med tanke på at helikopteroperasjonene strekker seg lengre og lengre ut fra land.</p>	
	<p>Finner Luftfartstilsynet det vanskelig å ta med noen av disse teknisk relaterte kravene i en operativ forskrift, foreslår NHF en endring av FOR-2015-05-07-488 - Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet mv. (vedlikeholdsforskriften), der man kan innlemme tekniske krav for ovennevnte operasjoner.</p>	Tas til orientering
Industri Energi	<p>Når det gjelder selve innholdet i regelverket så er Industri Energi i stor grad fornøyd. Det er bra at Norge nå får et oppdatert regelverk hvor man også inkluderer relevante erfaringer og bestemmelser fra Norog Retningslinje 066 som har hatt stor betydning for den positive utviklingen på sikkerheten og risikoreduksjonen vi har sett på offshore helikopteroperasjoner. Særlig fornøyd er Industri Energi med at kravet om norsk AOC er opprettholdt slik at man sikrer norsk tilsyn med operasjonene. Industri Energi vil også fremheve viktigheten av krav til f.eks de-ice for hele kontinentalsokkelen, ekstra simulatortrening for piloter, prosedyre for landing, høytaleranlegg i kabin, automatisk terrengvarslingssystem, antikollisjonssystem, halerotorkamera og krav til besetning bestående av 2 piloter.</p>	Tas til orientering.
	<p>Industri Energi vil allikevel få kommentere at vi ønsker at man tar med krav til HUMS fra Norog 066, da spesielt kravet til nedlasting og analyse før hver avgang fra landbase. Dette er et viktig, proaktivt og risikoreduserende tiltak.</p>	<p>LT mener at HOFO reglene ivaretar disse kravene tilfredsstillende. Ref. forordning 965/2012, SPA.HOFO.155 og AMC 1 til denne, underpunkt C. Dette er en parallell til kravet som i dag finnes i BSL 1-16, § 4.</p>

		<p>LT vil legge samme fortolkning mht. innhold i operatørens prosedyrer vedr. dette utstyret, som etter dagens regler. Denne fortolkningen mener LT sammenfaller med Norog066.</p>
	<p>Selv om Industri Energi i stor grad er fornøyd med regelverksutkastet så har det ikke den ønskede bredden vi gjerne hadde sett for oss. Dette er riktignok et operasjonelt regelverk men Industri Energi mener det er naturlig, og viktig, å ta med noen regler som omhandler tekniske krav. Norog 066 har f.eks krav til vedlikeholdsorganisasjon hos helikopteroperatør og trening og det hadde vært naturlig å også ta dette inn i de nasjonale tilleggsreglene nå når man har muligheten.</p>	<p>Reglene om vedlikeholdsorganisasjoner (CAMO og Part 145) finnes i forordning 1321/2014 og er fullt ut EØS regler. Spørsmålet om hvorvidt det er nødvendig å etablere nasjonale tilleggsregler til disse felleseuropeiske reglene var ikke en del av dette forskriftsarbeidets mandat slik LTs prosjektgruppe oppfattet det. Behovet for slike regler har derfor ikke vært utredet eller vurdert. På grunn av dette, samt behovet for å få denne forskriften vedtatt før 1. juli 2018 kan innspillene ikke tas med i arbeidet med denne forskriften. LT betrakter derfor disse høringsinnspillene som ønske om at det utredes og evt. igangsettes et nytt regelverksarbeid på luftdyktighetsområdet.</p>
	<p>Selv om Norog 066 også vil stå seg etter det nye regelverket har trådt i kraft er det en styrke å sikre disse kravene gjennom forskriftsfesting. Industri Energi tenker da særlig på krav til simulatortrening for teknikere, independent inspection samt krav til Part M og Part 145 organisasjon. Industri Energi mener at slik kompetanse er viktig å holde hos helikopteroperatørene og ikke minst i Norge. Statistisk så vet man at en stor andel av ulykker og hendelser de siste årene innen offshore helikopter har hatt en teknisk årsak så det tekniske aspektet må ikke</p>	<p>Høringsinnspillet inneholder nye forslag som ikke er del av forskriften som er sendt på høring. Disse problemstillingene kan vurderes som det av innspillet om endring av luftdyktighetsreglene som nevnt over. Det mest nærliggende vil antagelig være å ta opp med EASA, ettersom reglene om dette er nedfelt i det felleseuropeiske regelverket</p>

	<p>undervurderes i sammenheng med arbeidet for å bedre helikoptersikkerheten.</p>	for vedlikehold av luftfartøyer.
	<p>Avslutningsvis vil Industri Energi vise til vår forespørsel om utsettelse av høringsfrist, sendt den 27. April 2018. Industri Energi takker for at vi ble hørt og at fristen ble utsatt med en uke. Industri Energi skulle allikevel ønske at høringen ble utsatt noe mer slik at man kan kunne få med relevante anbefalinger etter SHT sin rapport etter Turøy ulykken. Det er meget sannsynlig at det i den aktuelle rapporten vil være aspekt som kan være relevant å ta med i det nye nasjonale regelverket. Industri Energi vil derfor be om at Turøy rapporten blir gjennomgått når det blir publisert og at Luftfartstilsynet da ser på muligheten til å implementere anbefalinger derfra i dette regelverket.</p>	Tas til orientering
Petroleumstilsynet	<p>Først og fremst ønsker vi å gi vår anerkjennelse til prosessen som ligger forut for denne høringen, som er gjennomført med bred involvering av hele det helikopterfaglige miljøet. HOF0 har også blitt behandlet i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet, både i ordinære og i ekstraordinære møter.</p> <p>Forslaget som foreligger er etter vår mening en god løsning som stort sett ivaretar de bekymringene som et samlet helikoptersikkerhetsfaglig miljø i Norge har hatt til innføringen av HOF0. Også de relevante anbefalingene i Helikoptersikkerhetsstudie 3b er langt på vei ivaretatt i forslaget. Svært forenklet oppfatter vi løsningen slik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forordningen 2016/1199 —HOF0 - er ikke EØS relevant - HOF0 gjøres likevel gjeldende ved at forordningens regler om helikopteroperasjoner gjøres gjeldende som nasjonale regler. - Det stilles krav om at helikopteroperatørene har AOC, godkjent av Luftfartstilsynet 	Tas til orientering

	<p>- Egen forskrift som fastsetter norske tilleggskrav, i praksis fastsettes her relevante krav fra Norsk olje og gass retningslinje 066.</p>	
	<p>Høringsutkastet berører ikke de kravene i HOF0 som det ikke er sett som ønskelig at skal gjelde i Norge. Etter hva vi forstår har HOF0 tatt inn enkelte krav fra CAP 1145, blant annet krav til CAT A pusteluftutstyr og «merking» av store passasjerer. For disse forholdene forstår vi at det legges opp til at helikopteroperatørene skal søke om dispensasjon.</p> <p>En lang og ressurskrevende prosess nærmer seg med dette en god avslutning.</p>	
Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet	<p>I § 8 i utkast til forskrift om nasjonale tilleggskrav står det at helikopter som brukes til offshoreoperasjoner skal være utstyrt med et airborne collision avoidance system klasse II (ACAS II) versjon 7.1. Fra tid til annen kommer det jo nye forbedrede versjoner av slike systemer som i mange tilfeller er compatible med tidligere versjoner.</p> <p>Nkom foreslår at Luftfartstilsynet vurderer å endre formuleringen slik at man åpner opp for å bruke også nyere versjoner av ACAS II som skal være compatible med ACAS versjon 7.1, for eksempel ved å endre formuleringen til:</p> <p>«Helikopter som brukes til offshoreoperasjoner skal være utstyrt med et airborne collision avoidance system klasse II (ACAS II) versjon 7.1, eller nyere versjoner som er compatible med ACAS II versjon 7.1.»</p>	<p>LT har valgt å benytte samme krav som etter de felleseuropeiske reglene. Ved introduksjon av nyere versjoner vil regler om det komme fra ICAO og EU, ettersom det er viktig med en samtidig og lik implementering. Forslaget fra NKOM kan tolkes slik som at man kan fortsette med gammel standard. LT velger derfor å ikke ta det til følge.</p>
	<p>I § 9 er det krav om fremover rettet halekamera med presentasjon av bilde i cockpit. Forskriften bør kanskje inneholde minimumskrav til selve kameraet?</p>	<p>LT mener at regelen bør fastsette et funksjonskrav fremfor spesifikasjonskrav.</p>
Norsk Flygelederforening	<p>Norsk Flygelederforening takker for å ha blitt inkludert i høringen. Vi har ingen kommentarer til innholdet i høringen.</p>	<p>Tas til orientering</p>
CHC Helikopter Service	<p>CHC Helikopter Service viser til utsendt høringsnotat datert 14.03.2018,</p>	<p>Tas til orientering</p>

	<p>vedrørende endring av forskrift om luftfartsoperasjoner, samt utkast til forskrift om nasjonale tilleggskrav for offshoreoperasjoner. CHC Helikopter Service har deltatt i arbeidet med utforming av forslag til forskrift.</p> <p>CHC Helikopter Service er enig med Luftfartstilsynet sin vurdering om at man i Norge har klart å etablere et godt sikkerhetsnivå i samarbeid med markedsaktørene. Dette målrettede sikkerhetsarbeidet som blant annet er dokumentert i helikoptersikkerhetsstudiene er viktig å opprettholde og videreutvikle. Selskapet støtter Luftfartstilsynet sin vurdering om å forskriftsfeste de felleseuropeiske sikkerhetsreglene som nasjonale regler, med nasjonale tilleggsregler som gir Luftfartstilsynet bedre mulighet for et effektivt tilsyn.</p>	
	<p>§ 4 Anti-isingsutstyr Støttes. Det bør være anledning ved innføring av ny helikopter type å søke om en overgangsfase inntil avisingsutstyr er godkjent.</p>	<p>LT mener at forskriftens dispensasjonsadgang bør kunne benyttes dersom det skulle oppstå et slikt behov.</p>
	<p>§ 5 Begrensinger for natt operasjoner Særskilt trening for natt operasjoner med landing på baumontert helidekk kan gjennomføres i simulator.</p>	<p>LT har i utgangspunktet ikke innsigelser til at slik trening kan gjøres i dertil egnet simulator. Den foreslåtte regelen stenger ikke for det.</p>
	<p>§ 7 Terrengvarslingssystem (HTAWS) Det bør være mulig i en overgangsfase å søke om dispensasjon fra kravet med forankring i operasjonsområde, kompenserende tiltak og andre operasjonelle vurderinger.</p>	<p>LT har foreslått overgangsregel. LT mener at forskriftens dispensasjonsadgang bør kunne benyttes dersom det av det skulle oppstå behov som ikke dekkes av overgangsregelen.</p>
	<p>§ 8 Antikollisjonssystem (ACAS II) Det bør være mulig i en overgangsfase å søke om dispensasjon fra kravet med forankring i operasjonsområde, kompenserende tiltak og andre operasjonelle vurderinger.</p>	<p>LT har foreslått overgangsregel. LT mener at forskriftens dispensasjonsadgang bør kunne benyttes dersom det skulle oppstå behov som</p>

		ikke dekkes av overgangsregelen.
	<p>§ 9 Halekameraer</p> <p>Det bør gis mulighet til å søke om alternative løsninger (AltMoc) i en overgangsfase.</p>	LT mener at forskriftens dispensasjonsadgang bør kunne benyttes dersom det skulle oppstå et slikt behov.
Avinor Flysikring	Ingen kommentar til høringen.	Tas til orientering
Statens Havari-kommisjon	<p>Vi har følgende to kommentarer, som begge gjelder §9 Halekamera i Forskrift om nasjonale tilleggskrav for offshoreoperasjoner. Opptak fra et halekamera vil kunne være til stor hjelp ved undersøkelse av en ulykke eller hendelse:</p> <p>1. SHT foreslår at det i paragrafen tas med en bestemmelse om at halekameraet skal gjøre opptak fra flygingene. Utstyret bør minimum ha kapasitet til å lagre fra oppstart og videre helikopterets lengste flygetid og nedstenging av helikopteret etter flyging.</p> <p>2. SHT foreslår videre at det vurderes innført krav om beskyttelse slik at lagrede opptak fra halekameraer ikke går tapt ved et havari.</p>	LT har forståelse for innspillet. Funksjonaliteten som etterspørres og foreslås regulert er det ikke krav om i dagens Norog066 Mulighetene for slik funksjonalitet må utredes nærmere og evt. tas med i en senere oppdatering av disse reglene.
Norsk Flytekniker Organisasjon	<p>Norsk Flytekniker Organisasjon støtter de nasjonale tilleggsreglene for Offshore helikopteroperasjoner, men savner fokus på luftdyktighet i høringsnotatet.</p> <p>NFO er kjent med fra flybransjen (Fixed Wing) at forordning (EU) 1321/2014 om luftdyktighet tolkes og praktiseres veldig forskjellig i de ulike medlemsland til EASA.</p> <p>F.eks.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Part-145.A.48 (b) «<i>an error capturing method is implemented after the performance of any critical maintenance task;</i>» Denne IR som direkte omhandler vedlikehold av kritiske systemer i luftfartøyet er det opp til vedlikeholdsorganisasjonen og dens kompetente myndighet å 	LT oppfatter at NFO her ber om en nasjonal regel med krav om at Part 145 organisasjon som brukes av disse helikopterselskapene må være etablert i Norge og underlagt norsk tilsyn. Se tidligere kommentar om dette over.

	<p>tolke hva som behøver Uavhengig Inspeksjon av arbeid utført og hvilken kompetanse som kreves for å utføre inspeksjonen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Part-145.A.50 som omhandler Certificate Of Release to Service prosedyrer er NFO og kjent med at praktiseres veldig forskjellig i de ulike Europeiske land, hvor noen land og vedlikeholdsorganisasjoner ikke krever at en Autorisert tekniker skal være tilstede eller konsulteres under utførelsen av vedlikeholdet. Dette er eksempler på områder innen luftdyktighet som går direkte på sikkerheten for Helikopter som opererer langt fra land og hvor NFO ber Luftfartstilsynet sikre tilsynsmyndighet over Vedlikeholdsorganisasjoner som blir kontraktør for helikopterselskaper som utfører offshoreoperasjoner. 	
Utenriksdepartementet	Ingen kommentar til høringen.	Tas til orientering.
Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen kommentar til høringen.	Tas til orientering.
Brønnøysundregistrene	Ingen kommentar til høringen.	Tas til orientering.