

## Notat

Saksbehandler

Sandra Eilertsen, tlf.

Dato  
16.11.2021

Referanse  
21/15511-4

Til  
Nina B. Vindvik/Direktorat

Kopi til

## Høringsnotat - endring av vedlikeholdsforskriften med hensyn til krav om CAMO for AOC innehaverne

### 1. Høring

Luftfartstilsynet har på høring 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.

Eventuelle svar på høringen må være mottatt av Luftfartstilsynet innen **21. januar 2022**.

Høringssvar bes sendt per e-post til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Det bes om at svaret merkes med saksnummer: 21/15511.

### 2. Bakgrunn

Forslaget vil åpne for at konsernselskaper (group operations) med minst to AOC-holdere kan ha en felles organisasjon for styring av kontinuerlig luftdyktighet, såkalt CAMO. Denne kan være en del av en AOC i konsernet, eller som en egen organisasjon utenfor AOC-ene. Flere modeller blir beskrevet som mulige i Opinion NO 04/2021. Hensikten med de foreslåtte reglene er å imøtekomme luftfartsindustriens ønsker om å effektivisere konsernmodellen ved å spare ressurser og øke graden av interoperabilitet innenfor slike konserner.

### 3. Dagens regulering på området

Forordning (EU) nr. 1321/2014 er gjennomført i Norge gjennom forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet mv. (vedlikeholdsforskriften).

### 4. Luftfartstilsynets vurdering

- i. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Dagens regulering på området krever at hver AOC-holder skal ha egen godkjent CAMO. Dette innebærer at konsernselskaper ikke kan dra nytte av å ha lignende mål og prosedyrer, noe som kan skape ineffektivitet (duplisering av oppgaver) og forhindre korttidsinteroperabilitet mellom fly mellom AOC-innehavere.

Gjeldende regulering tar ikke hensyn til forretningsutviklingen til konsernselskap/forretningsgrupper (som nå omfatter 65 % av EU-registrerte fly). Industrien har tatt opp dette temaet under pandemien; de gir uttrykk for et sterkt behov for å effektivisere virksomheten.

De foreslåtte endringene forventes å redusere reguleringsbyrden og øke kostnadseffektiviteten for luftfartsselskaper i forretningsgrupperinger ved:

- å redusere duplisering av oppgaver mellom organisasjoner som har harmoniserte mål og prosedyrer; og
- å fjerne hindringer for korttidsinteroperabilitet for luftfartøyer mellom luftfartsselskap som utgjør en del av en virksomhetsgruppering av luftfartsselskaper.

Det bemerkes at behovet for å effektivisere driften er forsterket på grunn av konsekvensene av Covid-19 pandemien.

ii. Hvilke tiltak er relevante?

Forordning (EU) nr. 1321/2014 er allerede tatt inn i EØS -avtalen og gjennomført i Norge gjennom vedlikeholdsforskriften. Endringen i forordningen må derfor gjennomføres gjennom å endre denne forskriften.

iii. Hvilke tiltak anbefales og hvorfor?

Det vises her som et utgangspunkt til det som fremkommer i punkt 4.2 ovenfor. Vedlikeholdsforskriften revideres slik at det harmoniseres med de felleseuropeiske reglene. Det er generelt ønskelig at Norges regelverk er oppdatert og i samsvar med de felleseuropeiske reglene.

iv. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Saken reiser ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

v. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Saken ble tatt opp i EASA komiteen og kommisjonens ekspertgruppe for luftfart i møte 26. – 28. oktober 2021. Kommentarene fra statene dreide seg i hovedsak om hvilke krav som skal gjelde for tilsynsansvar og tilsynsoppgaver i tilfeller hvor AOC og CAMO var sertifisert av ulike lands luftfartsmyndigheter. Utfordringen vil her være å sikre et helhetlig tilsyn med slike konsernmodeller. Flere land uttrykte skepsis til forslaget og påpekte behovet klare roller og behov for klare regler om koordinering av tilsynsarbeidet. Andre land gav uttrykk for en mer positiv grunnholdning.

Norge uttrykte interesse for forslaget, og oppfordret KOM til å innarbeide klare regler om informasjonsplikt mellom de aktuelle myndighetene.

Inntrykket etter diskusjonen er at KOM må klargjøre dette bedre i neste versjon av utkastet. Det ble også stilt spørsmål om hvorvidt slike regler vil være i samsvar med ICAOs regler om ansvaret til staten hvor fartøyet er registrert (state of registry). EASA svarte her at de mente det foreslåtte regelverket ikke gikk på tvers av ICAOs regler.

De positive virkningene av forslag til endringen er at dette ville kunne redusere reguleringsbyrden og øke kostnadseffektiviteten for luftfartsselskaper i forretningsgrupperinger. I forlengelse vil man redusere konkurranseulempen til EU-luftfartsselskaper sammenlignet med tredjelandsselskaper.

Det forventes at tilsynsmyndighetene og AOC-holderne vil bli direkte påvirket av regelverksforslaget, og CAMO tilknyttet AOC-holderne vil kunne bli indirekte påvirket.

vi. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

For gjennomføringen vil det være positivt om endringen kan tre i kraft samtidig som den nye forordningen trer i kraft i EU-landene. Det vurderes derfor nasjonal gjennomføring av den nye forordningen i påvente av EØS-prosessen.