

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Kopi: Samferdselsdepartementet og Norsk luftsportstilsyn

Lang saksbehandlingstid – sertifisering av besetningsmedlemmer

Norges Luftsportforbund (NLF) har bragt i erfaring at Luftfartstilsynets saksbehandlingstid ved sertifisering av besetningsmedlemmer typisk er svært lang (ofte seks til åtte uker), og at problemet med lang saksbehandlingstid har tiltatt den senere tid.

Våre medlemmer som søker om flysertifikat, mottar nå rutinemessig følgende SMS:

«Saksbehandlingstid. Grunnet stor mengde innkomne søknader er det for tiden lang saksbehandlingstid, og det må påregnes 12–13 ukers saksbehandlingstid for søknader som omhandler flygersertifikat (juni 2026).»

Med hele 12–13 ukers saksbehandlingstid utløper de midlertidige tillatelsene til å fly som blir utstedt til uteksaminerte flygere etter ferdighetsprøve. I henhold til forordning (EU) nr. 1178/2011 kan som kjent vedkommende myndighet «utarbeide framgangsmåter slik at innehaveren av sertifikatet eller beviset kan utøve særskilte rettigheter i *inntil åtte uker* etter å ha bestått den eller de aktuelle prøvene, i påvente av en påtegning på sertifikatet eller beviset» (uthevet her), jf. vedlegg VI (del-ARA) punkt ARA.FCL.215 bokstav d.¹ EØS-regelverket åpner i utgangspunktet ikke for at grensen på åtte uker overskrides.² Resultatet er at i en periode hvor nyutdannede flygere bør holde sine flygerferdigheter ved like, mister de sin adgang til å fly. Dette er både operativt, flysikkerhetsmessig og økonomisk uheldig.

Det følger av forvaltningsloven § 11a første ledd at forvaltningsorganet «skal forberede og avgjøre saken uten ugrunnet opphold». Det kan spørres om dette kravet er oppfylt i en situasjon der saksbehandlingen tar vesentlig lenger tid enn tilsvarende saksbehandling i andre stater tilknyttet EASA-samarbeidet, samtidig som rammen for midlertidige tillatelser etter ARA.FCL.215 bokstav d overskrides. De tilbakemeldingene vi får fra våre medlemmer er unisone: Sågar i normaltilfellene er saksbehandlingstiden vesentlig lenger i Norge enn i sammenliknbare stater. NLF viser til at noen av våre medlemmer har førstehåndskunnskap om saksbehandlingstempo og servicegrad fra luftfartsmyndigheter som de svenske, danske og irske.

NLF viser videre til at et av Luftfartstilsynets tre hovedmål i henhold til *Nasjonal flysikkerhetsplan (2025)* er å være «foretrukken myndighet». Det er naturlig å forstå formuleringen slik at i den grad luftfartsaktører kan velge sin kompetente myndighet, skal kvaliteten på Luftfartstilsynets tjenester være av en slik art at myndigheten *foretrekkes* blant aktørene. Det følger videre av *Nasjonal flysikkerhetsplan* at Luftfartstilsynet skal «være en anerkjent myndighet som gir aktørene *merverdi*» (understreket her). I dette ligger formodentlig at myndighetene ikke bare skal yte de tjenestene og foreta de tilsynsaktivitetene som

¹ Som tilføyd i forordning (EU) nr. 290/2012.

² NLF ser bort fra den adgangen som eventuelt måtte følge i særlige tilfeller etter forordning (EU) 2018/1139 artikkel 71.

luftfartsregelverket, forvaltningsloven og prinsippet om god forvaltningsskikk krever, men også skal yte noe *mer*.

NLFs erfaring tilsier da også at Luftfartstilsynet på flere områder oppfyller dette hovedmålet, herunder på luftdyktighetsfeltet og allmennflyfeltet. Dessverre er dette ikke vår erfaring, for så vidt gjelder Luftfartstilsynets arbeid med sertifisering av besetningsmedlemmer.

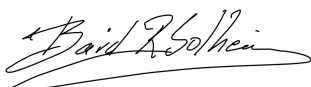
Vi mottar henvendelser – og nå stadig oftere – fra medlemsklubber og enkeltmedlemmer som fortviler over den lange behandlingstiden. Medlemmene spør oss om det finnes muligheter for å unngå å bli rammet av dette. Som interesseorganisasjon kommer vi da i en vanskelig situasjon. Vi ønsker på alle måter å bidra til at flest mulig sertifikater utstedes i Norge. Med kunnskap om den svært lange saksbehandlingstiden er det imidlertid vanskelig for oss å gi råd til våre medlemmer som understøtter denne målsetningen.

NLF vil derfor foreslå at Luftfartstilsynet ser nærmere inn i arbeidet med sertifisering av besetningsmedlemmer og hvordan arbeidet på dette feltet er organisert. Forhold som etter NLFs vurdering bør undersøkes, omfatter følgende:

- Har Luftfartstilsynet tilstrekkelige ressurser med hensyn til forvaltningsrettslig kompetanse på sertifikatfeltet, eller treffes de fleste avgjørelser på faglig nivå/inspektørnivå?
- Opererer Luftfartstilsynet i tråd med det EØS-rettslige kravet om gjensidig tillit mellom myndighetene i EØS-statene,³ eller dupliserer Luftfartstilsynet kontrollfunksjoner som tilligger andre myndigheter på sertifikat- og skolefeltet, herunder ved grensekryssende skoleaktivitet?
- Er Luftfartstilsynets arbeid på sertifikatfeltet i tilstrekkelig grad risikobasert, eller brukes unødvendig store ressurser på forhold eller problemstillinger som har beskjeden eller ingen betydning for flysikkerheten?
- Har Luftfartstilsynet sammenliknet egen saksbehandlingstid med typisk saksbehandlingstid ved myndigheter i eksempelvis Sverige, Finland, Danmark og Irland? Hvis ja, hvilke forskjeller er identifisert og hvordan kan disse forklares?
- Har Luftfartstilsynet mottatt tilbakemeldinger fra andre sektorer enn allmennflygingen om at saksbehandlingstiden på sertifikatfeltet i Norge er uforholdsmessig lang?

Dersom Luftfartstilsynet har forslag til hvordan NLF kan bidra til å gjøre saksbehandlingen mer effektiv, er forbundet selvsagt åpen for å vurdere slike. Luftfartsmyndighetene og NLF har et felles mål om god, kostnadseffektiv og hurtig saksbehandling på luftfartsområdet.

Med vennlig hilsen,
NORGES LUFTSPORTFORBUND



Bård R. Solheim
Generalsekretær

Torkell Sætervadet
Rådgiver (jurist)

³ Om betydningen av gjensidig tillit i det indre marked, se eksempelvis sak C-202/24, *Alchaster*, avsnitt 61–63.