

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Høringssvar – endring i reglene om forbud mot flyging med ubemannet luftfartøy i 5 km-sonen rundt lufthavner – nytt krav om tillatelse for å fly med ubemannet luftfartøy i kontrollsoner rundt lufthavner

1. Innledning og oppsummering

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets høring om endring i reglene om forbud mot flyging med ubemannet luftfartøy i 5 km-sonen rundt lufthavner mv. NLF støtter at norsk internrettslig luftfartsregelverk på UAS-området bringes i samsvar med totalharmonisert EØS-regelverk. Nærmere bestemt støtter NLF at luftromsbrukere som er omfattet av harmoniserte lufttrafikkregler gjennom SERA-forordningens artikkel 1 nr. 2 bokstav a blir underlagt det alminnelige klareringskravet som gjelder i kontrollert luftrom.¹ Av harmoniserings- og klarhetshensyn bør imidlertid ordlyden i utkastet til forskrift endres, slik at det framkommer at det handler om krav til *klarering*, ikke krav til en mer uspesifisert *tillatelse* i vid forstand.

NLF kan derimot *ikke* støtte at forslaget også omfatter aktiviteter som eksplisitt og bevisst er unntatt virkeområdet til de felleseuropeiske lufttrafikkreglene av EU-lovgiver. Nærmere bestemt viser NLF til at SERA-forordningen unntar «modellluftfartøy» fra de alminnelige lufttrafikkreglene, jf. artikkel 1 nr. 4. Begrunnelsen for unntaket er at EUs lovgivende organer har ønsket å beskytte tradisjonell modellflyvirksomhet som har pågått med gode sikkerhetsresultater i flere tiår mot ordninger som er utløst av framveksten av moderne droneaktivitet.² Gjennom en slik lovgivningsteknikk fra EUs side reduseres risiko for at tradisjonell modellflyaktivitet vanskeliggjøres på en unødvendig måte. Dersom den nye forskriften fastsettes slik at den omfatter modellflyging, vil det få svært store negative konsekvenser for en rekke modellflyplasser i norske kontrollsoner.

Det vil være relativt enkelt å finne løsninger som ivaretar den foreslåtte forskriftens begrunnelse, samtidig som uhensiktsmessige bivirkninger unngås. I tråd med SERA-forordningens system, bør modellflyging innenfor godkjent sikkerhetssystem etter BSL A 7-2 § 9 kunne skje etter de reglene sikkerhetssystemet angir, slik at modellflyklubbene i NLF har en tillatelse for flyging i kontrollsoner i sikkerhetssystemet, med de begrensninger for flygingen som Luftfartstilsynet allerede har funnet

¹ Forordning (EU) nr. 923 artikkel 1 nr. 2 bokstav a, jf. vedlegg (SERA) punkt SERA.6001 bokstav a nr. 3 og 4. Siste punktum i begge bestemmelser lyder: «Alle flyginger skal ha ATC-klarering.» («All flights shall be subject to ATC clearance.»)

² Slik også forordning (EU) 2018/1139 fortalens avsnitt 34.

nødvendig og godkjent. Senest i 2023 ble det i samarbeid med Luftfartstilsynet laget en veileder til medlemmene angående modellflyging i kontrollert luftrom som ivaretar dette.

Med hensyn til landingsplasser med AFIS-tjeneste, mener NLF at tillatelsesordninger innenfor trafikkinformasjonszoner (TIZ) bør erstattes med informasjonsordninger, i tråd med AFIS-tjenestens rasjonale og karakter, så vel som i tråd med harmoniserte lufttrafikkregler.

2. Kontrollert luftrom og reguleringen av luftromsbrukere i SERA-forordningens forstand

Luftfartstilsynets høringsnotat redegjør for det praktiske behovet for å sikre at klareringskravet i kontrollert luftrom gjelder *alle* luftromsbrukere som er omfattet av SERA-regelverket. NLF har ikke undersøkt topografi og prosedyrer nærmere for å stadfeste at 5 km-sonen er utilstrekkelig for å ivareta separasjon i alle kontrollsoner, men antar at opplysningene i Luftfartstilsynets høringsnotat er korrekte. Disse praktiske og sikkerhetsmessige hensynene taler for å støtte Luftfartstilsynets forslag.

NLF viser også til at Chicago-konvensjonen artikkel 8 *in fine* pålegger konvensjonsstatene å «insure that the flight of [...] aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft». Det er ikke opplagt at dette kravet oppfylles med dagens regulering, gitt de praktiske utfordringene som høringsnotatet beskriver.

Endelig viser NLF til at lufttrafikkreglene i *Det felles europeiske luftrom* i all hovedsak er totalharmonisert. Dersom Norge har avvikende lufttrafikkregler – det vil si avvik ut over de unntak EØS-forordningene på dette feltet uttrykkelig åpner for³ – vil det rettslig sett være behov for å etablere restriksjonsområder i SERA-forordningens forstand. Siden dagens 5 km-sone ikke er etablert som et restriksjonsområde eller en geografisk UAS-sone, kan det herske usikkerhet blant luftromsbrukerne om hva som er gjeldende rett, ikke minst blant utenlandske luftromsbrukere som besøker Norge.

NLF støtter derfor at 5 km-sonen avvikles til fordel for anvendelse av de alminnelige lufttrafikkreglene i kontrollert luftrom, for så vidt gjelder luftromsbrukere som er regulert av SERA iht. SERA-forordningen artikkel 1 nr. 2 bokstav a.

NLF foreslår imidlertid en annen ordlyd enn i utkastet til revidert BSL A 7-1 § 7 tredje ledd og revidert BSL A 7-2 § 8 andre ledd, hvor det etter utkastets ordlyd kreves «tillatelse fra lokal lufttrafikkjenesteenhet». Termen «tillatelse» avviker fra ordlyden i de harmoniserte lufttrafikkreglene som gjelder i luftrommet. NLF viser til at SERA.6001 bokstav a nr. 3 og 4 lyder følgende:

«All flights shall be subject to ATC clearance.»

Det kreves altså «ATC-klarering», ikke en mer åpen eller uspesifisert «tillatelse» («permission»). At «ATC clearance» er en term med et harmonisert, avklart og mer presist begrepsinnhold følger av SERA-forordningen artikkel 2 nr. 28 som lyder:

«‘air traffic control (ATC) clearance’ means authorisation for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit;»

³ Eksempel på faste unntak er forordning (EU) nr. 923/2012 (SERA-forordningen) artikkel 1 nr. 4 til fordel for modellluftfartøy og lekeluftfartøy, mens fleksible unntak eksempelvis kommer til uttrykk i SERA-forordningens vedlegg punkt SERA.5005 bokstav f, jf. BSL F 1-1 § 16, og droneoperatørfordningen artikkel 15, jf. BSL G 4-1 § 5 tredje ledd bokstav g.

Dette skiller seg fra bestemmelser i forordningen der ordlyden «permission» benyttes, og der forordningen gir uttrykk for et mer eller mindre åpent og diskresjonært skjønn, eksempelvis i SERA.3105, SERA.3145, SERA.5005 bokstav f og SERA.14095 bokstav b nr. 4 romertall ii bokstav C. At lufttrafikkjenestens skjønnsutøvelse må skje innenfor ganske snevre rammer, følger av andre av SERA-forordningens bestemmelser, særlig SERA.8015 bokstav a nr. 1 første setning som lyder:

«Clearances shall be issued *solely* for expediting and separating air traffic and be based on known traffic conditions which affect safety in aircraft operation. (Uthevet her.)»

Det er med andre ord ikke hva som er praktisk eller hensiktsmessig for lufttrafikkjenesten etter tjenestens åpne og skjønnsmessige vurderinger som er avgjørende, men hva som sikrer at (all) lufttrafikk blir *fremmet* og *atskilt*.

Dette utpensles nærmere i SERA.8015 bokstav a nr. 2 som lyder:

«ATC units shall issue such ATC clearances as necessary to prevent collisions and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic.»

Tilsvarende viser SERA.8015 bokstav a nr. 3 at det påhviler lufttrafikkjenesten å sikre at klareringene blir «issued early enough to ensure that they are transmitted to the aircraft in sufficient time for it to comply with them». Et åpent og diskresjonært skjønn for å gi tillatelser – som ordlyden «tillatelse» isolert sett indikerer – står i et anstrengt forhold til disse kravene.

Etter NLFs syn må BSL A 7-1 og BSL A 7-2 derfor revideres på en måte som ikke skaper tvil om at luftromsbrukere som benytter ubemannede luftfartøy i utgangspunktet har de samme rettigheter og plikter vis-à-vis lufttrafikkjenesten som andre luftromsbrukere underlagt klareringskrav i kontrollert luftrom. Det er også viktig at lufttrafikkjenesten med dens flygeledere blir bevisstgjort dette forholdet. At klarering ikke bare kan skje gjennom flyradio, men også over mobiltelefon og eventuelle særlige app-løsninger tilpasset UAS-trafikk (eksempelvis *Ninox drone*), endrer ikke dette utgangspunktet.

I punkt 6 i brevet her skisserer vi en annen formulering som kan ivareta ovennevnte hensyn, så vel som en tilstrekkelig grad av homogenitet i *Det felles europeiske luftrom*.

3. Kontrollert luftrom og reguleringen av trafikk med modellluftfartøy og lekeluftfartøy

Drøftelsen over gjelder lufttrafikk eksplisitt underlagt SERA-forordningens bestemmelser, jf. artikkel 1 nr. 2 bokstav a. Vi går nå over til å drøfte trafikk med «modellluftfartøy» («model aircraft») og «lekeluftfartøy» («toy aircraft»), jf. SERA-forordningen artikkel 2 nr. 95a og nr. 129a. Slik trafikk er unntatt lufttrafikkreglene og de øvrige bestemmelsene i SERA-forordningen, jf. artikkel 1 nr. 4. Utgangspunktet i *Det felles europeiske luftrom* er følgelig at slik trafikk *ikke* er underlagt kravet til klarering i kontrollert luftrom etter SERA.6001 bokstav a nr. 3 og 4.

Hva gjelder *lekeluftfartøy*, er dette definert som ubemannede luftfartøy som «utelukkende eller ikke, er konstruert eller beregnet som leketøy til barn under 14 år», jf. SERA-forordningen artikkel 2 nr. 129a. NLF har ingen sterke synspunkter på aktivitet med denne kategorien innretninger, men kan i utgangspunktet ikke se at slike leketøy egner seg for klareringskrav, enten klarering skjer over radio, mobiltelefon eller gjennom en app. Dersom Luftfartstilsynet likevel vurderer skaderisikoen med slike leketøy som tilstrekkelig stor til å forby eller regulere aktiviteten, må det etter NLFs syn opprettes «geografisk UAS-område» i hele eller aktuelle deler av kontrollsonene, der bruk av lekeluftfartøy enten

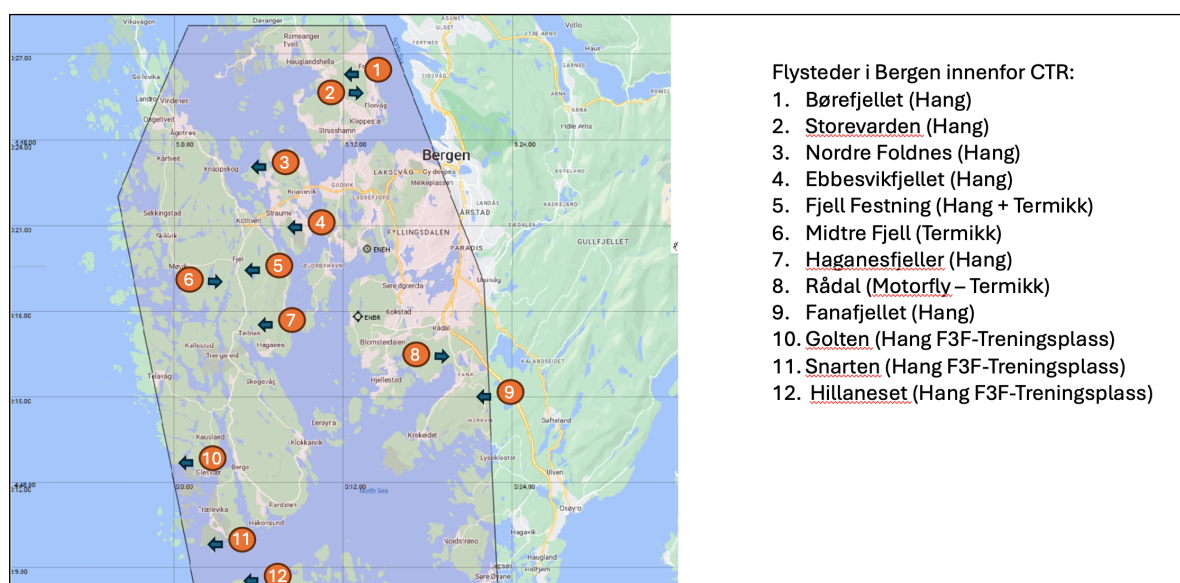
utelukkes eller underlegges vilkår, jf. forskrift om luftromsorganisering (BSL G 4-1) § 5 tredje ledd bokstav g, jf. forordning (EU) 2019/947 (droneoperatørforordningen) artikkel 15, jf. artikkel 2 nr. 4.

Hva gjelder *modellluftfartøy*, er dette definert som «et ubemannet luftfartøy som ikke er et lekeluftfartøy, som har en driftsmasse som ikke overstiger grenser fastsatt av vedkommende myndighet, som kan opprettholde flyging i atmosfæren og som brukes utelukkende til oppvisnings- eller fritidsvirksomhet», jf. SERA-forordningen artikkel 2 nr. 95a. Bestemmelsen har klart sammenfall med ordningen i droneoperatørforordningen artikkel 16 som gir medlemsstatene adgang til å videreføre nasjonale ordninger for organisert modellflyging. Kjennetegn ved slike operasjoner er at de utøves av personer med adekvat opplæring, at de innenfor kontrollert luftrom typisk skjer på kjente steder (modellflyplasser) og at de er underlagt risikostyringssystemer. Som kjent har NLF et sikkerhetssystem for modellflyging godkjent av Luftfartstilsynet i medhold av BSL A 7-2 § 9, jf. droneoperatørforordningen artikkel 16, samt BSL A 7-1 § 6a. Modellflyaktivitet organisert av NLFs medlemsklubber faller følgelig innenfor det segmentet hvor de alminnelige lufttrafikkreglene ikke kommer til anvendelse, med mindre annet er fastsatt nasjonalt.

NLF mener at forskriftsendringen må videreføre gjeldende rett på dette punktet ved å sikre at bruk av modellluftfartøy som føres iht. en tillatelse etter BSL A 7-2 § 9 – eller for så vidt etter BSL A 7-1 § 6a i den grad dette fremdeles skulle være praktisk – fortsatt er unntatt de alminnelige lufttrafikkreglene og følgelig også fra klareringskravet i SERA.6001 bokstav a nr. 3 og 4. De nærmere bestemmelsene om hvordan separasjon mellom slik modellflyaktivitet og annen trafikk skjer i kontrollert luftrom framgår i dag av sikkerhetssystemet, se herunder kapittel 3.1.2 og 3.5.1. NLF foreslår at ordlyden i kapittel 3.1.2 tydeliggjøres i henhold til vedtatt forskriftstekst, slik at denne aktiviteten får videreført gjeldende rammer for separasjon. Det vil i så fall søkes om en endring av sikkerhetssystemet, jf. BSL A 7-2 § 9.

4. Negative konsekvenser for organisert modellflyging dersom forslaget blir vedtatt

Dersom utkastet til forskrift blir vedtatt som foreslått, vil det få dramatiske konsekvenser for modellflyaktiviteten til NLFs medlemsklubber. Klubbene har mer eller mindre faste flysteder utenfor 5 km-radien i en rekke av landets kontrollsoner. Til illustrasjon viser vi hvilke flysteder som blir berørt i Bergen Flesland kontrollsonen:



Figur 1. Modellflysteder innenfor Bergen kontrollsonen som befinner seg utenfor 5 km-radien og som blir berørt av det foreslått tiltaket. Illustrasjon: Ben-Erik Ness, Bergen Modellflyklubb.

Som oversikten viser, vil tolv identifiserte flysteder som er egnet og som jevnt brukes av medlemmer i Bergen Modellflyklubb bli berørt. Verken en tillatelsesordning basert på *Ninox Drone*-appen eller en klarering gjennom flyradio eller mobiltelefonoppekall vil være praktisk gjennomførbar for de aktuelle operasjonene og i lys av de ressursene lufttrafikk-tjenesten rår over. Selv i det omfang tillatelser vil bli gitt, vil det utvilsomt virke aktivitetsdempende og bidra til forvitring. Klubben vil derfor i realiteten miste samtlige egnede treningsplasser for modellflykategorien F3F, noe som er svært uheldig, blant annet fordi klubben har utøvere som per i dag er i norgeseliten og er på det norske landslaget.

Liknende virkninger vil inntreffe i andre kontrollsoner og lufthavner. NLF har identifisert en rekke faste modellflyplasser som for eksempel Stjørdal (Værnes), Hustadvika (Kvernberget), Volda Ørsta, Forus (Sola) og Moss (Rygge) som i dag er utenfor 5 km-grensen, men som vil rammes negativt av den foreslåtte endringen. Videre har mange av våre klubber faste flysteder som ikke er etablerte modellflyplasser hvor det regelmessig flys modellfly for både fritid og konkurranse, eksempelvis Hodne-hanget på Klepp, i Sola kontrollsonen. På dette flystedet avholdes regelmessig Norgescup-konkurranser og NM i klassen F3F. NLF viser for øvrig til høringsbrev av 11. juni 2024 fra Bergen Modellflyklubb til Luftfartstilsynet som NLF stiller seg bak. Dersom Luftfartstilsynet ønsker det, kan NLF ettersende nærmere dokumentasjon, for så vidt gjelder øvrige kontrollsoner.

Minste inngreps prinsipp – som norsk og europeisk forvaltning av luftrommet bygger på – taler mot å innføre en slik ordning for modellflytrafikk underlagt særlige prosedyrer og et godkjent sikkerhetssystem. Begrunnelsen for å erstatte 5 km-sonen med ordinært klareringskrav slår ikke til for denne aktiviteten, og da er det heller ikke et forholdsmessig tiltak.

NLF viser til følgende momenter som understøtter dette:

- Som vist, har den felleseuropeiske reguleringen uttrykkelige unntak for dette særlige aktivitetssegmentet. Unntakenes begrunnelse – det vil si hensynet til å videreføre bestående aktivitet som kan vise til et «good safety level»⁴ – blir ikke ivaretatt dersom aktiviteten slås i hartkorn med individuell UAS-virksomhet som ikke er omfattet av et risikostyringssystem.
- Gitt forordningens og EØS-rettens system, er aktiviteten ikke underlagt totalharmonisering i andre EØS-stater heller. Det er dermed ikke snakk om at totalharmonisert aktivitet blir underlagt særnorske trafikkregler, slik tilfellet er for UAS-trafikk omfattet av SERA-forordningens virkeområde med dagens 5 km-regel.
- Siden dette segmentet eksplisitt er unntatt SERA-forordningens virkeområde, er det ingen rettslig usikkerhet knyttet til lufttrafikk-tjenestens ansvar i kontrollsonen med den løsningen NLF foreslår, slik tilfellet derimot er for annen UAS-trafikk innenfor kontrollsonen med dagens regulering. Dermed aktualiseres ikke den prinsipielle eller rettslige problemstillingen som forskriftsutkastet tilstreber å løse, se høringsnotatet side 3 første avsnitt.
- Modellflyaktivitet innenfor kontrollsoner skjer i all hovedsak fra kjente flysteder. Bruken av disse stedene utfordrer ikke inn- og utflygingstraseer og skaper ikke den usikkerheten som tilfeldig UAS-trafikk på et uendelig antall steder innenfor kontrollsonene vil gjøre. Dermed

⁴ Slik også forordning (EU) 2018/1139 fortalens avsnitt 34. Slik også forordning (EU) 2019/947 fortalens avsnitt 27, jf. artikkel 16, jf. artikkel 9 nr. 5.

oppstår ikke det praktiske problemet som forskriftsutkastet prøver å løse, se høringsnotatet side 3 andre avsnitt.

Endelig viser NLF til at Luftfartstilsynets gjennomføring av EØS-rettslig luftfartsregulering i norsk rett er underlagt et uttrykkelig forholdsmessighetskrav, se forordning (EU) 2018/1139 artikkel 4 nr. 2.

Fordelene med å regulere disse forholdene i det godkjente sikkerhetssystemet er ikke bare at ovennevnte ulemper unngås. Sikkerhetssystemregulering gir vesentlig større fleksibilitet enn forskriftsregulering. Luftfartstilsynet kan gjennom enkeltvedtak sikre at justeringer som måtte vise seg nødvendige skjer fortløpende og i tett dialog med det aktuelle miljøet. Herunder kan det utprøves synlighetsløsninger som gir ytterligere forutberegnelighet sammenliknet med dagens ordninger, uten at det må gjennomføres omfattende forskriftsendringer.

5. Ordningen i trafikkinformasjonszoner (AFIS)

NLF støtter Luftfartstilsynets forslag om at det ikke kreves tillatelse for flyging innenfor trafikkinformasjonszoner (TIZ). NLF mener imidlertid at videreføringen av *status quo* gir et lite koherent regelverk og innebærer at visse identifiserte harmoniseringsutfordringer består.

For det første er NLF *ikke* tilhenger av at lufttrafikk omfattet av totalharmonisert regelverk i medhold av SERA-forordningen artikkel 1 nr. 2 bokstav a likevel underlegges særregler i Norge. AFIS-tjenesten er etter totalharmonisert regelverk en *ren* informasjonstjeneste, se SERA.9005 bokstav d, jf. bokstav a og b. Dersom særnorske løsninger skal videreføres, må det ut fra rettslige betraktninger gjøres ved å opprette et «geografisk UAS-område» i tråd med droneoperatørforordningens system, jf. artikkel 15.

Uansett løsning, har AFIS-betjeningen ikke faglige eller rettslige forutsetninger for å gi klareringer, og spørsmålet blir da hva som skal være grunnlaget for en «tillatelse» til å fly i en TIZ. Tenker Luftfartstilsynet her seg en løsning med et (fortsatt) mer eller mindre «fritt» skjøn? I så fall kan det gi et resultat som strider mot grunnleggende krav til forutberegnelighet og de krav til likebehandling som gjelder i *Det felles europeiske luftrom*. Videre løses ikke utfordringen med det uløste behovet for tillatelser innenfor 5 km-sonen uten at AFIS-betjeningen er til stede.

For UAS-trafikk omfattet av SERA-forordningen, vil den riktige framgangsmåten etter vårt syn være at UAS-operatører i TIZ underlegges krav om å gi seg til kjenne på radio (i tråd med SERA.6005 bokstav a), telefon eller app. Utøveren må selve kunne velge hvilken av disse løsningene som anvendes og må som et minimum kunne bruke flyradiooppkall i tråd med harmonisert regelverk, men det sentrale her er at AFIS-betjeningen sikres en rendyrket rolle med å gi informasjon om kjent lufttrafikk til annen lufttrafikk.

For modellflyging som omfattes av SERA-forordningens unntaksbestemmelse, kan den nærmere reguleringen framgå av det myndighetsgodkjente sikkerhetssystemet. Her kan det eksempelvis fastsettes at det fritt kan flys utenfor en 5 km-radius – som i dag – men at det innenfor en 5 km-radius kan flys dersom AFIS-stasjonen informeres om trafikken over flyradio, telefon eller app.

6. Forslag til justert forskriftstekst

NLF presenterer nedenfor et forslag til forskrift som bygger på Luftfartstilsynets utkast, men som er justert i tråd med ovennevnte punkter. Merk at spørsmålet om luftrom betjent av AFIS foreslås løst i ny del III hvor det legges opp til å endre BSL F 1-1 etter mønster fra hvordan kontrollert luftrom ble etablert

som TMZ i Norge, jf. § 19 tredje ledd. Det finnes sikkert andre og bedre måter å løse dette forskriftsteknisk på, men det vesentlige i vårt framlegg er de underliggende materielle prinsippene.

--- utkast til forskrift ---

I

I forskrift 25. november 2020 nr. 2460 om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori (BSL A 7-2) gjøres følgende endringer:

§ 8 andre og tredje ledd skal lyde:

Det er ikke tillatt å fly ubemannet luftfartøy i kontrollsonen tilknyttet en landingsplass, med mindre det er innhentet klarering fra lufttrafikkjenesten gjennom luft-til-bakke-talekommunikasjon, telefon eller særskilt elektronisk kommunikasjonsløsning.

Kravet i andre ledd gjelder ikke flyging med modelluftfartøy omfattet av forordning (EU) nr. 923/2012 artikkel 1 nr. 4, så fremt operative krav i sikkerhetssystem godkjent av Luftfartstilsynet i medhold av § 9 i forskriften her til enhver tid etterleves.

II

I forskrift 30. november 2015 nr. 1404 om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. gjøres følgende endringer:

§ 7 tredje og fjerde ledd skal lyde:

Det er ikke tillatt å fly modellfly i kontrollsonen tilknyttet en landingsplass, med mindre det er innhentet klarering fra lufttrafikkjenesten gjennom luft-til-bakke-talekommunikasjon, telefon eller særskilt elektronisk kommunikasjonsløsning.

Kravet i tredje ledd gjelder ikke flyging med modelluftfartøy omfattet av forordning (EU) nr. 923/2012 artikkel 1 nr. 4, så fremt operative krav i sikkerhetssystem godkjent av Luftfartstilsynet i medhold av § 6a i forskriften her til enhver tid etterleves.

§ 54 andre ledd skal lyde:

Det er ikke tillatt å fly luftfartøy uten fører om bord i kontrollsonen tilknyttet en landingsplass, med mindre det er innhentet klarering fra lufttrafikkjenesten gjennom luft-til-bakke-talekommunikasjon, telefon eller særskilt elektronisk kommunikasjonsløsning.

III

I forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer gjøres følgende endringer:

§ 19 nytt fjerde og femte ledd skal lyde:

Luftrom som er klassifisert som trafikkinformasjonszone er geografisk UAS-område. I slikt luftrom skal operatører av ubemannet luftfartøy etterleve kravene til toveis radiosamband som fastsatt i første ledd, med mindre lufttrafikkjenesten mottar tilsvarende trafikkinformasjon telefonisk eller over særskilt

elektronisk kommunikasjonsløsning. Kravet i andre ledd får ikke tilsvarende anvendelse for ubemannet luftfartøy.

Kravet i fjerde ledd gjelder ikke flyging med modelluftfartøy omfattet av forordning (EU) nr. 923/2012 artikkel 1 nr. 4, så fremt operative krav i sikkerhetssystem godkjent av Luftfartstilsynet i medhold av forskrift 25. november 2020 nr. 2460 om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori (BSL A 7-2) § 9 eller forskrift 30. november 2015 nr. 1404 om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. § 6a til enhver tid etterleves.


--- utkast til forskrift slutt ---

Bare ta kontakt dersom det er behov for ytterligere informasjon eller innspill. Vi drøfter gjerne andre alternative løsninger og forskriftsformuleringer.

Med vennlig hilsen,
NORGES LUFTSPORTFORBUND



John Eirik Laupsa
Generalsekretær



Jon Gunnar Wold
Fagsjef, modell



Torkell Sætervadet
Rådgiver