

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Høringssvar – Permanent restriksjonsområde rundt Umoe verft, Mandal

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets høringsbrev vedrørende forslag til vedtak om opprettelse av restriksjonsområde rundt Umoe verft, Mandal.

Selv om dette enkeltstående restriksjonsområdet er av begrenset omfang, føyer forslaget seg inn i en lang rekke nye forslag til opprettelser av restriksjonsområder som i sum undergraver den alminnelige frie ferdsele i luftrommet og gjør luftrommet langt mer komplekst og krevende å navigere i. Komplekst luftrom er for øvrig flysikkerhetsmessig uheldig. NLF mener Luftfartstilsynet bør gjøre en grundigere vurdering av tiltakets *faktiske og dokumenterbare* fordeler opp mot dets ulemper. Dersom den alminnelige ferdsele skal hindres, bør det med andre ord etter NLFs syn kreves mer enn blotte antakelser om hvilken grad av beskyttelse som tiltaket gir. Videre bør det gjøres en grundig vurdering av om differensiering mellom eksempelvis bemannet og ubemannet luftfart er på sin plass, i tråd med lovgivers forutsetning.

For så vidt gjelder de rammene loven setter, bemerker NLF at hjemmelsgrunnlaget for opprettelsen angis å være luftfartsloven § 9-1. NLF antar dette beror på en inkurie, da luftfartsloven § 9-1a etter gjeldende rett er korrekt hjemmel. NLF viser i den forbindelse til lovforarbeidene til luftfartsloven § 9-1a, jf. Prop. 144 L (2016–2017) *Endringer i luftfartslova (restriksjonsområde)*, hvorfra hitsettes:

«Samferdselsdepartementet ser det slik at luftfartslova § 9-1 gir *utilfredsstillande og uklart* heimelsgrunnlag for å opprette restriksjonsområde for dei ulike formåla. Samferdselsdepartementet meiner òg at oppretting av restriksjonsområde er eit særleg tiltak som *bør regulera meir eksplisitt* i luftfartslova enn det den meir generelle formuleringa i luftfartslova § 9-1 gjer. Sjå forslag til ny § 9-1 a i luftfartslova. (Uthevet her.)»¹

Siden luftfartsloven § 9-1a er korrekt hjemmel, må et eventuelt vedtak om opprettelse av restriksjonsområde nødvendigvis skje i tråd med de forutsetningene for anvendelse av hjemmelen som kommer til uttrykk i ovennevnte proposisjon.

Av særlig interesse for det foreslåtte tiltaket er departementets klare forutsetning om at det differensieres mellom ulike typer luftfart. NLF viser igjen til departementets uttalelser i lovforarbeidene til luftfartsloven § 9-1a:

¹ Prop.144 L (2016–2017) s. 5.

«Samferdselsdepartementet har forståing for merknaden frå NLF om at det ved oppretting av restriksjonsområde bør differensierast mellom ulike typar lufttrafikk. Dersom situasjonen til dømes er slik at det *først og fremst er ubemanna luftfartøy* det er viktig å halde ute frå det aktuelle luftrommet, bør dette gå fram av avgjerda om å opprette restriksjonsområde, slik at annan lufttrafikk kan bruke det aktuelle luftrommet. Luftfartstilsynet har etablert ein praksis der dei ved oppretting av restriksjonsområde prøver å vedta berre dei avgrensingane i luftrommet dei ser som nødvendige. Luftfartstilsynet må i den samanhengen vurdere kva typar overflygingar som kan representere ein fare, og tilpasse restriksjonane i arealomfang, tidsomfang og *typar luftfartøy* med meir ut frå kva som er nødvendig for å vareta formålet med restriksjonsområdet.»²

Etter at lovbestemmelsen ble vedtatt, etterlevde Luftfartstilsynet disse anvisningene, eksempelvis da det ble etablert restriksjonsområder over åtte norske fengsler i 2018.³ I tråd med føringene som ligger til grunn for lovvedtaket, gjelder restriksjonene over fengslene *kun* ubemannet luftfart.

I den senere tid, synes det som om Luftfartstilsynet ikke i samme grad tar hensyn til disse klare føringene fra lovgiver. Dersom en tiltakshaver søker om restriksjoner i luftrommet – primært fordi man har erfaring med økt dronetrafikk – oppretter myndighetene likevel typisk restriksjonsområder som rammer *all* luftfart.

Høringen for dette restriksjonsområdet synes å være et illustrerende eksempel. I notatet vises det til at det «har vært observert droneflyvning over områdene ved tidligere anledninger der forswarets fartøy har vært inne til vedlikehold».⁴ Dette taler for at restriksjonsområdet bør ramme dronetrafikk, men det synes som om det ikke foreligger et tilstrekkelig grunnlag til å forby *bemannet* lufttrafikk. NLF viser til at det bør «takast bevisst stilling til kva slags luftfart det er viktig å halde ute frå luftrommet der restriksjonsområdet skal opprettast».⁵ Her må Luftfartstilsynet kunne stille kritiske spørsmål til søkeren, slik myndighetene erfaringsmessig gjør til andre aktører. Restriksjonen må kort og godt være nødvendig og forholdsmessig.

NLF ber derfor om at restriksjonen begrenses til å ramme kun ubemannet luftfart.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



Jostein Tangen

Konst. generalsekretær

Torkell Sætervadet (sign.)

Rådgiver

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF). Forbundet organiserer syv luftsportsgrener: Fallskjermhopping, hang- og paragliding, seilflyging, motorflyging, modellflyging, mikroflying og flyging med varmluftballonger. De 250 tilsluttede klubbene har til sammen 18 000 medlemskap. NLFs administrasjon har i dag 13 ansatte med kontor i Oslo sentrum og på Rikssenteret for seilflyging i Elverum. For mer informasjon, se vår hjemmeside nlf.no.

² Prop.144 L (2016–2017) s. 14.

³ Forskrift om opprettelse av permanente restriksjonsområder over åtte fengsler (FOR-2018-12-05-1807) § 3 første ledd.

⁴ Høringsbrevet s. 2.

⁵ Prop.144 L (2016–2017) punkt 5.3.