

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Hørings svar – forskrift om sportsfly

1. Innledning

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets høringsbrev av 8. desember 2022 om ny forskrift om sportsfly.

Innledningsvis vil vi formidle NLFs uforbeholdne støtte til tiltaket, så vel som til utkastets begrunnelse, struktur og det materielle innholdet i flertallet av forskriftens sentrale bestemmelser. Slik vi tolker bestemmelsene, har Luftfartstilsynet i hovedtrekk oppnådd en god balanse mellom flysikkerhetshensyn, tilgjengelighetshensyn og kontrollhensyn. Med hensyn til form, framstår forskriften som brukervennlig, klarspråklig og ryddig.

2. Hovedpunkter

Når det gjelder detaljene i forskriftsutkastet, har vi konkrete kommentarer til noen av bestemmelsene, se punkt 3. Disse gjelder dels utkastets materielle innhold, dels form eller ordvalg. I tillegg har vi følgende kommentarer på overordnet nivå:

- i. Forskriften legger i stor grad – og i harmoni med Luftfartstilsynets policydokument for regulering av allmennflyging – opp til *ytelsesbaserte* løsninger. Slike løsninger – der målet, snarere enn metoden – spesifiseres, har klare fordeler med hensyn til fleksibilitet og tilrettelegging for teknologisk utvikling. NLF er innforstått med at ytelsesbaserte løsninger ikke passer i alle sammenhenger, og at tradisjonelle reguleringsformer i form av preskriptive regler av og til må benyttes for å oppnå forutberegnelighet og et jevnt sikkerhetsnivå. Samtidig bør man unngå at forskriften spesifiserer tekniske løsninger og detaljer, der slike griper direkte inn i de akseptable konstruksjonsstandardene som norske luftdyktighetsgodkjennelser bygger på. Særlig bør man etter NLFs syn utvise varsomhet med tekniske spesifikasjoner som potensielt kan fremme flysikkerhetsmessig mindre optimale konstruksjoner på bekostning av de mer optimale. (Vi tenker her særlig på det absolutte kravet til redningsskjerm for visse operasjoner.)
- ii. På enkelte punkter kan det se ut til at forskriftsutkastet er preget av hvordan organisasjoner som luftfartsselskap, spesialiserte operatører og operatører av komplekse motordrevne luftfartøy forutsettes å ha *operasjonell kontroll* over den enkelte flyvning. Den som innehar et sikkerhetssystem, skiller seg imidlertid faktisk og strukturelt fra selskaper med operasjonell kontroll på flere måter. *For det første* har innehaveren av et sikkerhetssystem – til forskjell fra et flyselskap mv. – ikke direkte instruksjonsmyndighet over den som kan sikre at flyvningene foregår

sikkert (eksempelvis den enkelte klubb, flyeier eller flyger). Innehaveren av et sikkerhetssystem kan riktignok trekke tilbake kompetansebevis mv. ved regelbrudd, men dette er prinsipielt noe annet enn å ha direkte operasjonelt ansvar for den enkelte flyvning. Innehaveren av et sikkerhetssystem utøver derimot myndighetsliknende funksjoner på avgrensede områder og er således en *tilrettelegger* for sikker luftfart, ikke helt ulikt hvordan Luftfartstilsynet eksempelvis legger til rette for sikker privatflyging med ikke-komplekse motorfly gjennom forvaltningen av EØS-regelverket.

For det andre er det naturlig å se hen til vedlegg VII til forordningen om luftfartsoperasjoner (del-NCO) – som også mikroflyging/sportsflyging i utgangspunktet er underlagt. I forordningen er «operasjonell kontroll» definert som:

«ansvar for igangsetting, fortsettelse, avslutning eller omlegging av en flyging av hensyn til sikkerheten».¹

Flyselkap og andre operatører som faller inn under virkeområdet til vedlegg III (del-ORO), jf. ORO.GEN.005, har ansvar for «opprette og vedlikeholde et system for å utøve operasjonell kontroll over enhver flyging som gjennomføres i henhold til vedkommendes sertifikat [mv.]», jf. ORO.GEN.110 bokstav c. Bestemmelsen tydeliggjør organansvaret til selskapet/operatøren. Innenfor allmennflyging regulert av del-NCO, er det imidlertid uttrykkelig fastsatt at *fartøysjefen* har ansvar for å «innlede, fortsette, avslutte eller omdirigere en flyging av hensyn til sikkerheten», jf. NCO.GEN.105 bokstav a nr. 2. Dette viser at det er *fartøysjefen* – ikke motorflyklubben eller NLF som klubbenes forbund (ei heller Luftfartstilsynet i egenskap av kompetent myndighet) – som har operasjonell kontroll over den enkelte flyvning.

At det operasjonelle kontrollansvaret hviler på *fartøysjefen* innenfor allmennflyging, følger også av internasjonale luftfartsstandarder. *Fartøysjefen* («pilot-in-command») er ifølge ICAO Annex 2 den flygeren som er «designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight». Det kan utledes av dette at i internasjonal allmennflyging innenfor rammen av Chicago-konvensjonen gjelder en to-partskonstellasjon (eier og *fartøysjef*), i motsetning til i kommersiell luftfart hvor det typisk er minst tre parter involvert (eier, operatør og *fartøysjef*), der operatøren har operasjonell kontroll.

Sett fra NLFs ståsted er det avgjørende at det ikke rokkes ved disse grunnprinsippene ved vedtak av ny forskrift om sportsflyging. Vi begrunner dette slik:

- Mange utøvere flyr både motorfly og sportsfly. Det er viktig at noe så sentralt som reguleringen av det operasjonelle ansvaret for den enkelte flyvning er det samme, uansett om *fartøysjefen* flyr motorfly eller sportsfly. Ansvarsbevissthet og klare ansvarsforhold står helt sentralt i arbeidet med flysikkerhet.
- Harmonisert EØS-regelverk transformerer ICAO Annex 2, herunder forutsetningen om at det innen «general aviation» er *fartøysjefen* som har operasjonell kontroll. Dette kan vanskelig fravikes, selv om sportsflyging er en aktivitet hvor krav til utstyr og personell er «sub-ICAO».
- NLF er en frittstående og selvstendig organisasjon uten direkte instruksjonsmyndighet overfor den enkelte klubb eller *fartøysjef*. Klubbene er på sin side selvstendige

¹ Forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg I (del-DEF) nr. 91.

rettssubjekter, og klubbene kan gjennom sitt eierskap til flyflåten (eller liknende) bruke eierrådigheten for å regulere fartøysjefenes adferd. Det kan ikke NLF. Vel kan forbundet påvirke klubbenes og fartøysjefenes handlinger gjennom sikkerhetssystemet, herunder gjennom å trekke tilbake rettigheter mv. Men direkte operasjonell kontroll vil NLF aldri kunne ha over den enkelte flyvning.

- NLF er en frivillig organisasjon med begrensede ressurser. Dersom innehavere av godkjente sikkerhetssystemer i realiteten forutsettes å ha operasjonell kontroll over den enkelte flyvning, innebærer det et ressursbehov som kan sammenliknes med hva som kreves av flyselskap i kommersiell lufttransport. Et slikt utfall er ikke bærekraftig og vil stå i motstrid med sportsflygingens begrunnelse.

3. Til forskriftens enkeltdeler og bestemmelser

Forskriftens tittel

Foreslått tittel er «forskrift om sportsfly». Vi har to innvendinger til tittelen. For det første er et «fly» en underkategori av «luftfartøy»,² samtidig som forskriften også regulerer *andre* underkategorier av luftfartøyer, herunder gyroplan og helikoptre. Tittelen er med andre ord snevrere enn virkeområdet, noe som pedagogisk sett er uheldig. For en nærmere framstilling av over- og underkategorier av luftfartøyer, se ICAO Annex 7 kapittel 2 (*Classification of aircraft*).

For det andre refererer tittelen til gjenstanden («fly»), mens forskriften i det vesentlige regulerer aktiviteten («flyging»). Dette kan tale for å endre forskriftens tittel til «forskrift om sportsflyging». En slik endring vil også løse vår første innvending, siden det substantiverte verbet «flyging» benyttes uansett hvilken luftfartøykategori man anvender når man flyr.

Hvis Luftfartstilsynet finner det vesentlig å beholde tilknytning til gjenstanden som benyttes (dvs. at det anvendes et substantiv i streng forstand), foreslår vi «forskrift om mikrolette luftfartøy og sportsluftfartøy».

Til sist nevner vi at forskriftens tittel også bør inneholde BSL-referanse (f.eks. BSL D 4-8). BSL-referanse er til vesentlig hjelp ved navigering på Lovdatas og Luftfartstilsynets hjemmesider. Vi viser eksempelvis til løsningen Luftfartstilsynet valgte for BSL A 7-2.

Til § 1-2

I forlengelsen av vår kommentar om forskriftens tittel, bør § 1-2 første ledd omformuleres slik:

«Forskriften gjelder privat bruk av luftfartøy til sportsflyging.»

Til § 1-3

Definisjonen i bokstav c viser at «luftfartøy» er tenkt som underkategori av «fly», noe som er *motsatt* av generell luftfartsterminologi og vanlig språkbruk, se vår kommentar over og ICAO Annex 7 kapittel 2. Ordvalget vil derfor være forvirrende, upedagogisk og ulogisk. Vi foreslår at bokstav c endres slik:

«Sportsflyging: Bruk av mikrolett luftfartøy og sportsluftfartøy.»

² «Fly» er det samme som «aeroplane» / «plane» på engelsk, dvs. et luftfartøy med faste vinger.

Følgende endringer vil være nødvendig i de andre bestemmelsene³ for å sikre konsistens i begrepsbruken:

§ 1-1 første ledd skal i så fall lyde:

«Forskriften fastsetter nasjonale regler for mikrolett luftfartøy og sportsluftfartøy. I forskriften er sportsflyging benyttet som fellesbetegnelse for flyging med begge disse kategoriene luftfartøy. Begrepet luftfartøy benyttes som fellesbetegnelse når dette ut fra sammenhengen passer bedre.»

§ 1-4 andre ledd skal i så fall lyde:

«I de tilfellene en organisasjon med sikkerhetssystem treffer enkeltvedtak, inkludert vedtak om kompetansebevis, flygetillatelse eller registrering av luftfartøy for sportsflyging, er Luftfartstilsynet klageinstans.»

§ 2-1 første ledd skal i så fall lyde:

«Sportsflyging etter denne forskriften er bare tillatt etter et sikkerhetssystem som er godkjent av Luftfartstilsynet.»

§ 2-3 første ledd skal i så fall lyde:

«Sikkerhetssystemet skal være et kvalitets- og risikostyringssystem som omfatter all aktivitet med luftfartøy for sportsflyging.»

§ 3-1 første ledd skal i så fall lyde:

«Sportsflyging skal skje etter reglene i forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner (BSL D 3-1) kapittel II, og forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1), med begrensingene som følger av bestemmelsene i dette kapitlet.»

§ 3-5 skal i så fall lyde:

«Luftfartøy som benyttes til opplæring av flygere frem til utstedelse av kompetansebevis, skal ha internkommunikasjonssystem, to seter og kunne betjenes fullt ut fra begge setene.

Luftfartøy med faste vinger, og med flygetillatelse utstedt første gang etter forskriftens ikrafttredelse, skal i tillegg være utstyrt med steilevarsel og skrogmontert redningsskjerm.»

Kapittel 4 skal i så fall lyde:

«Kvalifikasjoner for sportsflyging»

§ 4-1 første ledd skal i så fall lyde:

«Den som utfører sportsflyging skal inneha gyldig kompetansebevis utstedt av organisasjon med sikkerhetssystem. I tillegg skal vedkommende inneha de rettigheter, privilegier og bevis som er nødvendig for tjenesten etter sikkerhetssystemet.»

³ Endringene foreslått her (under punktet *Til § 1-3*) inneholder ikke endringer foreslått av andre grunner og i de andre punktene.

§ 4-4 siste ledd skal i så fall lyde:

«Flygetid for sportsflyging skal føres i egnet loggbok og holdes adskilt fra flytimer med andre luftfartøy.»

§ 4-5 skal i så fall lyde:

«Utenlandsk kompetansebevis gir kun rett til sportsflyging innenfor et sikkerhetssystem i den utstrekning og på de vilkår som sikkerhetssystemet fastsetter.»

§ 5-1 skal i så fall lyde:

«§ 5-1 Krav til luftfartøyet

Luftfartøyet kan bare benyttes til luftfart dersom det er luftdyktig og enten har flygetillatelse eller særskilt flygetillatelse utstedt av en organisasjon med sikkerhetssystem.»

§ 5-6 første ledd skal i så fall lyde:

«For ethvert luftfartøy skal tillatt nyttelast utgjøre en del av luftfartøyets maksimale avgangsmasse i flygeklar tilstand. Tillatt nyttelast skal beregnes etter verdier angitt i sikkerhetssystemet. Med nyttelast menes beregnet vekt av flyger, bagasje og eventuell passasjer, drenérbar olje og minimum drivstoff for luftfartøy med forbrenningsmotor.»

Kapittel 6 skal i så fall lyde:

«Kapittel 6. Registrering av luftfartøy for sportsflyging»

§ 6-1 skal i så fall lyde:

«§ 6-1 Registrering av luftfartøy for sportsflyging

Luftfartøy som brukes etter denne forskriften skal være registrert i registeret for sportsflyging.

§ 6-2 skal i så fall lyde:

«§ 6-2 Register for sportsflyging

Det skal føres et register for luftfartøy benyttet til sportsflyging. Registeret skal inneholde opplysninger om luftfartøyets fabrikant, typebetegnelse, årsmodell, serienummer, registreringsmerke og kontaktinformasjon for operatør.

Registrering gir luftfartøyet norsk nasjonalitet, jf. luftfartsloven § 2-2.

Registeret for sportsflyging er ikke et register over rettighetsforhold for innførte luftfartøy.»

§ 6-3 første ledd skal i så fall lyde:

«Føringen av luftfartøyregisteret for sportsflyging skal skje ved elektronisk databehandling.»

Kapittel 7 skal i så fall lyde:

«Kapittel 7. Bruk av utenlandsk registrert luftfartøy til sportsflyging»

§ 7-1 første og andre ledd skal i så fall lyde:

«§ 7-1 Tillatelse for sportsflyging med utenlandsk luftfartøy

Utenlandsk registrert luftfartøy kan bare brukes til sportsflyging i Norge etter tillatelse fra Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet kan sette vilkår for tillatelsen.

Kravet om tillatelse gjelder ikke midlertidig bruk av luftfartøy til sportsflyging dersom fartøyet er registrert i EU/EØS-medlemsstat, forutsatt at flygeren har rettighet til å bruke flyradio og har engelsk språkferdighet nivå 4 eller bedre etter forordning (EU) nr. 1178/2011. Med midlertidig bruk menes flyging i inntil 30 sammenhengende dager innenfor en tolv måneders periode.»

§ 9-2 bokstav a (om § 2) skal i så fall lyde:

«Forskriften kommer til anvendelse for sivile luftfartøyer. Forskriften gjelder likevel ikke luftfartøy som registreres i luftfartøyregisteret for sportsflyging, jf. forskrift [dato, nr.] om sportsflyging.

§ 9-2 bokstav b (in fine) skal i så fall lyde:

«Forskriften gjelder likevel ikke selvbygging av luftfartøy som bygges for å skulle anvendes etter forskrift [dato, nr.] om sportsflyging.»

Til § 2-3

Etter NLFs syn, må andre ledd bokstav c og g justeres, fordi organisasjonen her kan synes å bli pålagt en resultatforpliktelse («skal sørge for at...»), noe som forutsetter operasjonell kontroll. Som forklart ovenfor, vil en organisasjon med sikkerhetssystem vanskelig kunne ha operasjonell kontroll over den enkelte flyvning. Pliktnormen i bestemmelsene bør derfor formuleres klarere som en innsatsforpliktelse, der *tilrettelegging* er nøkkelordet. Vi foreslår følgende ordlyd:

«c. Beskrivelse av hvordan organisasjonen løpende skal legge til rette for at hver flyging gjennomføres etter regelverket og sikkerhetssystemet. [...]

g. Beskrivelse av hvordan organisasjonen løpende skal legge til rette for at sikkerhetssystemet etterleves og håndheves.»

Det forsterkende ordet «løpende» er tenkt å synliggjøre at resultatforpliktelsen rekker lenger enn å oppfylle et innsatskrav ved gitte milepæler, eksempelvis ved søknad om godkjenning av sikkerhetssystemet.

Til § 3-1

BSL D 3-1 kapittel II gjennomfører del-NCO for mikroflying «så langt det passer», jf. § 2 første ledd. «Så langt det passer»-forbeholdet er nødvendig, fordi visse krav i del-NCO ikke er egnet eller relevante for sportsflyging. I NLFs godkjente sikkerhetssystem er det presisert hvilke av NCO-reglene som er justert gjennom etiketten «S-NCO» foran modifiserte bestemmelser. Denne metodikken er drøftet inngående med Luftfartstilsynet, og Luftfartstilsynet har godkjent tilnærmingen. Det er viktig at denne fleksibiliteten videreføres. For å synliggjøre adgangen til å fravike del-NCO gjennom det godkjente sikkerhetssystemet, foreslår vi følgende ordlyd for § 3-1:

«Sportsflyging skal skje etter reglene i forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner (BSL D 3-1) kapittel II, med de tilpasninger som Luftfartstilsynet

har godkjent i sikkerhetssystemet. Sportsflyging skal uansett skje etter reglene i forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1), med de begrensingene som følger av bestemmelsene i dette kapitlet.»

Til § 3-3

Se vår kommentar til kravet om redningsskjerm under § 3-5.

Til § 3-4 første ledd

I første ledd brukes uttrykket «i dagslys». Formuleringen er flertydig, fordi den både kan forstås som tiden hvor det verken er natt eller tussemørke eller bare tiden hvor det er «natt» (dvs. når solen står mer enn 6 grader under horisonten). Av hensyn til konsistens med regelverket for øvrig, foreslår vi at «i dagslys» erstattes med «i tidsrommet hvor det ikke er 'natt'» for å unngå denne flertydigheten.

I utkastet foreslås det for øvrig at skrogmontert redningsskjerm er et inngangsvilkår for sportsflyging «on top». NLF er uenig i valget av en preskriptiv – snarere enn en ytelsesbasert – tilnærming på dette punktet. Vi begrunner dette nærmere i kommentaren til § 3-5.

På denne bakgrunn foreslår vi følgende ordlyd:

«Flyging over skylaget, slik at bakken ikke er kontinuerlig i sikte («VFR on top»), er kun tillatt i tidsrommet hvor det ikke er «natt», jf. forordning (EU) nr. 923/2012 artikkel 2 nr. 97.»

Til § 3-5 andre ledd

Luftfartstilsynet foreslår at skrogmontert redningsskjerm er et inngangsvilkår for skoleflyging. NLF stiller seg ikke bak forslaget om at forskriften på dette punktet har en preskriptiv – snarere enn en ytelsesbasert – tilnærming.

Skrogmontert redningsskjerm *har* reddet liv og *kan* redde liv. NLF er derfor i utgangspunktet positiv til bruk av fartøy med redningsskjermer som sådan. Hvorvidt et luftfartøy med redningsskjerm er sikrere enn et uten, er det imidlertid ikke mulig å fastslå på generelt grunnlag. Flysikkerhetsstatistikk viser derimot at visse fly *med* redningsskjerm har en høyere fatal ulykkesrate enn liknende fly *uten* redningsskjerm. For NLF er det derfor avgjørende at fly har en lav fatal ulykkesrate (dvs. at et *ytelseskrav* er oppfylt), ikke at en bestemt teknisk løsning er valgt (dvs. at et *preskriptivt designkrav* er oppfylt, det vil si et krav som *ekskluderer andre metoder for å nå samme mål*). Vi vil forklare dette med en «case» i form av konstruksjonen og sertifiseringen av motorflyet Cirrus SR20/22:

Cirrus SR20/SR22 er et eksempel på at redningsskjerm – «CAPS» (opprinnelig benevnt «GARD»), nå også «BRS») – i visse tilfeller blir installert, fordi det kan spare flyprodusenten for regulatoriske byrder. Konkret skriver FAA følgende om det aktuelle kravet som produsenten ønsket å unngå:

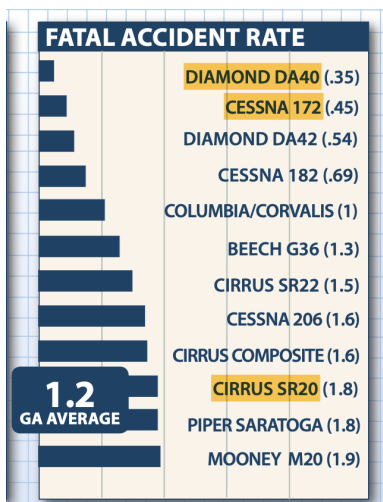
«Section 23.221 requires that single-engine, normal category airplanes must demonstrate compliance with either the one-turn spin or the spin-resistant requirements. The airplane, for spin compliance, must recover from a one-turn spin or a three-second spin, whichever takes longer, in not more than one additional turn after

the controls have been applied for recovery. This should be demonstrated for all configurations.»⁴

Ved å installere redningsskjerm, fritok FAA flyprodusenten fra å demonstrere at dette kravet er oppfylt, begrunnet i en «equivalent level of safety»-analyse («ELOS»).

Da flyet skulle sertifiseres i Europa, krevde imidlertid JAA spinnesting.⁵ Et forenklet spinnprogram ble fløyet, og JAA skriver dette om observasjonene:

«FAA and JAA test pilots have formally and informally flown the SR20 and agree that the aircraft meets or exceeds the ELOS requirements, is tolerant of slow speed uncoordinated control movements, and provides the pilot with significant time and indications to apply corrections. [...] The aircraft recovered within one turn in all cases examined.»⁶



Det begrensede programmet utløste imidlertid følgende *forbehold* fra JAAs side:

«It must be assumed that the SR20 has some unrecoverable characteristics. In the SR20 proper execution of recovery control movements is necessary to affect recovery, and aircraft may become unrecoverable with incorrect control inputs.»⁷

Luftfartøyet ble JAA-sertifisert, men bruk av redningsskjerm er eneste tillatte metode for uttak av spinn etter den godkjente flygehåndboken.

Dette innebærer *ikke* at Cirrus SR20/22 er et utrygt fly. Den anerkjente allmennflyjournalisten Paul Bertorelli i fagtidsskriftet *Aviation*

Consumer gjorde en omfattende analyse av ulykkesdata i 2012 og konkluderte slik:

«Taken together, the SR20 and 22 have an overall accident rate in middle of the road for aircraft we examined. The composite fatal accident rate appears to be worse than the GA average, but somewhat better than other models we examined.»⁸

I *Aviation Consumers* tabell (se over til venstre) kan man eksempelvis sammenlikne Cirrus SR20 med populære konkurrenter som Cessna 172 og Diamond DA40. De to konkurrentene har ikke redningsskjerm, og det er heller ikke mulig å få slik skjerm etterinstallert. Det framkommer av tabellen at DA40 har en fatal ulykkesrate som er *en femdel* av raten til Cirrus SR20. Hadde motorflyging hatt et tilsvarende krav som Luftfartstilsynet nå foreslår for sportsflyging, hadde med andre ord motorflymodellene med lavest fatal rate blitt ekskludert, til fordel for modeller med en middels eller noe høy rate.

⁴ FAA. *Equivalent Level of Safety to § 23.221: Cirrus Designs SR-20*. (Finding No. ACE-96-5), s. 7.

⁵ JAA. *Equivalent of safety for Spin requirement: Cirrus Designs SR-20* (CRI no. B-2 Issue no: 6, March 2004) s. 3.

⁶ JAA. *Equivalent of safety for Spin requirement: Cirrus Designs SR-20* (CRI no. B-2 Issue no: 6, March 2004) s. 4.

⁷ JAA. *Equivalent of safety for Spin requirement: Cirrus Designs SR-20* (CRI no. B-2 Issue no: 6, March 2004) s. 4.

⁸ <https://www.aviationconsumer.com/industry-news/cirrus-examined-just-average-for-safety/>

Det kan innvendes at Cirrus har oppnådd vesentlig bedre rater de siste årene gjennom et omfattende treningsprogram for bruk av redningsskjerm. Men på den siste statistikken vi har hatt tilgang til, har fortsatt DA40 bedre resultat.

Valg av tekniske løsninger er resultat av flyprodusentens designfilosofi. Med hensyn til redningsskjerm, er eksempelvis Diamond Aircraft Industries uttalte motstandere av en slik løsning, fordi produsenten mener man oppnår et bedre sikkerhetsnivå med en optimalisert vingedesign mv. Diamond beskriver sin egen designfilosofi som blant annet tilrettelegger for det produsenten benevner «parachute mode», og også dette er behørig omtalt av Paul Bertorelli:

«One thing [Jeff Owen] delights in demonstrating is what Diamond (and others) call parachute mode. Basically, you trim the airplane full nose up, idle the power and take your hands off the controls. The airplane will maintain a stable phugoid mode at a descent rate of between 600 and 1200 FPM at an indicated airspeed of 48 knots or so. In selling the DA40 against the Cirrus, Diamond has pointed out that in parachute mode, the [DA40] might descend slower than the Cirrus does under its BRS parachute, albeit with more forward speed. (BRS says the Cirrus descent rate is between 900 and 1680 feet per minute.»⁹

Det er ulike meninger om hvorvidt Cirrus' eller Diamonds designfilosofi er den beste. Uansett syn på saken, er det objektivt konstaterbart gjennom statistikk at sikkerhetsnivået for luftfartøyet *uten* redningsskjerm er likeverdig – eller endatil bedre – enn luftfartøyet *med* redningsskjerm. Etter NLFs syn viser dette med tyngde at myndighetene ikke bør pålegge *konkrete* tekniske løsninger på dette området, samtidig som bruk av fly uten slik teknologi forbyes eller begrenses. Det avgjørende må være det totale sikkerhetsnivået og flyets egnethet til skoleflyging.

En mer passende begrensning for skolefly vil være å kreve at flyet oppfyller punkt 4.5.7 i CS-LSA.

Forslag til revidert ordlyd, § 3-5 andre ledd:

«Sportsfly med faste vinger, og med flygetillatelse utstedt første gang etter forskriftens ikrafttredelse, skal i tillegg være utstyrt med steilevarsel som oppfyller kravene i CS-LSA punkt 4.5.7.»

Når det gjelder kravet om redningsskjerm for «VFR on top» – også når det *ikke* er natt – mener NLF de samme argumentene som nevnt over taler mot et slikt krav. Uttrykket «VFR on top» beskriver mange ulike operative scenarier, der de aller færreste tilfellene kan sies å tale for at kun én konkret designløsning bør være tillatt. Dessuten er det u hensiktsmessig og krevende å skille mellom de som har lov til å fly på topp, og de som ikke har det. Sportsflygere har lenge savnet muligheten å velge «VFR on top» som en tryggere utvei enn å fly under et lavt skydekke. NLF ønsker ikke at denne muligheten skal fratras personer som ikke bruker luftfartøy med redningsskjerm.

Med hensyn til kravet om redningsskjerm for VFR natt, er NLFs utgangspunkt det samme som over. Vi kan imidlertid se visse argumenter for at i situasjoner hvor det er *helt* mørkt og flygeren eksempelvis opplever motorkutt, vil det kunne være en fordel med lav eller ingen horisontal hastighet framover. Her vil redningsskjerm kunne gi en fordel som det er vanskelig å se for seg alternativer for. (Autolandsystemer som er på vei inn på markedet, vil likevel i mange tilfeller kunne gi et likeverdig eller bedre resultat.)

⁹ <https://www.avweb.com/insider/fun-with-parachute-mode/>

Samlet sett finner NLF det mindre betenkelig å kreve redningsskjerm for operasjoner om natten enn i de to andre scenariene, og vi foreslår derfor ingen endring av utkastet på dette punktet.

Til § 4-1 siste ledd

Bestemmelsen begrenser kompetansebevisets gyldighetsområde organisasjonsmessig og territorielt. NLF har i utgangspunktet ingen innvendinger mot dette. Hva gjelder det territoriale aspektet, følger dette allerede av internasjonale jurisdiksjons- og suverenitetsprinsipper. Av pedagogiske grunner bør det imidlertid framkomme at forskriften *i seg selv* ikke avskjærer anerkjennelse av kompetansebeviset på tvers av jurisdiksjons- og organisasjonsgrenser, så fremt dette er forenlig med den aktuelle organisasjons eller jurisdiksjons rett.

Vi foreslår følgende ordlyd:

«Et kompetansebevis gjelder bare for flyging innenfor sikkerhetssystemet til organisasjonen som har utstedt dette, med mindre annet er fastsatt i annen organisasjons sikkerhetssystem for flyging i Norge eller av utenlandsk luftfartsmyndighet for flyging utenfor Norge.»

Til støtte for løsningen viser vi også til forordning (EU) 2018/1139 artikkel 2 nr. 10 første setning som lyder:

«Without prejudice to obligations of Member States under the Chicago Convention, aircraft to which the exemption decision taken pursuant to paragraph 8 applies and which are registered in the Member State that took that decision may be operated in other Member States, subject to the agreement of the Member State in the territory of which the operation takes place.»

Forskriften bør med andre ord ikke stenge for løsninger som EUs grunnforordning for sivil luftfart uttrykkelig åpner for.

Til § 4-6

NLF mener at kravet om 50 timer som *fartøysjef* før man kan medta passasjerer er meget strengt og uheldig. Det sammenliknbare kravet for LAPL(A)-innehavere er 10 timer, jf. del-FCL punkt FCL.105 bokstav b nr. 1. For PPL(A)-innehavere er kravet 0 timer. Selv om forskjellen blir mindre om man inntar solotimene i utdanningsprogrammet for så vidt angår PPL(A) og LAPL(A), er det betydelig avstand mellom 50 timer for sportsflyging og 10 timer, respektive 20 timer, for PPL(A) og LAPL(A).

Bestemmelsen i sikkerhetssystemet fastsetter i dag at fartøysjefen må ha 10 timers flygetidserfaring etter at flygerettigheten ble utstedt, i tråd med LAPL(A)-ordningen. Vel kan det innvendes at passasjerer bør beskyttes bedre enn flygeren selv, i lys av risikohierarkiet. Men det finnes ikke objektive holdepunkter for at en flyger med 10 timers fartøysjeferfaring er utryggere enn en flyger med 50 timers erfaring. Forskning som er foretatt på dette feltet er i beste fall sprikende, i verste fall tyder den på at personer med et høyere antall flytimer har større risiko for å være involvert i en fatal ulykke eller ulykke med alvorlig personskaade (pr. gjennomførte time). O'hare med flere påpeker følgende i sin studie:

«Given the large number of variables we were able to investigate, it is interesting to note that very few pilot or aircraft characteristics were associated with risk of fatality or serious injury. None of the pilot demographics (age, gender, flight experience, etc.) emerged as risk factors; however, greater experience on the type of aircraft emerged

initially as a risk factor but was not significant after adjustment for post- crash fire and crash location.»¹⁰

Den foreslåtte skranken mot å ta med passasjerer kan dessuten virke sterkt aktivitetsdempende, noe som er i strid med forskriftens og segmentets formål. Inngripende regelverk som ikke er forskningsbasert eller bygger på andre objektive data bør ikke introduseres, dersom det samtidig virker mot forskriftens øvrige formål.

Til § 5-3

For at en konstruksjonsstandard skal være akseptabel, må den etter utkastet være «internasjonalt anerkjent». Problemet med formuleringen er at den inneholder en skjønsmessig komponent som potensielt kan gi uklarhet og begrenset forutberegnelighet. NLF har i gjeldende sikkerhetssystem benyttet et objektivt utvalgskriterium, nærmere bestemt skal konstruksjonsstandarden være:

- a) fastsatt eller anerkjent for et tilsvarende luftfartssegment av stat som er tilsluttet ECAC-samarbeidet; eller
- b) fastsatt eller anerkjent for et tilsvarende luftfartssegment av stat som Norge har bilateral luftfartsavtale med, og som inkluderer luftdyktighet- eller flysikkerhetsavtale.»

Løsningen i sikkerhetssystemet er etter NLFs syn mer egnet, fordi den gir klarhet, forutberegnelighet og bedre systematisk samsvar med forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy § 23 siste ledd (som viser til «stat som Norge har bilateral luftfartsavtale som inkluderer luftdyktighet eller flysikkerhetsavtale»).

Dersom Luftfartstilsynet finner at ECAC-ankjennelsen i bokstav a rekker for vidt, vil et alternativ være å knytte anerkjennelsen til at staten må være tilsluttet EFTA eller EU. (Dermed omfattes hele EØS-området, så vel som Sveits som Norge har liknende flysikkerhetsavtale med.) Ved å sikre anerkjennelse i det indre marked, vil forskriften ta hensyn til prinsippet om gjensidig tillit og utgangspunktet om fritt varebytte. Samtidig bør en referanse til bilaterale avtaler beholdes, av hensyn til eksempelvis USAs og Canadas sentrale rolle og Norges samarbeid med disse statene på luftfartsområdet.

Dersom formuleringen «internasjonalt anerkjent» likevel skulle beholdes, er det avgjørende for NLF at den ikke tolkes snevrere enn i sikkerhetssystemet som Luftfartstilsynet allerede har godkjent. En snevrere fortolkning vil kunne lede til at fly som i dag har flygetillatelse ikke lenger kan opereres. En slik «tilbakevirkende» effekt av den nye forskriften vil være svært uheldig.

Luftfartstilsynet foreslår dessuten at konstruksjonsstandarden «være på et skandinavisk språk eller engelsk». Ordlyden er uheldig, fordi det ikke er klart om standarden i sin autentiske versjon må være på engelsk eller skandinavisk, eller om det er tilstrekkelig at den finnes tilgjengelig på slike språk i oversatt form. Bare sistnevnte løsning vil være akseptabel, all den tid de mest anvendte standardene i Europa er på henholdsvis tysk og tsjekkisk i autentisk form. Det må videre forutsettes at det ikke stilles strenge formalkrav til en eventuell oversettelse (eksempelvis krav om statsautorisert oversetter).

¹⁰ O'Hare, D., Chalmers, D., & Scuffham, P. (2006). Case-control study of risk factors for fatal and non-fatal injury in crashes of rotary-wing aircraft. *Journal of Safety Research*, 37(3), 293–298. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.02.006>

På bakgrunn av ovenstående foreslår vi følgende ordlyd:

«En konstruksjonsstandard er akseptabel når den er fastsatt eller anerkjent for tilsvarende luftfartssegment av luftfartsmyndighet i stat tilsluttet EU eller EFTA, eller i annen stat som Norge har bilateral luftfartsavtale med som inkluderer luftdyktighet eller flysikkerhet. Standarden må være tilgjengelig på et skandinavisk språk eller engelsk.»

Til § 5-5

Vi har ingen innvendinger mot bestemmelsens ordlyd, men vi nevner at «motorisert fallskjerm» (bokstav c til f) allerede et stykke på vei (dvs. for enkelte innretninger) er regulert i forskrift om bruk av hangglider og paraglider, jf. § 3 bokstav b, jf. § 9. Dette bør kanskje fremkomme, eksempelvis av virkeområdebestemmelsen § 1-2, der nytt tredje ledd f.eks. kan lyde:

«Forskriften gjelder ikke for bruk av motoriserte eller umotoriserte innretninger som er regulert av forskrift om bruk av hangglider og paraglider.»

Til § 5-9

Turtallsvarsel på gyroplan kan utgå – dette er ikke relevant.

Til § 5-11 første ledd

Bestemmelsen legger opp til at innehaver av sikkerhetssystemet skal *godkjenne* vedlikeholdsprogrammet som luftfartøyet vedlikeholdes etter. Dette strider for det første mot gjeldende prinsipper i sikkerhetssystemet punkt 5.1 første avsnitt – som Luftfartstilsynet har godkjent – om at *eier* (respektive *bruker*, jf. andre avsnitt) har vedlikeholdsansvaret. Vi viser til at punkt 5.1 første avsnitt lyder:

«Registrert eier er ansvarlig for at sportsflyet til enhver tid er slik konstruert, bygget, utstyrt og vedlikeholdt at det kan benyttes på sikker måte.»

For det andre strider kravet mot reguleringen av vedlikeholdsprogrammer i dagens system, se punkt 5.9 første avsnitt som lyder:

«Et sportsfly skal vedlikeholdes etter et vedlikeholdsprogram som enten omfatter de av fabrikantens vedlikeholdsanvisninger som framkommer av kapittel 5.9.1 eller av det minimums inspeksjonsprogrammet som framkommer av kapittel 5.9.2. Vedlikeholdsprogrammet skal være tilpasset luftfartøyindividets utrustning, modifikasjoner og bruk.»

NLF understreker at ovennevnte prinsipper er noe forbundet med Luftfartstilsynets godkjenning har adoptert på bakgrunn av reguleringen av vedlikehold for lette motorfly, se forordning (EU) nr. 1321/2014 vedlegg Vb (del-ML) punkt ML.A.201 bokstav a (om *eiers* ansvar for vedlikehold) og ML.A.302 bokstav b (om at vedlikeholdsprogrammet for fly utenfor CAMO/CAO skal være «declared by the owner» – *ikke* godkjent av myndighet eller organisasjon). Etter NLFs syn bør det kreves *meget klare* holdepunkter for å fravike denne tilnærmingen for sportsfly. NLF kan ikke se at det er redegjort for slike holdepunkter i høringsnotatet. For øvrig viser vi til at utkastets regulering også strider mot prinsippene i forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy, hva gjelder vedlikehold av enkle luftfartøy, jf. § 4 (se også § 7, motsetningsvis, jf. §§ 5 og 6).

Derimot finner NLF det hensiktsmessig at organisasjon med sikkerhetssystem angir et minimums inspeksjonsprogram for aktuell luftfartøykategori i sikkerhetssystemet. Et slikt minimumsprogram («MIP» med EASA-terminologi, jf. del-ML punkt ML.A.302 bokstav d) har sikkerhetssystemet også i dag, og dette vil gi en hensiktsmessig minimumsnorm for vedlikehold.

NLF foreslår derfor følgende ordlyd i § 5-11 første ledd:

«Luftfartøyet skal være omfattet av et vedlikeholdsprogram utarbeidet av eieren¹¹ på bakgrunn av fabrikantens vedlikeholdsplan, eller på grunnlag av et minimumsprogram fastsatt av organisasjonen som innehar sikkerhetssystemet som fartøyet skal brukes etter. Vedlikeholdsprogrammet skal være tilpasset det aktuelle luftfartøyindivid med dets modifikasjons- og reparasjonsstatus.»

Til § 5-11 andre ledd

Utkastet fastsetter at aktuelle vedlikeholdsanbefalinger fra produsent *skal* innarbeides i vedlikeholdsprogrammet eller i aktuell del av sikkerhetssystemet. Også dette bryter med prinsippene i del-ML og gjeldende løsninger. Vi viser til at for lette motorfly skal vedlikeholdsprogrammet enten bygge på «the tasks or inspections contained in the applicable minimum inspection programme ('MIP')» eller «the instructions for continuing airworthiness ('ICA') issued by the design approval holder ('DAH')» (dvs. typisk flyprodusenten), se punkt ML.A.302 bokstav c nr. 2. Videre fastsetter ML.A.302 bokstav c nr. 3 at dersom man ikke følger fabrikantens vedlikeholdsanvisninger, skal alternative inspeksjoner ikke være «less restrictive than those set out in the applicable MIP».

Vi viser også her til at del-MLs løsning benyttes for enkle veteranluftfartøy og selvbygde luftfartøy, se forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy § 4 (jf. § 7, motsetningsvis, jf. §§ 5 og 6). En annen tilnærming for sportsflyging krever meget god begrunnelse og grundig utredning.

Etter NLFs syn er det svært viktig at metodikken i del-ML også benyttes for sportsflyging. En hovedbegrunnelse for sportsflygingens eksistens er at den skal gjøre luftfart lettere tilgjengelig. Tyngende krav som det foreslåtte gjør det vanskeligere å oppnå dette målet.

NLF foreslår følgende ordlyd i § 5-11 andre ledd:

«Eier¹² skal ta i betraktning aktuelle vedlikeholds krav og -anbefalinger fra produsent ved utarbeidelse av vedlikeholdsprogrammet. Alternative vedlikeholdsforanstaltninger kan ikke være mindre restriktive enn dem som er fastsatt i det relevante minimumsprogrammet, jf. første ledd.»

Til § 5-12

Hjemmelen savner adgang for organisasjon som innehar sikkerhetssystem til å fastsette luftdyktighetspåbud. NLF vil anbefale at organisasjon med godkjent sikkerhetssystem gis slik uttrykkelig hjemmel.

NLF foreslår følgende ordlyd i § 5-12:

¹¹ Eventuelt «eieren eller brukeren».

¹² Eventuelt «eier eller bruker».

«Luftfartøyets eier eller bruker skal følge alle aktuelle luftdyktighetspåbud for fartøyet, utstedt av konstruksjonsstaten, Luftfartstilsynet eller av organisasjonen som innehar sikkerhetssystemet som fartøyet brukes etter.»

Til §§ 5-13 og 5-14 første ledd

Bestemmelsene definerer hva som er en *større* modifikasjon, respektive reparasjon. Kjernepunktet etter forslaget er om modifikasjonen/reparasjonen «kan påvirke» luftdyktighet mv.

Ordvalget er upresist, skjønnsmessig og strider mot tilsvarende definisjoner som gjelder lette motorfly, se eksempelvis forordning (EU) nr. 748/2012 vedlegg I (del-21) punkt 21.A.91. Bestemmelsens første setning definerer *mindre* endringer og lyder:

«Endringer av en typekonstruksjon klassifiseres som mindre og større. En «mindre endring» er en endring *som ikke har noen merkbar* virkning på masse, balanse, strukturell styrke, pålitelighet, driftsegenskaper, støy, drivstoffdumping, eksosutslipp eller andre egenskaper som berører produktets luftdyktighet.» (Uthevet her.)

Sammenhengen i regelverket på tvers av segmentene innenfor allmennflyging taler for å benytte samme definisjon for sportsflyging som for lette motorfly som typisk benyttes av flyklubber. Dette innebærer for det første at det er «mindre endring» (evt. «modifikasjon») som bør defineres (ikke «større»), samtidig som avgrensningen er om endringen/reparasjonen «ikke har noen merkbar virkning».

NLF foreslår følgende ordlyd i § 5-13 første ledd (tredje ledd strykes):

«En ‘mindre modifikasjon’ er en endring som ikke har noen merkbar virkning på masse, balanse, strukturell styrke, pålitelighet, driftsegenskaper, støy, eksosutslipp eller andre egenskaper som berører fartøyets luftdyktighet eller miljødyktighet. Alle andre modifikasjoner er ‘større modifikasjoner’.»

NLF foreslår følgende ordlyd i § 5-14 første ledd:

«En ‘mindre reparasjon’ er en reparasjon som ikke har noen merkbar virkning på masse, balanse, strukturell styrke, pålitelighet, driftsegenskaper, støy, eksosutslipp eller andre egenskaper som berører fartøyets luftdyktighet eller miljødyktighet. Alle andre reparasjoner er ‘større reparasjoner’.»

Til § 6-2 første ledd

Luftfartstilsynet foreslår her en konseptuell endring, ved at det er *operatøren* – ikke *eieren* – som registreres i registeret for sportsfly/sportsflyging. Et pedagogisk argument til støtte for løsningen Luftfartstilsynet foreslår, er at dette synliggjør at registeret *ikke* er et register over rettighetsforhold, til tross for at panteloven § 1-1 fjerde ledd og tvangsfullbyrdelsesloven § 1-8 første ledd fastslår at «luftfartøyregister» er et realregister. Målet om å forhindre uklarhet om dette, understreker i det minste betydningen av at registeret *ikke* betegnes «luftfartøyregister». Så langt støtter NLF forslaget Luftfartstilsynet har framsatt, herunder den uttrykkelige understrekningen i § 6-2 tredje ledd av at registeret ikke er et register over rettighetsforhold.

NLF er imidlertid usikker på om det i tillegg er nødvendig å endre registreringssubjektet fra *eier* til *operatør*. Én sak er at det også på andre samfunnsområder er slik at et eierregister ikke nødvendigvis er et realregister. Vi viser eksempelvis til at motorvognregisteret *ikke* er et realregister, jf. panteloven § 1-1

fjerde ledd og tvangsfullbyrdelsesloven § 1-8 første ledd. Det faktum at eieren registreres, kan med andre ord ikke alene medføre forvirring på dette punktet – særlig ikke når registeret ikke benevnes «luftfartøyregister» og det inntas en klargjøring om dette i utkastets tredje ledd.

Viktigere er det imidlertid at begrepet «operatør» er flertydig, og at «eier» er pliktsubjekt i store deler av luftfartsregelverket for øvrig.

Med hensyn til operatørbegrepet, er «aircraft operator» i EUs grunnforordning for sivil luftfart definert som «any legal or natural person operating or proposing to operate one or more aircraft» og favner etter ordlyden en fysisk person som benytter eget, lånt eller leid luftfartøy for ikke-kommersiell flyging.¹³ Dette operatørbegrepet har vist seg lite egnet for allmennflyging, og EASA har derfor igangsatt et arbeid for å klargjøre begrepet i del-NCOs forstand. Fra referatet fra EASAs GA TeB-møte i desember 2022, hvor spørsmålet ble behandlet, hitsettes:

«The presentation highlighted [...] the issues raised for the interpretation of the ‘operator’ definition. The presentation concluded being substantiated by an accident case that the criteria used to divide the ops classes do not adequately reflect the relevant assumptions. It is recommended to review and align the OPS categories, criteria and assumptions.»¹⁴

For NLF framstår det lite heldig å benytte et operatørbegrep som i andre nærliggende deler av luftfartsregelverket er uklart og under utvikling.

Heller ikke «operator»-begrepet i Chicago-konvensjonens forstand er til hjelp. Det framkommer av sitatet fra ICAO Annex 2 ovenfor at «operator»-ansvaret innenfor «general aviation» enten påhviler «the owner» eller «the pilot in command». Den som er operatør, er med andre ord eieren og/eller fartøysjefen. Det sier seg selv at man ikke kan endre registrering hver gang man endrer fartøysjef, og da står man i realiteten kun med eieren igjen i nevnte to-partskonstellasjon.

Tar man en nasjonal luftrettslig tilnærming, blir rettstilstanden neppe mye klarere. Luftfartsloven inneholder flere krav rettet til «fartøyet eier eller bruker», der kravet til brukeren ifølge lovforarbeidene gjelder «enten denne er eieren selv eller en annen som bruker fartøyet i eierens sted».¹⁵ Det er lagt til grunn i forarbeidene at betegnelsen «eier eller bruker» i luftfartsloven svarer til «the operator» (operatør) på engelsk.¹⁶ Dermed er vi tilbake til fartøysjef/eier-alternativene nevnt over.

Ser man på reelle bruksscenarioer, ser man hvordan dette kan bli komplisert. Kanskje en privat sportsflyeier normalt bruker flyet sitt selv. Han vil da være registrert i operatørregisteret. Dersom vedkommende leier luftfartøyet ut til en annen sportsflyger for en enkelt dagstur, vil problemstillingen neppe komme på spissen. Men hva om flyet leies ut for én uke, to uker eller tre måneder? Hvor går grensen for når eieren ikke lenger er operatør i operatørregisterets forstand? Har det betydning om flyet leies ut til en klubb eller en enkeltperson?

På EU-nivå har EU-kommisjonen landet på en klar løsning når det gjelder eksempelvis *vedlikehold*: Pliktsubjektet med hensyn til vedlikehold er *eieren*, se ML.A.201 bokstav a. Unntak gjelder etter bokstav a *bare* «where the aircraft is leased» og forutsatt at «the lessee is identified either in the registration

¹³ Forordning (EU) 2018/1139 artikkel 3 nr. 13, sml. ICAO Annex 2 s. 1-7.

¹⁴ EASA. *MoM – Combined GA TeB & GA COM meeting 02-2022*, s. 3–4.

¹⁵ Innstilling III fra luftfartslovkommissjonen s. 144.

¹⁶ Samme sted.

document of the aircraft or in the leasing contract». Under utredningen av del-M og del-ML understreket EASA den store betydningen av rettslig sikkerhet og klare ansvarsforhold på dette punkt. De samme hensynene gjør seg naturligvis tilsvarende gjeldende for sportsflyging.

Likeledes fastslår luftfartsloven § 11-1 første ledd første punktum følgende:

«Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart.»

Unntak fra dette gjelder bare når «luftfartøyet i henhold til en leieavtale godkjent av luftfartsmyndigheten benyttes i ervervsmessig luftfartsvirksomhet av en annen enn eieren» – et unntak som ikke er praktisk her. Det er ganske opplagt at NLF og omverdenen for øvrig har et legitimt og klart behov for å identifisere eieren med en viss grad av sikkerhet, gitt denne ansvarsregelen. Dette taler med styrke for å beholde dagens ordning, hvor det er *eieren* som er registrert.

Enn videre viser vi til at etter dagens myndighetsgodkjente sikkerhetssystem, utstedes flygetillatelse til *eieren*.

Samlet sett mener NLF at vektige grunner taler for at dagens løsning med et eierregister videreføres. Vi foreslår derfor følgende ordlyd for § 6-2 første ledd:

«Det skal føres et register for luftfartøy benyttet til sportsflyging. Registeret skal inneholde opplysninger om luftfartøyets fabrikant, typebetegnelse, årsmodell, serienummer, registreringsmerke, eier og kontaktinformasjon for eier.»

Til § 6-5 andre ledd bokstav b

Bestemmelsen må endres i tråd med § 6-2 første ledd og skal i så fall lyde:

«b. opplyse navn og kontaktinformasjon til den som eier luftfartøyet».

Til § 6-6

NLF støtter bestemmelsens innretning og innhold.

NLF vil for øvrig oppfordre til at Luftfartstilsynet tar initiativ overfor Nasjonal kommunikasjonsmyndighet til at organisasjon med register for sportsflyging etter den nye forskriften også får adgang til å utstede radiotillatelse, jf. forskrift 6. januar 2010 nr. 755 om tillatelse for radioutstyr i norskregistrert luftfartøy § 3. NLF erkjenner at spørsmålet faller utenfor forskriftens virkeområde og Luftfartstilsynets myndighetsområde, men fordi en slik løsning vil fjerne unødvendig byråkrati og sikre optimal etterlevelse, håper vi at et initiativ kan bli aktuelt i framtiden.

Til § 6-7 første ledd

Bestemmelsen må endres i tråd med § 6-2 første ledd og skal i så fall lyde:

«Ved endring i hvem som eier et registrert luftfartøy, skal dette straks meldes til registeret. Meldingen skal inneholde navn og kontaktinformasjon for ny eier.»

Til § 7-1 andre ledd

NLF støtter ordningen som Luftfartstilsynet foreslår i andre ledd, i det den vil være ubyråkratisk, samtidig som den er forholdsmessig.

Formuleringen «EU/EØS-land» er imidlertid uheldig. For det første er formuleringen en tautologi, fordi EU-stater også er EØS-stater. For det andre avskjæres Sveits fra å omfattes av ordningen, til tross for at Sveits er tilknyttet EASA-systemet, slik som øvrige EFTA-stater. Problemet kan løses med å vise til «EFTA- og EU-land».

Definisjonen av «midlertidig bruk» er tvetydig og bør klargjøres. Særlig er det vesentlig at gjentatt inn- og utreise fra Norge innenfor 30-dagersperioden ikke bør få betydning: Personer som besøker Norge vil kanskje også ta en avstikker til Sverige eller Danmark, før de på ny drar til Norge. NLF kan i slike tilfeller heller ikke se at det er noe i veien for at en turist besøker Norge i eksempelvis de to siste ukene av juni og de to siste ukene av juli, med et «mellomopphold» i Sverige.

NLF foreslår følgende reviderte ordlyd:

«Kravet om tillatelse gjelder ikke midlertidig bruk av luftfartøy benyttet til sportsflyging registrert i EFTA- eller EU-medlemsstat, når flygeren har rettighet til å bruke flyradio, og engelsk språkferdighet nivå 4 eller bedre etter forordning (EU) nr. 1178/2011. Med midlertidig bruk menes flyging i Norge i inntil 30 dager innenfor en tolv måneders periode.»

Til § 8-2 andre ledd

NLF har ingen innvendinger til bestemmelsen, med unntak av at den skjønsmessige formuleringen «lovbrudd av betydning for slik tillatelse» framstår upresis. Hensynet til forutberegnelighet taler for at det angis noe mer presist hva som er «av betydning».

NLF deltar gjerne i den videre prosessen med utviklingen av forskriften.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



John Eirik Laupsa
Generalsekretær



Tom Bjerke
Fagsjef, sportsfly



Torkell Sætervadet
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.