

Luftfartstilsynet  
Pr. epost: [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no)

Deres ref.: 10/09635

Vår ref.: SF37ADM-1162717282-9196

29. mars 2021

## Høringssvar vedr. utkast til sertifiseringsforskrift BSL B 3-2

Norges Luftsportforbund (NLF) har gjennomgått utkast til BSL B 3-2 som vil erstatte dagens BSL B 2-6. NLFs inntrykk er at forskriftsutkastet er har et klarere språk og er mer utfyllende enn den gjeldende forskriften. NLF ser imidlertid behov for betydelige endringer for at forskriften skal bli forholdsmessig og hensiktsmessig. Vi håper på en tett dialog i det videre arbeidet med forskriften, slik at saken blir godt opplyst.

### Til tittel, samt § 1

NLF foreslår at korttittel angis i parentes i forskriftens tittel, slik at BSL-betegnelsen også blir synlig i Lovdata. Forslag til tittel:

«Forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy (BSL B 3-2)».

Det bør framkomme at formålet ikke bare omfatter elementer knyttet til initiell luftdyktighet («sertifisering»), men at også visse elementer knyttet til vedlikehold reguleres i forskriften. Videre bør det framkomme at utstedelse av miljødyktighetsbevis (alternativt støysertifikat) omfattes.

«Forskriften fastsetter nasjonale krav til konstruksjon, bygging og vedlikehold ved utstedelse av luftdyktighetsbevis, miljødyktighetsbevis og førstegangs utstedelse av N-ARC for bemannede luftfartøy.»

### Til § 2 første ledd

Virkeområdet er negativt angitt ved at bestemmelsen fastsetter hvilke luftfartøy forskriften *ikke* gjelder for. Det er selvsagt en mulighet å velge en slik angivelse, gitt EUs/EASAs dominerende rolle på luftdyktighetsfeltet. Det er imidlertid viktig at beskrivelsen er presis, slik at alle «EASA-luftfartøy» klart faller *utenfor* forskriftens virkeområde. «EASA-luftfartøy» omfatter som kjent ikke bare luftfartøy med typesertifikat utstedt eller validert av EASA<sup>1</sup> – samt luftfartøy som er «i samsvar med bestemte luftdyktighetsspesifikasjoner som sikrer tilstrekkelig sikkerhet»<sup>2</sup> – men også:

<sup>1</sup> Forordning (EU) nr. 748/2012 vedlegg I (del 21) 21.A.173 bokstav a.

<sup>2</sup> 21.A.173 bokstav b nr. 2, beskrevet på engelsk som «Specific Airworthiness Specification» i utkastet.

- Luftfartøy med begrenset luftdyktighetsbevis (restricted certificate of airworthiness) som er «i samsvar med et begrenset typesertifikat utstedt i samsvar med ... del 21», jf. 21.A.173 bokstav b nr. 1.
- Luftfartøy med flygetillatelse («permit to fly») utstedt på basis av felleseuropeisk regelverk, jf. 21.A.701 flg., herunder med flygevilkår godkjent av «Byrået» eller «en behørig godkjent konstruksjonsorganisasjon», jf. 21.A.710 bokstav a.

Bestemmelsen må følgelig vise til ovennevnte kategorier. En enklere retts teknisk løsning vil kanskje være å angi virkeområdet positivt ved å vise til de aktuelle underpunktene til grunnforordningen vedlegg II som forskriften skal gjelde for.

Vi forslår i så fall følgende ordlyd for første ledd:

«Forskriften gjelder for bemannet luftfartøy som omfattes av forordning (EF) nr. 216/2008 vedlegg II bokstav a, b, c, d og h.» [sistnevnte vil senere måtte endres til «forordning (EU) 2018/1139 vedlegg I bokstav a, b, c, d og g.»]

Ved denne tilnærmingen, vil annet ledd kunne utgå, samtidig som tredje ledd kan endres til:

«Forskriften gjelder ikke for luftfartøy som kun brukes til statsluftfart.»

Både en revidert negativ angivelse og en positiv angivelse av virkeområdet er etter NLFs syn akseptable tilnærminger.

### **Til § 3 bokstav a**

Utkast til definisjon *ekskluderer* en rekke luftfartøy som har standard<sup>3</sup> luftdyktighetsbevis iht. Chicago-konvensjonen artikkel 31, jf. ICAO Annex 8. Dette skyldes følgende forhold:

- Krav om at et luftfartøy skal være godkjent iht. bestemmelsene om «type certification» i ICAO Annex 8 kapittel 1, gjelder for «all aircraft of types for which the application for certification was submitted to a Contracting State on or after 13 June 1960», jf. kapittel 1.1. Luftfartøy kan med andre ord ha et luftdyktighetsbevis utstedt iht. Chicago-konvensjonen artikkel 31, selv om kravene i ICAO Annex 8 kapittel 1 ikke er oppfylt.
- Selv dersom et luftfartøy er omfattet av sertifiseringskravene i ICAO Annex 8 kapittel 1, er det ikke et ubetinget krav til at det er utstedt et *typesertifikat* for fartøytypen iht. kapittel 1.4. Kravet om typesertifikat inntreer først for «an aircraft type for which an application for a Type Certificate is submitted to the State of Design on or after 2 March 2004», jf. kapittel 1.1 bokstav a.

I tråd med dette gjør ICAO Doc. 9760 det klart at vedkommende myndighet ikke er bundet til å kreve typesertifikat og typesertifikatdatablad «where the aircraft is first of type on the registry», men at

---

<sup>3</sup> Med «standard luftdyktighetsbevis» menes her bevis som beskrevet i ICAO Annex 8 kapittel 3.3 («standard form»).

myndigheten alternativt kan bygge på «acceptable equivalent documents», jf. ICAO Doc. 9760 kapittel 3.2.2.3 bokstav a.

NLF foreslår at alle luftfartøy som allerede innehar (eller kvalifiserer til å få) ICAO-konformt standard luftdyktighetsbevis iht. Chicago-konvensjonen artikkel 31 rubriseres som «luftfartøy i normalklassen». Dette vil gi best samsvar med Norges bilaterale flysikkerhetsavtaler og de folkerettslige forpliktelsene i Chicago-konvensjonen, jf. artikkel 33, jf. ICAO Doc. 9760 kapittel 1.4.1.1.

Vi foreslår følgende ordlyd:

*«luftfartøy i normalklassen: luftfartøy som oppfyller kravene til å få standard luftdyktighetsbevis i henhold til Chicago-konvensjonen artikkel 31, jf. relevante krav i ICAO Annex 8.»*

### **Til § 3 bokstav (ny) b**

Vi savner klasse «spesial», jf. dokumentasjonsforskriften (BSL B 1-1) vedlegg 1. Klassen kan være relevant for visse historiske luftfartøy, der det kan være nødvendig å avvike fra opprinnelig sertifisering, eksempelvis fordi deleproduksjon har opphørt. Det vil være uforholdsmessig å «deklassifisere» et normalklassifisert luftfartøy til «eksperimental» under slike omstendigheter. Vi foreslår at definisjonen fra BSL B 1-1 videreføres i modernisert språkdrakt som ny bokstav b:

*«luftfartøy i spesialklassen: luftfartøy som avviker fra relevant typesertifikat og tilhørende typesertifikatdatablad, men hvor operative eller tekniske begrensninger er innført for å kompensere for avvikene»*

### **Til § 3 bokstav b**

For å sikre konsistens med de øvrige bestemmelsene, foreslår vi følgende ordlyd:

*«luftfartøy i eksperimentalklassen: luftfartøy som verken oppfyller kravene til å få standard luftdyktighetsbevis i henhold til Chicago-konvensjonen artikkel 31, jf. relevante krav i ICAO Annex 8, eller kvalifiserer til spesialklassen»*

### **Til § 3 bokstav c**

Definisjonen bør samsvare med tilsvarende definisjon i ICAO Annex 8, slik at det tydeliggjøres at det både handler om å definere og sertifisere et luftfartsprodukt. Vi foreslår følgende ordlyd:

*«typesertifikat: dokument utstedt av en stat eller luftfartsmyndighet som definerer konstruksjonen av en luftfartøytype, motor eller propell og som sertifiserer at konstruksjonen oppfyller de aktuelle luftdyktighetskravene som staten stiller»*

### **Til § 3 bokstav e**

Definisjonen har et unødvendig språk sammenliknet med ordlyden i tilsvarende definisjon i felleseuropeisk regelverk. For brukerne er det viktig at det som kan være likt, er likt. Inspirert av 21.A.3B bokstav a i offisiell norsk språkversjon foreslår vi følgende ordlyd:

«*luftdyktighetspåbud*: et påbud utstedt av Luftfartstilsynet eller staten der fartøyet er konstruert som fastsetter tiltak som skal utføres på et luftfartøy for å gjenopprette et akseptabelt sikkerhetsnivå dersom det er fastslått at luftfartøyets sikkerhetsnivå ellers kan settes i fare»

### **Til § 5**

Denne bestemmelsen bør for så vidt gjelde luftfartøy i normalklasse harmoneres mot ICAO Doc. 9760 kapittel 3.2.2.3 for å sikre at Norges luftdyktighetsbevis blir anerkjent av andre konvensjonsstater. Samtidig bør bestemmelsen inneholde en tilpasset tilnærming for «særskilt luftdyktighetsbevis» som svarer til Luftfartstilsynets forslag. Vi foreslår følgende ordlyd:

«Søknad om luftdyktighetsbevis for luftfartøy i normalklasse må ha vedlagt:

- a. typesertifikatet og typesertifikatdatabladet, eventuell andre tilsvarende dokumenter, dersom luftfartøyet er den første av typen på norsk register
- b. tidligere luftdyktighetsbevis eller eksportluftdyktighetsbevis dersom luftfartøyet er importert og dette er utstedt av eksportlandet
- c. en liste over innarbeidede endringer, herunder endringer understøttet av supplerende typesertifikat (STC)
- d. flygehåndboken for det aktuelle luftfartøyindivid
- e. fabrikantens vedlikeholds-, overhalings- og reparasjonsmanualer
- f. fabrikantenes servicebulletenger og liknende dokumenter utstedt for luftfartøyet
- g. fartøyjournal og vedlikeholdsdokumentasjon
- h. vekt- og balanserapport
- i. vedlikeholdsrapport.

Søknad om særskilt luftdyktighetsbevis i spesialklassen må i tillegg til dokumentene i første ledd ha vedlagt plan for å oppnå luftdyktighet gjennom forslag til operative eller tekniske begrensninger.

Søknad om særskilt luftdyktighetsbevis i eksperimentalklassen må ha vedlagt:

- a. beskrivelse av luftfartøyets opprinnelse og dokumentasjon for brukshistorikk
- b. liste over teknisk og operativ status
- c. plan for å oppnå luftdyktighet
- d. flygehåndbok

- e. tidligere luftdyktighetsbevis eller eksportluftdyktighetsbevis dersom luftfartøyet er importert og dette er utstedt av eksportlandet
- f. konstruksjons- og produksjonsattest dersom luftfartøyet er en replika
- g. byggejournal eller annen dokumentasjon for byggeprosess dersom luftfartøyet er amatørbygget
- h. vedlikeholdsrapport.»

### **Til § 6**

Det bør framkomme – evt. i veiledning til forskrift – at originaldokumenter på andre språk kan oversettes til et skandinavisk språk eller engelsk, uten at det utløser krav til å benytte statsautorisert eller registrert oversetter. Det bør – så lenge man er utenfor virkeområdet til luftfartsloven kapittel 3 om registrering – være tilstrekkelig å benytte maskinell oversetting etter anerkjent teknologi, eksempelvis DeepL.<sup>4</sup>

### **Til § 8**

Terskelen for å unnlate besiktigelse er for høy, slik ordlyden her er foreslått. Hvorvidt besiktigelse gjennomføres bør bero på en skjønnsmessig helhetsvurdering basert på luftdyktighetsklasse, tilsendt dokumentasjon, kjennskap til fartøyets historikk og erfaring med evt. tidligere sertifiserende myndighet. Herunder vil det ventelig være relevant om tidligere myndighet er underlagt stat som Norge har bilateral flysikkerhetsavtale med. Forslag til revidert ordlyd:

«Luftfartstilsynet kan fastsette at luftfartøyet skal besiktes. Luftfartstilsynet kan tillate at besiktigelse foretas av norsk eller utenlandsk sakkyndig som den oppnevner, eller ved utenlandsk myndighet.»

### **Til § 12**

Vi foreslår en justert ordlyd som bedre skiller mellom luftdyktighetsbevis og særskilt luftdyktighetsbevis. Vi foreslår også en justering i siste punktum for å synliggjøre sammenhengen med den fakultative adgangen til å kreve kontroll- eller prøveflyging. Forslag til revidert ordlyd:

«Luftfartstilsynet utsteder luftdyktighetsbevis for luftfartøy i normalklassen når luftfartøyet etter en konkret vurdering anses som luftdyktig i henhold til relevante krav i ICAO Annex 8. Vurderingen skal gjøres på grunnlag av luftfartøyets tekniske dokumentasjon og de opplysninger som fremkommer gjennom eventuell besiktigelse, kontrollflyging og prøveflyging.»

### **Til § 13**

Vi foreslår en justert ordlyd som også omfatter spesialklassen.

---

<sup>4</sup> <https://www.deepl.com/translator>

«Luftfartstilsynet utsteder særskilt luftdyktighetsbevis for luftfartøy i spesial- eller eksperimentalklassen når luftfartøyet etter en konkret vurdering anses som luftdyktig. Vurderingen skal gjøres på grunnlag av luftfartøyets tekniske dokumentasjon og de opplysninger som fremkommer gjennom eventuell besiktigelse, kontrollflyging og prøveflyging.

Luftfartstilsynet utsteder særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd, for importert amatørbygd luftfartøy når luftfartøyet etter en konkret vurdering anses som luftdyktig. Vurderingen skal gjøres på grunnlag av luftfartøyets tekniske dokumentasjon og de opplysninger som fremkommer gjennom eventuell besiktigelse, kontrollflyging og prøveflyging.

Luftfartstilsynet kan når det er nødvendig av hensyn til flysikkerheten, fastsette operative eller tekniske begrensninger i særskilt luftdyktighetsbevis.»

### **Til § 16**

Med henblikk på konsistens med hjemmelsloven, foreslår vi at begrepet «støybevis» erstattes med «miljødyktighetsbevis», jf. luftfartsloven § 4-1 tredje ledd. Det alternative begrepet vil være «støysertifikat», jf. norsk offisiell språkversjon av forordning (EU) nr. 748/2012 artikkel 1 nr. 1 bokstav e. Å introdusere et tredje begrep – støybevis – er lite hensiktsmessig i lys av målsetningen om klarspråk og begrepsbruk som skaper minst mulig forvirring blant brukerne.

### **Til § 17 første ledd**

I utkastet introduseres et nytt begrep – «teknisk luftdyktig». NLF mener begrepet vil virke forvirrende og potensielt kan stenge for de flygetillatelsesformene som luftfartsloven åpner for. Lovverket bygger i dag på følgende tre nivåer av «luftdyktighet».

- **formelt luftdyktig [luftdyktig i streng forstand]:** luftfartøyet er ikke bare materielt luftdyktig, men har *også* luftdyktighetsbevis utstedt iht. luftfartsloven § 4-4 første ledd.
- **«materielt luftdyktig»:** krav til luftfartøyets materielle tilstand som beskrevet i luftfartsloven § 4-1 annet ledd første punktum er oppfylt. Kravet til materiell luftdyktighet gjelder uavhengig om flyet har «luftdyktighetsbevis», jf. luftfartsloven § 4-4 første ledd, *eller* «særskilt tillatelse til luftfart», jf. luftfartsloven § 4-4 tredje ledd. Se nærmere i Ot.prp. nr. 52 (1959–60) s. 15.<sup>5</sup>
- **unntak fra krav til materiell luftdyktighet:** luftfartsloven § 4-9 åpner for unntak fra kravet til materiell luftdyktighet «[n]år det gjelder å prøve et luftfartøys egenskaper eller det foreligger andre særlige grunner». I lovforarbeidene forklares bestemmelsen slik:

---

<sup>5</sup> Sitat: «Kravet om at fartøyet skal være materielt luftdyktig (§ 4-1), består uavhengig av påbudet i [§ 4-4] om luftdyktighets bevis eller særskilt tillatelse.»

«I [§ 4-9] åpnes ... en generell adgang til å gjøre unntak fra det som er bestemt i eller i medhold av [kapittel 4], når det gjelder å prøve et luftfartøys egenskaper eller det foreligger andre særlige grunner, og i medhold av denne paragraf kan dispenserers også fra kravet om (materiell) luftdyktighet. Dette vil f. eks. kunne være aktuelt dersom den nybygning som skal prøveflyges, er en helt ny prototyp som først må ha vært i luften før man kan si om den er luftdyktig. Likeså vil dispensasjon etter [§ 4-9] kunne brukes i tilfelle der det er behov for å la et skadd fartøy etter foreløpig utbedring fly til verksted for å bli reparert.»<sup>6</sup>

Etter NLFs syn er det viktig at disse tre nivåene gjenspeiles i forskriften, dvs. at forskriften regulerer *samtlig* tre tilfeller. Dette bør kunne gjøres uten at man innfører et nytt begrep («teknisk luftdyktig») som savner klart grunnlag i hjemmelslov eller forarbeider. Det kan se ut som om utkastet til § 17 første ledd er ment å gjelde § 4-9-tilfellene, men da har luftdyktighetsbegrepet begrenset naturlig plass. Vi foreslår at forskriften harmoniseres mot lovens tre nivåer. Det er viktig at sontringen mellom ovennevnte tre nivåer gjenfinnes i forskriftens struktur/bestemmelser.

### **Til § 18**

Ordlyden i første punktum bør samsvare bedre med luftfartsloven § 4-1 annet ledd første punktum som lyder: «Et fartøy kan ikke ansees som luftdyktig, med mindre det er slik konstruert, bygd, utstyrt og vedlikeholdt og har slike flyegegenskaper at det tilfredsstiller sikkerhetens krav.» Ikke under noen omstendigheter bør man bruket begrepsparet «design, konstruksjon», siden disse begrepene er synonymmer. («Design» er en unødvendig anglisisme for «konstruksjon»).

Ordlyden i annet punktum stenger for innovasjon, siden den forutsetter at standarden allerede er anerkjent. Innovative flykonstruksjoner kjennetegnes av at de ikke nødvendigvis er anerkjent på forhånd – langt mindre at de bygger på en «standard». Dette er særlig relevant ved elektrifisering av luftfart og innføring av annen innovativ teknologi. Vi foreslår følgende ordlyd:

«Et luftfartøy er luftdyktig når det er slik konstruert, bygd, utstyrt og vedlikeholdt og har slike flyegegenskaper at det kan opereres trygt. Den som har konstruert og bygget luftfartøyet skal legge relevante anerkjente standarder til grunn eller bygge på etterprøvbare matematiske beregninger, praktiske prøver og/eller empirisk dokumentasjon.»

### **Til § 19**

Bestemmelsen introduserer strengere krav enn dem som gjelder for EASA-luftfartøy. Både for komponenter og for luftfartøyet må det skilles mellom komponentfabrikantens vedlikeholdskrav og vedlikeholds**anbefalinger**, slik del-ML skiller mellom «ICA» og «the airworthiness limitation section ('ALS') of the ICAs», jf. ML.A.301 bokstav c nr. 4. Se for øvrig våre kommentarer til § 20. NLF foreslår følgende ordlyd:

---

<sup>6</sup> Ot.prp. nr. 52 (1959–60) s. 15.

«Motor, propell og sikkerhetskritiske komponenter, må før montering i et luftfartøy oppfylle de spesifikasjonene som fabrikanten har betegnet som ufravikelige luftdyktighets-spesifikasjoner.»

### **Til § 20 bokstav a og b**

Det kan ikke forutsettes at det foreligger «produksjonsattest» eller «vedlikeholdsattest» for luftfartøy i eksperimentalklassen. Bestemmelsen må slettes.

### **Til § 20 bokstav d**

Begrepet vedlikeholdsprogram bør ikke ha noen plass når det er snakk om komponenter, siden ordet i forordning (EU) nr. 1321/2014 kun brukes i kontekst av «luftfartøyets vedlikeholdsprogram» («aircraft maintenance programme» – AMP). Dertil må det skilles mellom komponentfabrikantens vedlikeholds*krav* og vedlikeholds*anbefalinger*, slik del-ML skiller mellom «ICA» og «the airworthiness limitation section ('ALS') of the ICAs», jf. ML.A.301 bokstav c nr. 4. I motsatt fall ander man opp med et mer rigorøst og krevende regime for nasjonalt sertifiserte fartøy enn EASA-luftfartøy.

### **Til § 20 bokstav f og g**

Vi har flere innvendinger til disse to delene av bestemmelsene, lest i sammenheng. For det første bør det ikke benyttes et begrep som «instructions for continued airworthiness» («ICA») uten at dette er legaldefinert. I EASA Opinion 07/2019 foreslo EASA en definisjon som muligens kan være anvendbar for *visse* nasjonalt sertifiserte luftfartøy (med tilpasninger), i hvert fall for komponenter som skal benyttes i nyere luftfartøy som oppfyller kravene i ICAO Annex 8. Behovet for å utrede dette nærmere synes klart i lys av de komplekse analysene EASA måtte foreta i NPA 2018-01. Farene med å benytte begrepet udefinert, framkommer av hva EASA skriver i nevnte Opinion 07/2019 på s. 5:

«Experience has shown that there is too much room for interpretation in the current rules and standards, leading to differences and possible safety risks. It appears that different type certificate (TC) holders have different interpretations of what is a complete set of ICA and to what level they are required to control the data that constitutes the ICA. The consequence is that maintenance organisations may not have all the necessary data to perform the maintenance in the correct way, which can lead to the use of unapproved methods.»

Definisjonen EASA foreslår (og som er koordinert med FAA) framkommer forutsetningsvis av utkast til revidert del-21 21.A.7 bokstav a. ICA innebærer ifølge denne bestemmelsen ...

«...instructions which are necessary for ensuring that the airworthiness standard related to the aircraft type and any associated part is maintained throughout the operational life of the aircraft, [and which are developed or referenced by] [the] [holder of a type-certificate, restricted type-certificate, supplemental type-certificate, design change or repair design



approval] when demonstrating compliance with the applicable type-certification basis in accordance with point 21.B.80».

Som man kan se, er det ikke opplagt at teksten er anvendbar for nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Dersom «ICA» i det hele tatt skal benyttes, bør det foreligge en tilpasset norsk definisjon som eksempelvis kan lyde:

«Instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet (IKL) er instruksjoner utarbeidet eller anvist av den som har konstruert eller bygget det aktuelle luftfartøyet eller komponenten og som skal sikre at den luftdyktighetsstandard som opprinnelig er lagt til grunn blir opprettholdt gjennom luftfartøyets/komponentens driftstid.»

Som det framkommer av NPA 2018-01 side 13, kan ICA komme til uttrykk i en rekke ulike dokumenttyper, herunder vedlikeholdsmanualer, servicebulletener mv. Det er dog et vesentlig poeng at del-ML skiller mellom «ICA» og «the airworthiness limitation section ('ALS') of the ICAs», jf. M.L.A.301 bokstav c nr. 4. Som det framkommer av bestemmelsen, er «ALS»-delen av ICA noe et vedlikeholdsprogram «shall include», mens resten av ICA – herunder «maintenance recommendations, such as time between overhaul ('TBO') intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information;» er noe vedlikeholdsprogrammet «shall identify», men som ikke er obligatorisk å utføre, jf. M.L.A.301 bokstav c nr. 5 pkt. d.

Det følger av denne gjennomgangen at:

- ICA bør ikke introduseres, med mindre begrepet legaldefineres
- Legaldefinisjonen bør være på norsk og bygge på EASAs kommende ICA-definisjon, men den må være tilpasset det forhold at det ikke nødvendigvis er snakk om typesertifiserte luftfartøy
- ICA kan *ikke* ubetinget være obligatorisk slik forskriftsutkastet § 20 bokstav f legger opp til. Det må skilles mellom ICA som er luftdyktighetskritisk (dvs. som svarer til «ALS»-delen av ICA), og ICA som ikke er kritisk
- Bokstav g er pr. definisjon allerede omfattet av «ICA». At de skal vurderes og eventuelt ivaretas er korrekt, men dette gjelder også de andre ikke-obligatoriske delene av ICA.

Vi foreslår følgende ordlyd for bokstav f:

«f. alle relevante instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet (IKL) skal være vurdert. IKL skal etterleves i den grad den som har konstruert eller bygget luftfartøyet/komponenten har fastsatt at etterlevelse av relevant IKL er en ufravikelig luftdyktighetsbegrensning».

Bokstav g kan i så fall utgå.

### **Til § 27 siste ledd**

Vi kan ikke se at begrepet «NORMAL CLASS AIRWORTHINESS» har engelskspråklig forankring. Andre stater bruker «standard» på engelsk, ikke «normal».7 Heller ikke begrepet «verified» gir god mening i denne konteksten, siden det uansett ikke er «requirements» som vil bli «verified». Det som skal være «verified» er derimot fartøyene i normalklasse (opp mot «requirements»). Vi foreslår følgende reviderte ordlyd:

«THIS AIRCRAFT IS CLASSIFIED AS EXPERIMENTAL AND DOES NOT MEET INTERNATIONAL REQUIREMENTS APPLICABLE TO STANDARD AIRWORTHINESS CERTIFICATES.»

### **Til § 28 første ledd**

Begrepet «relevante» bør kanskje tydeliggjøres, siden det er snakk om luftdyktighetspåbud. Et luftdyktighetspåbud har som kjent forvaltningsrettslige forskriftsvirkninger, og det bør derfor være klart hvilke påbud som kommer til anvendelse. Eksempelvis kan de angis som påbud utstedt av «state of design» og/eller Luftfartstilsynet. Forslag til revidert ordlyd:

«Alle luftdyktighetspåbud for luftfartøytypen som er utstedt av konstruksjonsstaten eller Luftfartstilsynet og som er relevant for type operasjon og luftfartøyet konfigurasjon skal være fulgt.»

### **Til § 28 annet ledd**

I og for seg følger vel uansett kravet i dette leddet av ML.A.302 bokstav c nr. 5 pkt. d? I så fall kan vel kanskje dette leddet strykes? Om egen bestemmelse likevel skulle være nødvendig, foreslår vi følgende reviderte ordlyd (der vi også bytter ut engelske begrep med norske). Ordlyden samsvarer i grove trekk med ML.A.302 bokstav c nr. 5 pkt. d:

«Alle relevante vedlikeholdsanbefalinger, herunder angitt tid mellom overhaling («TBO»), utstedt i servicebulletener, servicebrev og andre ikke-obligatoriske serviceopplysninger, skal være vurdert og eventuelt ivaretatt.»

### **Til § 28 tredje ledd**

Bestemmelsen bør revideres slik at eventuelle ikke-relevante militære krav kan tilsesettes. Begrepet «luftdyktighetskrav» bør for øvrig ikke benyttes i en sivil kontekst, siden man har skiller mellom obligatoriske og ikke-obligatoriske vedlikeholdsspesifikasjoner. Vi foreslår følgende reviderte ordlyd og oppdeling i to ledd (med nytt fjerde ledd):

«For tidligere militære luftfartøy som overføres til sivil drift i Norge, må alle luftdyktighetspåbud og andre obligatoriske vedlikeholds krav fastsatt av den tidligere militære

---

<sup>7</sup> <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/standard-airworthiness-certificate>

myndigheten etterleves. Luftfartstilsynet kan treffe vedtak om unntak fra slikt påbud, dersom eieren godtgjør at påbudet ikke er relevant for type operasjon eller luftfartøyets konfigurasjon. Alle relevante vedlikeholdsanbefalinger fastsatt av luftfartøyets produsent skal være vurdert og eventuelt ivaretatt.

For tidligere militære luftfartøy som overføres fra utenlandsk sivilt register, skal luftdyktighetspåbud og andre obligatoriske krav fastsatt av sivil luftfartsmyndighet i tidligere registreringsland være oppfylt. Luftfartstilsynet kan treffe vedtak om unntak fra slikt påbud, dersom eieren godtgjør at påbudet ikke er relevant for type operasjon eller luftfartøyets konfigurasjon. Alle relevante vedlikeholdsanbefalinger fastsatt av luftfartøyets produsent skal være vurdert og eventuelt ivaretatt.»

### **Til § 30**

Utskytningssete vil typisk være en integrert del av flyets totale sikkerhetskonstruksjon/-konsept. NLF vil på det sterkeste fraråde en bestemmelse som pålegger operatøren å fjerne en slik sikkerhetsinnretning. Det kan riktignok tenkes konstruksjoner der utskytningssete ikke spiller en avgjørende rolle under aktuell sivil drift. I slike tilfeller bør for det første eieren kunne søke om å deaktivere det. For det andre bør Luftfartstilsynet ha hjemmel til å kreve setet deaktivert. Hovedregelen bør imidlertid være at konstruksjonen bibeholdes, med mindre det finnes klare holdepunkter for noe annet. Forslag til revidert ordlyd følger her:

«Eieren kan søke Luftfartstilsynet om å deaktivere utskytningssete i tidligere militære luftfartøy, dersom eieren godtgjør at sikkerheten likevel er tilfredsstillende ivaretatt. Luftfartstilsynet kan gi eieren pålegg om å deaktivere utskytningssete i tidligere militære luftfartøy, dersom Luftfartstilsynet godtgjør at det totale sikkerhetsnivået for flygeren og tredjepart blir høyere med deaktivert sete.»

### **Til § 34**

NLF foreslår nytt tredje ledd for å sikre at dagens anførte praksis (som blant annet innebærer at amerikanske STC-er godkjennes uten videre<sup>8</sup>) videreføres:

«Større modifikasjoner godkjent gjennom supplerende typesertifikat utstedt av konstruksjonsstaten eller stat som Norge har bilateral flysikkerhetsavtale med er fritatt for kravet til godkjenning i første og annet ledd.»

### **Til § 35**

NLF kan ikke se behov for denne bestemmelsen, da veiingskrav allerede følger av forskrift om luftfartsoperasjoner med nasjonalt sertifiserte luftfartøy § 2 første ledd, jf. forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg VII (del-NCO) NCO.POL.105. Denne bestemmelsen lyder:

---

<sup>8</sup> Referanse hos Luftfartstilsynet vedr. denne praksisen: Tom Gøran Jodal.

*«(a) The operator shall ensure that the mass and, the CG of the aircraft have been established by actual weighing prior to the initial entry into service of the aircraft. The accumulated effects of modifications and repairs on the mass and balance shall be accounted for and properly documented. Such information shall be made available to the pilot-in-command. The aircraft shall be reweighed if the effect of modifications on the mass and balance is not accurately known.*

*(b) The weighing shall be accomplished by the manufacturer of the aircraft or by an approved maintenance organisation.»*

NLF mener denne bestemmelsen ivaretar hensynene på en god måte. Å dublere med tilleggskrav i nasjonalt regelverk er retts teknisk u hensiktsmessig. NLF foreslår følgende ordlyd i § 35:

«Luftfartøyet skal til enhver tid oppfylle kravene til veiing i NCO.POL.105, jf. forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg VII (del-NCO).»

### **Til § 38 første ledd**

Hvorvidt fartøyet skal besiktes, bør fastsettes av Luftfartstilsynet etter en konkret skjønnsmessig helhetsvurdering, jf. over. Dette gir også best samsvar med luftfartsloven § 4-2 som i annet ledd åpner for at besiktning kan foretas av norsk eller utenlandsk sakkyndig. Forslag til revidert ordlyd:

«Luftfartstilsynet kan fastsette at luftfartøyet skal besiktes. Luftfartstilsynet kan tillate at besiktigelse foretas av norsk eller utenlandsk sakkyndig som den oppnevner, eller ved utenlandsk myndighet.»

### **Annet – behov for dispensasjonshjemmel**

Siden forskriften dekker et bredt utvalg av spesielle flytyper og enkeltstående flyindivider, vil det ventelig være behov for å ha en liten åpning for dispensasjoner. Vi foreslår derfor en dispensasjonshjemmel etter mønster fra den som gjelder EASA-luftfartøy, jf. forordning (EF) nr. 216/2008 artikkel 14 nr. 4 og nr. 6.

Vi foreslår følgende ordlyd:

«Luftfartstilsynet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften ved uforutsette og presserende driftsforhold eller driftsbehov av begrenset varighet, forutsatt at unntakene ikke påvirker sikkerhetsnivået negativt.

Luftfartstilsynet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften i andre særlige tilfeller dersom søkeren godtgjør at beskyttelsesnivået som denne forskriften gir blir oppnådd med andre midler.»

Avslutningsvis vil vi oppfordre Luftfartstilsynet til at det videre arbeidet med forskriften skjer gjennom tett dialog med en referansegruppe, der representative organisasjoner deltar. Antallet kommentarer ovenfor indikerer at arbeidet med forskriften hadde vært tjent med tettere dialog underveis. Arbeidet med BSL G 4-1 og BSL G 2-1 er gode eksempler på hvordan referansegruppearbeid kan bidra til gode prosesser.

Vi håper innspillene er nyttige og vil tas i betraktning i det videre arbeidet. Vi ser fram til et fortsatt godt samarbeid i arbeidet med å sikre trygge luftfartsoperasjoner.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



John Eirik Laupsa  
Generalsekretær

Stian Kultorp  
Fagkontakt, motorfly



Torkell Sætervadet  
Rådgiver