

Luftfartstilsynet
Pr. epost: postmottak@caa.no

Deres ref.: 17/11940-29

Vår ref.: SF37ADM-1162717282-8484

17. desember 2020

Høringssvar vedr. utkast til forskrift om luftfartsoperasjoner

Norges Luftsportforbund (NLF) mener at utkastet til forskrift om luftfartsoperasjoner med «vedlegg 1-luftfartøy» er godt, framtidsrettet og stort sett forholdsmessig. Utkastets struktur har logisk og naturlig sammenheng med risikohierarkiet som allmennflyging reguleres etter. Det klare hjemmelsgrunnlag for opplevelsesflyging som her foreslås, vil kunne styrke den kulturhistoriske formidlingen som flyging med historiske fly innebærer. Samtidig vil det kunne bidra til økt aktivitet innen allmennflyging, så vel som til rekruttering til luftfarten.

Generelle bemerkninger

NLF er godt fornøyd med utkastet til forskrift. Vi mener det er avgjørende å sikre forutsigbare og klare hjemmelsgrunnlag som kan understøtte både allmennflyging og opplevelsesflyging. Vi vil særlig framheve viktigheten av at forskriften er forholdsmessig i tråd med risikohierarkiet. På overordnet nivå mener vi Luftfartstilsynet har lyktes godt med å foreslå forholdsmessige tiltak, samtidig som utkastet gir god harmoni med regjeringens «Strategi for småflyverksemda i Noreg» og Luftfartstilsynets policydokument «Fremtidens regulering av allmennflyvningen i Norge».

Gjennom dialogen med våre klubber og medlemmer ser vi at det kan være behov for noe veiledningsmaterieell som tydeliggjør at kapittel 2, 3 og 4 representerer stigende nivåer i risikohierarkiet. Ikke minst er det viktig å tydeliggjøre at kapittel 2 i utgangspunktet gir felles rammer som for operasjoner med EASA-luftfartøy, mens kapittel 3 og 4 handler om «noe mer».

På basis av innspill fra blant andre *NLF akrouvalget* og *Nedre Romerike Flyklubb – veteranflygruppen*, har vi også noen konkrete forslag til endringer:

Til § 2 første ledd

Luftfartstilsynet skriver her «forordning (EU) 965/2012 vedlegg VII (Part-NCO)». Riktig betegnelse er i henhold til EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 62/394 av 5. oktober 2017, jf. senere endringer, herunder nr. 80/569 av 3. desember 2020 side 6 følgende:

Forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg VII (del-NCO) [vår utheving med gul bakgrunn]

NLF vil nevne at forordninger som publisert i EØS-tillegget er rettslig bindende i slik form, jf. EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a, jf. artikkel 129 nr. 1 tredje ledd, jf. EØS-loven § 1. NLF vil henstille til begrepsbruk i norske forskrifter som reflekterer begrepene som benyttes i rettslig bindende EØS-rettsakter.

Til § 2 annet ledd

Luftfartstilsynet skriver her «forordning (EU) 2018/1976 kapittel 1». Dette vil formodentlig være feil betegnelse, i og med at de operative delene finnes i «annex I» og «annex II» (engelsk versjon), som på norsk oversettes til «vedlegg I og II», jf. over.

Til § 2 tredje ledd

Luftfartstilsynet skriver her «forordning (EU) 2018/395 kapittel 1». Dette vil formodentlig være feil betegnelse, i og med at de operative delene finnes i «annex I» og «annex II» (engelsk versjon), som på norsk oversettes til «vedlegg I og II», jf. over.

Til § 5

NLF stiller seg bak forslaget om at passasjerer signerer et standardisert dokument hvor risikobildet og sikkerhetsnivå er forklart. Formuleringen «... at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til teknisk standard» kan imidlertid gi et misvisende inntrykk av luftfartøyets faktiske tilstand. Vi foreslår følgende endrede formulering:

«... at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til sertifisering, men at luftfartøyet er godkjent og vedlikeholdt etter gjeldene nasjonale standarder for aktuell fartøykategori».

Til § 6

NLF er enig i at passasjerer må kunne kansellere turen uten å bli belastet økonomisk. Vi foreslår imidlertid at ordlyden endres fra «avbryte» til «kansellere». For en tur som er påbegynt, men som avbrytes underveis, bør passasjer kunne belastes for den gjennomførte delen av flyturen, i tråd med alminnelige avtalerettslige prinsipper.

Til § 15 første ledd

NLF støtter en reguleringstilnærming basert på myndighetsgodkjent sikkerhetssystem. Formuleringen «utviklet etter en anerkjent standard for kvalitetssystem» kan imidlertid med fordel revurderes. Etter NLFs syn, bør organisasjonen selv kunne velge standard, så lenge standarden/systemet oppfyller hensikten. Om standarden er «anerkjent» er for det første ikke i seg selv avgjørende i et paradigme basert på målstyring, og for det andre er det ikke uten videre klart hva «anerkjent»-kravet reelt innebærer. Siden kravet uansett vil forutsette skjønnsmessige vurderinger fra myndighetenes side,

foreslår NLF at formuleringen «etter anerkjent standard for kvalitetssystem» erstattes med «med struktur og oppbygning som tilrettelegger for kvalitets- og sikkerhetsarbeid».

Til § 21 tredje ledd

Det forutsettes her at flyene skal være eid av organisasjonen eller dens medlemmer. Det vil som for ordinær allmennflyging være vanlig at fly leies inn fra eksterne eiere og driftes på frivillig basis. Vi foreslår en ordlyd som også dekker dette, samtidig som det bør forutsettes at det finnes en skriftlig leieavtale basert på «dry lease» som regulerer ansvarsforholdene mellom eier og operatør. Kriteriet om «dry lease» har for øvrig samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012 artikkel 6 (4a) bokstav c, hvor følgende formulering benyttes:

«... on the condition that the aircraft is operated by the organisation on the basis of ownership or dry lease».

Hensynet til ensartet reguleringstilnærming understøtter med andre ord vårt forslag.

Til § 22 første ledd

Krav om flyging fra en forhåndsdefinert flyplass er etter NLFs syn unødvendig strengt. Dersom flyplassen er egnet for aktuell type fly, bør det være tilstrekkelig. Flygere som flyr historiske fly har fløyet på flystevner over hele Norge og er kjent med de fleste aktuelle plasser. Det er *som sådan* ingen flyoperative forskjeller om en flyr alene eller med passasjerer, skjønt risikohierarkiet kan tale for en mer forsiktig tilnærming når man flyr med utenforstående passasjer. Topografiske og meteorologiske forhold er faktorer som fartøysjefen alltid skal inkludere i sin planlegging, og ekstra marginer er noe fartøysjefen forutsettes å legge til ved passasjerflyging, uavhengig av aktuell flyplass.

Vi mener det gir liten sikkerhetsgevinst og er lite hensiktsmessig at det forutsettes faste ruter som skal godkjennes av luftfartsmyndigheten. En stedlig operatør er best kjent med lokale forhold og vil kunne gjøre nødvendige avveininger for å sikre optimalt rutevalg. Det kan også være temporære begrensninger som aktive restriksjonsområder som gjør at en fast rute ikke kan flys. På dager med mye flyging bør dessuten rutene varieres noe av hensyn til omgivelsene for å unngå at lyd fra luftfartøy konsentreres mer enn nødvendig. Et alternativ kan være at lokal arrangør av flyshow eller flyplassoperatør/kon-sesjonshaver på fremmed plass godkjenner omfang og flyruter for slik opplevelsesflyging. Dette vil sikre at lokale forhold blir ivaretatt i forbindelse med flygingen.

Konkurransemessig begrunnende begrensninger knyttet til bruk av flyplasser og områder framstår som uforholdsmessige tiltak. Antall og typer veteranfly i Norge er meget begrenset, og flyene er lokalisert til bestemte flyplasser. Eksempelvis er Dakota på Torp, Vampire på Rygge, Spitfire og Mustang på Sola, etc. Hvis ikke disse skal kunne fly opplevelsesflyging fra andre plasser enn hjemmebasen, setter det store begrensninger for aktiviteten.

Til § 22 annet ledd

Vi anser at kravet om innlevering av reiseplan til lufttrafikkjenesten for all opplevelsesflyging er uforholdsmessig. Begrunnelsen om at dette vil lette søk og redning etter et eventuelt havari bør sees i sammenheng med at det flys korte forhåndsdefinerte ruter, ofte i G-luftrom hvor det ikke er kontakt

med lufttrafikkjenesten. Operatørens bakkepersonell er også kjent med ruten som skal flys slik at eventuelt søk og redning kan bli iverksatt om flyet ikke kommer tilbake til stipulert tid. NLF foreslår at det isteden forutsettes at fartøysjef utstyres med personlig nødpeilesender i tillegg til flyets nødpeilesender.

Til § 22 siste ledd

Forbudet mot å ha med flere enn én passasjer der passasjer har adgang til kontrollene, mener vi er unødvendig. En hvilken som helst passasjer kan sette sikkerheten i fare ved en bevisst ondsinnet handling. Våre klubbers erfaring er at vurdering av fysisk og psykisk egnethet under briefing av passasjerer før flyging vil være tilstrekkelige tiltak for å holde denne risikoen til et akseptabelt nivå.

Til § 24 første ledd

Benevnelsen «flygesjef» er gått ut av bruk innenfor vårt segment. I dag brukes betegnelsen «operativ leder», og vi foreslår samme betegnelse i § 24.

Kravet til at flygesjefen/operativ leder skal inneha «sertifikat for kommersiell luftfart» mener vi ikke bare er uforholdsmessig og lite relevant, men også kan virke mot sin hensikt. Dette fordi den potensielt faglig best egnede kandidat kan tenkes å være person som ikke innehar slikt sertifikat. Det er etter vår mening viktigere med kompetanse innenfor drift av flytypen som skal opereres enn å ha den formelle kvalifikasjonen som her kreves. Eksempelvis kan militær bakgrunn eller instruktørbakgrunn på flytypen med fordel tillegges mer vekt enn formelle sertifikater. Ordlyden i paragrafen bør derfor modifieres slik at også andre kandidater enn innehavere av ATPL/CPL kan bli godkjent som flygesjef/operativ leder. NLF foreslår at det utarbeides en ytelsesbasert formulering, der realkompetanse tillegges særlig vekt.

Til § 24 annet ledd, jf. tredje ledd

NLF mener det er unødvendig strengt og byråkratisk at flygesjef/operativ leder skal autorisere hver flyging. I og for seg kan bruk av bestemmelsen i tredje ledd bøte på dette, men vi vil foreslå en motsatt tilnærming: At utgangspunktet er selvautorisering, men at autorisasjon fra flygesjef/operativ leder kan innføres som et kompenserende tiltak der erfaringsnivået til flygeren gjør dette nødvendig.

Annet

Med referanse til Luftfartstilsynets bruk av begrepene «anneks I»/«anneks II» i høringsbrevet, henstiller NLF til at Luftfartstilsynet heretter benytter «vedlegg I»/«vedlegg II», respektive vedlegg I-luftfartøy / vedlegg II-luftfartøy. NLF viser til at gjeldende grunnforordning som publisert i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende ([nr. 12/48 av 25.02.2016](#)) benytter begrepet «vedlegg II», og at den nye grunnforordningen i norsk offisiell oversettelse etter alt å dømme også vil benytte «vedlegg»-begrepet. NLF viser – som over – til at forordninger som publisert i EØS-tillegget er rettslig bindende i slik form, jf. EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a, jf. artikkel 129 nr. 1 tredje ledd, jf. EØS-loven

§ 1. NLF vil oppfordre til begrepsbruk i norske forskrifter som reflekterer begrepene som benyttes i rettslig bindende EØS-rettsakter.

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