



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Adressater iflg. liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/418-

28.01.2015

**HØRINGSBREV – FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM SERTIFISERING AV  
BESETNINGSMEDLEMMER**

**1. INNLEDNING**

Herved oversendes utkast til ny forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer på høring.

Utkastet til forskriften er en videreføring av forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer av 16. juli 2013 nr. 916, som gjennomfører forordning 1178/2011 om sertifisering av besetningsmedlemmer. Utkastet til ny forskrift inneholder forslag om å delegere forvaltningsmyndighet til Norges Luftsportforbund (NLF) på seilfly- og ballongområdet. Utkastet vil også gjennomføre de siste endringene som er foreslått av EU-kommisjonen i forordning 1178/2011. I tillegg gjøres det enkelte redaksjonelle endringer i forskriften.

Høringsbrevet er delt inn i hovedelementer:

Delegering av forvaltningsmyndighet til Norges Luftsportforbund (NLF) på seilfly- og ballongområdet (pkt 2) og gjennomføring av endringer i forordning 1178/2011 (pkt 3).

**2. DELEGERING AV FORVALTINGSMYNDIGHET TIL NORGES  
LUFTSPORTFORBUND**

**2.1 Bakgrunn**

Det er i dag ca 500 aktive seilflyutøvere og 10 ballongutøvere i Norge. Etter dagens nasjonale regelverk for seilfly og ballong skal utøvere av denne type luftsport ha gjennomgått en opplæring og ha dokumentasjon som bekrefter dette. Regelverket beskriver ikke det nærmere innholdet i disse kravene annet enn at Luftfartstilsynet (LT) skal godkjenne NLFs system for ivaretagelse av dette. Denne godkjenningen innebærer ikke en delegering av offentlig myndighet til NLF, men kun en godkjenning av at NLFs system anses å ivareta kravene i forskriften. NLF utsteder på bakgrunn av dette seilfly- og ballongtillatelse til aktuelle

kandidater. NLF er imidlertid ikke i dag en luftfartsmyndighet, men en organisasjon som i denne sammenhengen er underlagt Luftfartstilsynets tilsyn. Tillatelsen som gis er ikke et offentligrettslig sertifikat.

Et nytt EU/EØS-regelverk, forordning 1178/2011, ble gjennomført i norsk rett i juli 2013. Gjennom forordningen stilles det krav til at det utstedes sertifikat til utøvere av ballong- og seilflyaktivitet. I tillegg ble det innført et nytt sertifikatnivå: Light aircraft pilot licence (LAPL). Opprinnelig var det bestemt at bestemmelsene på dette området skulle tre i kraft 8. april 2015. EU-kommisjonen har imidlertid foreslått at denne fristen utsettes til 8. april 2018. Etter dette tidspunkt vil det ikke lenger være mulig å utstede nasjonale seilfly- og ballongførerbevis.

Samferdselsdepartementet mener at NLF vil kunne utøve sertifiserings- og tilsynsoppgavene etter de nye felles europeiske reglene for seilfly og ballong på en effektiv og god måte. Departementet mener at dette vil være i tråd med regjeringens målsetning om forenkling og effektivisering i forvaltningen. Videre er det viktig å støtte opp om den kompetansen som NLF har opparbeidet over mange år. I tillegg er dette en måte å begrense at Luftfartstilsynet blir tillagt nye oppgaver som andre vil kunne utføre på en tilfredsstillende måte.

Innen 8. april 2018 må alle seilfly- og ballongførerbevis være konvertert til nye sertifikater, og all utdanning skal etter denne dato skje i regi av en godkjent treningsorganisasjon. For at NLF skal kunne utføre konverteringer og godkjenninger innen overgangsfristens utløp, ønsker Samferdselsdepartementet å delegere myndighet til NLF så snart som mulig.

## **2.2 Hjemmel for delegering**

Det følger av luftfartsloven § 15-3 annet ledd at departementet kan delegere kompetanse til å fatte enkeltvedtak etter bestemmelser gitt i eller i medhold av luftfartsloven til luftfartsforeninger. I forarbeidene til denne bestemmelsen ble Norsk Aeroklubb (NLFs forgjenger) særlig trukket frem som en organisasjon det kunne bli aktuelt å overføre myndighet til.

## **2.3 Ansvarlig nasjonal myndighet**

Ifølge forordning 1178/2011 artikkel 11b kan staten utpeke flere enheter som ansvarlig nasjonal myndighet (competent authority) såfremt ansvarsområdet til disse er klart definert og nødvendige koordineringer mellom disse er ivaretatt.

I dag er Luftfartstilsynet ansvarlig nasjonal myndighet etter forordning nr. 1178/2011. Departementet foreslår i utkastet til forskrift at NLF gis myndighet til å forvalte bestemmelsene i forordning 1178/2011 så langt de gjelder seilfly og ballong, se utkastets § 3. Nærmere bestemt omfatter dette myndighet til å utstede følgende sertifikater:

- SPL (sailplane licence, seilflysertifikat) jf. forordning 1178/2011, vedlegg I.
- BPL (balloon licence, ballongsertifikat) jf. forordning 1178/2011 vedlegg I.
- LAPL-S (Light aircraft pilot licence, sertifikat for lettere luftfartøyer- seilfly) jf. forordning 1178/2011, vedlegg I.
- LAPL-B (Light aircraft pilot licence, sertifikat for lettere luftfartøyer-ballong) jf. forordning 1178/2011, vedlegg I.

Videre gis det myndighet til å utstede særskilte rettigheter til ovennevnte sertifikater, jf. forordning 1178/2011 vedlegg I kapittel I.

Myndigheten omfatter tilsyn og håndheving av regelverket, jf. forordning 1178/2011, jf. forordning 290/2012, vedlegg VI, kapittel III. NLF skal herunder gis myndigheten til å drive adgangskontroll og tilsyn med utøvere med seilfly- eller ballongsertifikater og utdanningsinstitusjoner som tilbyr trening til de aktuelle sertifikatene.

NLF skal bistå departementet og LT i regelverksarbeid, men NLF gis ikke kompetanse til å fastsette forskrifter.

NLF blir luftfartsmyndighet på et begrenset område, og NLF vil på ordinært vis bli direkte underlagt departementets instruksjonsmyndighet og kontroll.

NLF gis ikke myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr, jf. luftfartsloven § 13-5a. Dette er et gebyr som tilfaller statskassen. Ettersom NLF ikke er en offentlig etat, mener Samferdselsdepartementet at det er mest naturlig at departementet selv ilegger overtredelsesgebyr i tilfeller der dette er aktuelt. Se utkast til forskrift § 6. En eventuell klage på vedtak som ilegger mulkt og gebyr, vil måtte behandles av Kongen i statsråd.

## **2.4 Klageinstans**

Samferdselsdepartementet skal være klageinstans for enkeltvedtak som NLF treffer, jf. utkast til forskrift § 4. NLF må på vanlig måte forberede klagen før den oversendes Samferdselsdepartementet for behandling, jf. forvaltningsloven § 33.

## **2.5 Rollefordeling**

Når NLF tildeles myndighet som luftfartsmyndighet for seilfly og ballong, vil NLF og LT betraktes som sideordnede nasjonale myndigheter etter forordning 1178/2011. Myndigheten til NLF vil imidlertid være begrenset til seilfly og ballong og kun innenfor den kompetanse som forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer gir grunnlag for.

Koordinering mellom LT og NLF, og mellom Samferdselsdepartementet og NLF, vil være nødvendig bl.a. med hensyn til tilsyn fra EASA, deltakelse i nasjonale og internasjonale møter, høringsuttalelser osv. Det må i denne forbindelse etableres klare skiller mellom hvem som har hvilke roller, NLF, LT eller SD, og grensen mellom disse. Denne rollefordelingen vil Samferdselsdepartementet nærmere fastsette i en instruks til NLF.

## **2.6 Forvaltningskompetanse**

### *Krav til forvaltningsmyndighet*

Det følger av forordning 1178/2011 art 11b nr. 3 at staten skal sørge for at vedkommende myndighet(er) har nødvendig kapasitet til å sikre tilsyn med alle personer og organisasjoner som omfattes av deres tilsynsprogram, herunder at de har tilstrekkelige ressurser til å oppfylle kravene i forordningen.

Når NLF blir delegert rollen som ansvarlig myndighet for seilfly og ballong, vil dette bety at NLF blir en forvaltningsmyndighet. NLF må i denne sammenheng følge prinsipper for forsvarlig saksbehandling og god forvaltningsskikk. Et annet viktig element er forholdet til offentlighetsloven og håndtering av innsynsbegjæringer. NLF må videre etablere arkivsystemer, saksbehandlingssystemer og eventuelt andre IKT-systemer som brukes i det offentlige. Det vil herunder være viktig at NLF og LT har kommunikasjonsløsninger som gjør det mulig å dele opplysninger seg imellom for personer som innehar flere sertifikatrettigheter.

#### *Hvordan NLF vil møte kravene til forvaltningskompetanse*

NLF vil sende sine medarbeidere på kurs i offentlig forvaltning i forkant av at organisasjonen får rollen som nasjonal myndighet. Ved eventuelle nyansettelse vil det vektlegges at kandidatene har kompetanse innen offentlig forvaltning. NLF vil i utgangspunktet ikke ansette en jurist, men vil heller søke juridisk bistand eksternt når det blir behov for dette. NLF vil påse at de nødvendige saksbehandlingsrutiner blir innarbeidet i organisasjonen og at deres korrespondanse registreres i samsvar med reglene for offentlig journal. NLF vil herunder blant annet måtte håndtere innsynsbegjæringer på lik linje med andre forvaltningsorganer.

#### *Arbeidsmengde og ressursbehov*

Om dagens aktivitetsnivå fortsetter, vil den kompetente myndigheten i første omgang måtte konvertere om lag 500 seilflysertifikater og 10 ballongførersertifikater. Sertifikatene er livsvarige. Når nåværende tillatelser er konvertert til EASA-sertifikater, vil det utstedes om lag 30 nye seilflysertifikater årlig. Vedlikehold av adresser og endring av rettigheter vil medføre gjenutstedelser av en del av de 500 seilflysertifikatene hvert år. I tillegg til sertifikatutstedelser må det godkjennes og føres tilsyn med eventuelle treningsorganisasjoner for seilfly og ballong.

NLF planlegger å benytte eksisterende bemanning i sertifikat- og lisensavdelingen. Det er viktig å understreke at de nevnte personene i dag *ikke* er involvert i utdanningsvirksomhet i NLF og at de heller ikke vil bli det. En del av de andre administrative arbeidsoppgavene de aktuelle medarbeiderne utfører i dag, må settes ut til eksterne når NLF blir ansvarlig nasjonal myndighet for å sikre den nødvendige forvaltningskapasiteten.

#### *Håndbok*

Det er et krav etter forordning 1178/2011, jf. forordning 290/2012, at NLF etablerer en håndbok (management system) med detaljerte prosedyrer for utøvelsen av myndighetsoppgavene. NLF vil kvalitetssikre håndboken ved bruk av eksternt kompetanse innen offentlig forvaltning. Håndboken skal ferdigstilles innen delegasjonsvedtaket treffes. Håndboken vil være et levende dokument og vil bli revidert årlig. I tillegg vil håndboken – ved behov – bli revidert i etterkant av interne og eksterne revisjoner.

#### *Forvaltningskultur*

All erfaring viser at kursing og kunnskap om regler ikke alene er tilstrekkelig for å sikre god forvaltningsskikk. Det er avgjørende at personer som settes til å håndheve reglene *i praksis* viser forståelse for og tar inn over seg de overordnede hensyn som regelverket og de generelle normer for god forvaltningsskikk skal ivareta. En bevissthet om at NLF skal behandle borgerne også i samsvar med de lovgitte rettigheter disse borgerne har, må dyrkes i

organisasjonen. For å lykkes med dette er det viktig at NLF kontinuerlig jobber med sin forvaltningskultur.

## **2.7 Interessekonflikt - habilitet**

Når NLF blir tildelt forvaltningsmyndighet, må organisasjonen også følge reglene om habilitet i forvaltningslovens kapittel II. En forvaltningstjenestemann vil kunne bli inhabil dersom han har en slik tilknytning til saken eller partene at det er fare for at han ikke vil bedømme saken upartisk. Det oppstilles også habilitetskrav i forordning 1178/2011 art 11b nr. 4.

Hensyn bak habilitetsreglene er for det første å hindre et uriktig resultat. For det andre skal reglene sørge for at folk har tillit til at tjenestemennene handler upartisk. Habilitetsreglene er også ment å beskytte tjenestemennene fra å komme i ubehagelige situasjoner hvor de må avgjøre en sak i favør eller ufavør en person de liker eller misliker.

NLF er en interesseorganisasjon, som bl.a. skal ivareta medlemmenes interesser. Samtidig har NLF gjennom flyklubbene utdannet flygere innenfor luftsportssegmentet. Seilflyseksjonen i NLF kan søke å bli godkjent som en sentral utdanningsinstitusjon (ATO), jf. forordning 1178/2011.

### *Utfordringer*

Det kan oppstå habilitetsproblemer med hensyn til personer som skal behandle enkeltsaker, særlig når man opererer i et lite miljø hvor "alle kjenner alle". Det må derfor skapes klare skiller mellom utdanningsorganisasjonen og myndigheten. For å bidra til å synliggjøre dette skillet vil NLF profilere myndighetsfunksjonen under navnet sportsflysertifikat.no. Det må etableres ordninger som sikre at personer som innehar stillinger i sportsflysertifikat.no, ikke er de samme som innehar verv eller har andre oppgaver i interesseorganisasjonen, som kan bidra til at tilliten til myndigheten blir svekket. Det vil være essensielt at dette skillet ikke bare er synlig og kjent innad i organisasjonen, men at saksbehandlingen også utad fremstår som objektiv og forsvarlig.

Det vil videre kunne oppstå interessekonflikt mellom NLF som interesseorganisasjon og sportsflysertifikat.no. Dette gjelder særlig i saker som angår NLFs politiske arbeid, hvor NLF skal arbeide for medlemmenes interesser overfor myndighetene. Dette kan f.eks. være i høringer av regelverk og i konkrete saker med personer som er medlemmer av NLF, hvor NLF som medlems- og interesseorganisasjon har interesse av sakens utfall. Det må ikke fremstå slik at NLF både representerer «markedet» og luftfartsmyndigheten. Det må derfor etableres klare skiller mellom interesseorganisasjonen og myndigheten.

### *Organisering*

NLF har beskrevet for Samferdselsdepartementet at de vil organisere den nye myndigheten slik at det ikke er noen bindinger mellom personell i treningsorganisasjoner for seilfly og ballong som NLF drifter, og myndighetsfunksjonene i NLF. Vi viser til vedlegg 2 for nærmere beskrivelse av dagens organisering i NLF og forslag til ny organisasjonsmodell.

Det vil bli nedfelt i instruksen som gis til NLF, at NLF må organiseres på en så betryggende måte slik at det ikke kan stilles spørsmål ved om organisasjonens myndighetsavgjørelser er bygget på en uhildet og saklig vurdering.

## **2.8 Økonomiske og administrative konsekvenser**

### *Gebyrer*

Alle oppgavene som knytter seg til NLFs myndighetsarbeid, vil bli finansiert gjennom gebyrer som betales av sertifikatnehaverne og tilsynsobjektene til NLF. Se utkast til endringsforskrift § 5.

Gebyrene vil fastsettes av NLF. Gebyret skal ikke overstige kostnadene NLF har ved å utføre de pålagte myndighetsoppgavene. Gebyret skal ikke inntektsføres på statsbudsjettet.

NLF innkrever allerede et gebyr for det arbeidet de gjør i dag, når det gjelder lisensiering av ballong- og seilflyaktører. I dag er gebyret for utstedelse av seilflylisens fra NLF på kr. 665. Etableringen og driften av myndighetsfunksjonen i NLF vil medføre kostnader som NLF i dag ikke har. NLF har som målsetning å beholde gebyret for sertifikater under 1 000 kroner. Luftsportsmiljøet er avhengige av ubetalte frivillige personer. NLF vil derfor ikke legge gebyr på instruktør- og kontrollantbevis.

Det nye gebyrregimet vil i seg selv representere lite nytt for NLF, bortsett fra at kostnadene knyttet til myndighetsoppgaver må holdes adskilt fra de andre oppgavene i organisasjonen dvs. at de må føres i egne budsjetter og regnskap.

### *Tilsyn med gebyrfastsettelsen*

Luftfartstilsynet vil føre tilsyn med at NLF fastsetter gebyrene etter ovennevnte prinsipper. Tilsynsfrekvensen vil følge av instruksen.

### *Oppfølging fra LT og SD*

Det må påregnes noe oppfølging av NLF, særlig i startfasen. Sett i lys av NLFs begrensede saksmengde, vil denne oppfølgingen mest sannsynlig ikke medføre stor administrativ belastning for verken Luftfartstilsynet eller Samferdselsdepartementet. Oppgavene knyttet til oppfølging vil utføres innenfor gjeldende rammer.

## **2.9 Fastsettelse av instruks**

Som nevnt over, skal det fastsettes en instruks for NLFs arbeid. Denne instruksen skal blant annet skissere rollefordelingen mellom NLF, LT og SD. Videre skal instruksen fastsette rammene for departementets instruksjonsmyndighet overfor NLF. Instruksen vil også omfatte rutiner for NLFs rapportering til SD.

# **3. GJENNOMFØRING AV ENDRINGER I FORORDNING NR. 1178/2011**

## **3.1 Innledning**

### *Bakgrunn*

EU kommisjonen og EASA (European Aviation Safety Agency) har igangsatt et prosjekt for å evaluere hvordan de nye reglene virker inn på allmennflysegmentet i luftfarten, og hvordan

man ønsker at de regulatoriske rammevilkårene for dette segmentet skal være. Dette prosjektet har fått navnet "General Aviation Roadmap". Et element av dette arbeidet er å utarbeide et tredje alternativ som gjør at allmennflysegmentet ikke omfattes av reglene for komplekse og ikke-komplekse utdanningsorganisasjoner (Approved Training Organizations - ATO). Som følge av dette har EU-kommisjonen nå lagt frem et forslag til endring av forordning 1178/2011, der fristene for å implementere forordningen forlenges for allmennflysegmentet.

#### *Om forordningen:*

Endringsforordningen er utarbeidet av EU-kommisjonen og EASA. Det første utkastet til regelverk ble presentert for EASA-komiteen i juli 2014. Forslaget ble utarbeidet uten forutgående høringsrunder, ettersom forslaget må tre i kraft før 8. april 2015.

Utkast til regelverk ble behandlet av EASA-komiteen i oktober 2014, og endringsforordningen er gjort tilgjengelig for Europaparlamentet og Rådet. Det tas sikte på at forordningen vedtas av EU-kommisjonen og trer i kraft i EU innen 8. april 2015.

#### *Gjennomføring i norsk rett:*

Forordningen omfattes av EØS-avtalens virkeområde, og Norge vil derfor være forpliktet til å gjennomføre forordningen i norsk rett. Slik gjennomføring skjer ved fastsettelse av norsk forskrift med bestemmelse om at forordningen skal gjelde i Norge. Se utkast til forskrift § 1.

### **3.2 Nærmere om innholdet i endringsforslaget**

#### *Forslagets innhold og formål:*

Forordning 1178/2011 del ORA (Organisational Requirements for Aircrew) krever at dagens treningsorganisasjoner for lett luftfart, som leverer utdanning til privatflygersertifikatene PPL, LAPL og seil- og ballongflyger sertifikater, skal sertifiseres til å bli såkalte Approved Training Organizations (ATO) innen 8. april 2015. Dette innebærer blant annet krav til en mer kompleks driftsform enn hva som gjelder i dag. På grunnlag av sterke tilbakemeldinger fra allmennflysegmentet og fra enkelte medlemsstater om at dette innebærer uforholdsmessig overregulering av denne delen av luftfarten, samt det pågående arbeidet med et veikart for allmenflysegmentet (*General Aviation Roadmap*), foreslår EU-kommisjonen enkelte endringer i forordning 1178/2011.

For å skaffe seg nødvendig tid til å vurdere hvilken løsning som vil være best tilpasset slike treningsorganisasjoner og det sikkerhetsnivået som er ønskelig, foreslår EU-kommisjonen at overgangsreglene for disse treningsorganisasjonene forlenges til april 2018. Nærmere bestemt foreslås følgende endringer i forordning 1178/2011:

- Artikkel 10 (a) (3) foreslås endret slik at krav til sertifisering som ATO for treningsorganisasjoner godkjent etter nasjonalt regelverk (JAR-godkjent) før 8. april 2015 og som leverer PPL-sertifikat utdanning, ikke trer i kraft før 8. april 2018. Denne bestemmelsen endres også slik at JAR-godkjente treningsorganisasjoner som er sertifisert for utdanning til PPL-sertifikat, i tillegg kan tilby utdanning til LAPL-sertifikat på visse vilkår.
- Artikkel 12 (2) foreslås endret slik at medlemsstatene kan forlenge overgangsfristene for

utdanningsreglene (i forordning 1178/2011 annex I) som omhandler LAPL-, SPL- og BPL-sertifikater, samt kan forlenge overgangsfristene for enkelte rettigheter innen lett luftfart.

- Det foreslås videre at medlemsstatene kan forlenge overgangsfristene slik at det ikke stilles krav om ATO-sertifisering for treningsorganisasjoner som leverer utdanning til nasjonale LAPL-, SPL- og BPL-sertifikat før 8. april 2018.

EU-kommisjonen benytter også anledningen til å ta inn en del andre spredte endringer av forordning 1178/2011. Dette er rettelser av feil og andre korrigeringer som foreslås på grunnlag av erfaringer fra den første tiden denne forordningen har virket. Blant annet foreslås følgende:

- Økning av øvre aldersgrense for kommersielt ballongsertifikat fra 65 til 70 år.
- Harmonisering av reglene om rettighetsforlengelse for en-motors landfly og en-motors sjøfly, slik at reglene blir lik et unntak (etter art. 14(6) i basisforordningen 216/2008) som Norge har fått innvilget.
- At reglene for sertifikatutformingen lempes slik at statene har større frihet til utformingen av sertifikatene fra og med side 4. Dette gjør det blant annet enklere å påføre restriksjoner og merknader.
- Mulighet for at de nasjonale luftfartsmyndighetene på visse vilkår kan utvide tilsynsintervallet for treningsorganisasjoner som leverer utdanning til PPL, LAPL, SPL og BPL sertifikater med tilhørende rettigheter.
- Enkelte lettelser i reglene om kreditering av teori-eksaminasjoner.
- Lettelser i enkelte bestemmelser som omhandler sertifikatkrav for lett luftfart.
- Tidsbegrenset validering av tredjelands sertifikater i forbindelse med deltakelse i flygeoppvisninger, konkurranser og andre ikke-erhvervsmessige arrangementer av kort varighet.
- En stat gis mulighet til å validere tredjelands sertifikater PPL, SPL og BPL inntil 28. dager per kalenderår.

I tillegg foreslås enkelte nye bestemmelser i forordning 1178/2011, som implementerer krav fra ICAO annex 1 om «upset prevention and recovery training». Dette er regler om trening som skal styrke piloters ferdigheter på å gjenvinne kontroll over et luftfartøy ute av kontroll. Reglene er resultat av en internasjonal satsning for å motvirke ulykker som følge av at luftfartøyet kommer ut av kontroll. Treningskravene vil gjelde treningsorganisasjoner som leverer trening for ervervsmessige luftfartssertifikater, samt piloter som gjennomfører trening i forbindelse med slike sertifikater. Reglene om «upset prevention and recovery training» får ikke virkning før 8. april 2018.

#### *Overgangsregler*

Som nevnt over, er en sentral del av forordningen en utvidelse av overgangsfristene innen lett luftfart. Norge vil benytte seg av muligheten til å forlenge overgangsfristen for reglene vedrørende lett luftfart til 8. april 2018.

Forordningen åpner for en utvidelse av overgangsfristen til 8. april 2016 for valideringsbestemmelser vedrørende innehavere av sertifikat og legeattest utstedt i tredjeland,



som er involvert i ikke-kommersielle operasjoner. I Norge trådte disse reglene i kraft 8. april 2014, og Norge vil således ikke benytte denne muligheten for utvidet frist.

### **3.3 Vurdering av konsekvenser ved gjennomføring av endringsforordningen.**

#### *Rettslige konsekvenser*

De rettslige konsekvensene av forslaget vil være at overgangsreglene i forordning 1178/2011 endres, slik at dagens nasjonale bestemmelser for de berørte treningsorganisasjonene og de angjeldende luftsportssertifikatene får virke fram til 8. april 2018. Forslaget vil også medføre at forordning 1178/2011 tilføyes nye bestemmelser som nevnt over. Disse endringsforordningene vil måtte gjennomføres i norsk rett for å få rettslig virkning i Norge.

#### *Administrative og økonomiske konsekvenser*

Foruten arbeidet med gjennomføringen av de nevnte endringsforordningene, og et korresponderende behov for å gjøre visse endringer i Luftfartstilsynets saksbehandlingsprosedyrer, ventes ikke endringene å medføre resurskrevende administrative konsekvenser for Norge.

#### *Økonomiske konsekvenser for private og for offentlige myndigheter i Norge*

De foreslåtte endringene kommer etter ønske fra allmennflysegmentet i markedet og fra flere EU-medlemstater. Utsettelsen av overgangsfristene vil gi EU ytterligere tid til å vurdere proporsjonaliteten av vedtatte regler for treningsorganisasjoner i forordning 1178/2011, som ennå ikke er trådt i kraft.

Endringene har ikke betydning for treningsorganisasjoner som allerede er godkjent som ATO. For JAR-godkjente treningsorganisasjoner (RF'er) godkjent før 8. april 2015 uten ATO-godkjenning, betyr endringsforslaget at de kan fortsette å operere etter de gjeldende nasjonale reglene uten å ha ATO-godkjenning frem til 8. april 2018. I tillegg kan de på visse vilkår tilby utdanning til LAPL. Foruten LAPL kan de ikke tilby trening for nye sertifikater eller rettigheter uten å bli godkjent som ATO. Treningsorganisasjoner etablert etter 8. april 2015 som ønsker å utdanne til PPL eller LAPL, må ha godkjenning som ATO i henhold til forordning 1178/2011. Øvrige treningsorganisasjoner som kun tilbyr nasjonale sertifikater, bevis og rettigheter, kan fortsette som før fram til 8. april 2018. Dette gjelder primært nasjonalt seilflybevis og ballongførerbevis, se for øvrig del 2 over. Denne delen av forslaget anses ikke å medføre nye økonomiske eller administrative konsekvenser for markedet eller myndighetene.

De øvrige endringene og korrigeringsene av forordning 1178/2011 har til hensikt å rette opp feil og utilsiktede virkninger av regler i denne forordningen, samt gjøre enkelte lettelser i reglene for allmennflysegmentet av luftfarten. Konsekvensen vil være en tydeliggjøring og forenkling av de aktuelle bestemmelsene. Dette ventes å føre til noe reduserte kostnader for privatflygere som omfattes av endringene. De foreslåtte reglene vil ikke medføre negative økonomiske konsekvenser for norske myndigheter.

Reglene om «upset and prevention training» vil medføre noe endrede treningskrav for treningsorganisasjoner som leverer trening for ervervsmessige luftfartssertifikater. Reglene vil medføre behov for enkelte endringer i deler av treningsprogrammene til disse organisasjonene. EASA vil utvikle veiledningsmateriale som skal hjelpe organisasjonene med å utvikle disse programmene. Forslaget foreslår en tre års overgangsperiode før kravene må etterleves. Dette vil gi de berørte aktørene anledning til å tilpasse seg de endrede kravene. De økonomiske og administrative konsekvensene av disse endringene anses ikke å være store.

#### **4. HØRINGSFRIST**

Vi ber om at eventuelle høringsuttalelser er Samferdselsdepartementet i hende innen **20. mars 2015**.

Eventuelle spørsmål til høringens del 2 kan rettes til Samferdselsdepartementet ved Monica Holstrøm: [monica.holstrom@sd.dep.no](mailto:monica.holstrom@sd.dep.no). Spørsmål til høringens del 3 kan rettes til Luftfartstilsynet ved Eirik Ivarrud: [eiv@caa.no](mailto:eiv@caa.no).

Med hilsen

Per Kolstad (e.f.)  
avdelingsdirektør

Monica Holstrøm  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

#### **Vedlegg:**

1. Utkast til forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer
2. Beskrivelse av Norges Luftsportforbunds organisering
3. Forslag til endringer i forordning 1178/2011
4. Forslag til endringer i vedlegg til forordning 1178/2011

## Høringsinstanser:

Arbeids- og sosialdepartementet  
Finansdepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Helse- og omsorgsdepartementet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Klima- og miljødepartementet  
Kulturdepartementet  
Olje- og energidepartementet  
Utenriksdepartementet  
Brønnøysundregistrene, Oppgaveregisteret  
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Luftfartstilsynet  
Meteorologisk institutt DNMI  
Miljødirektoratet  
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet  
Nasjonal sikkerhetsmyndighet  
Oljedirektoratet  
Petroleumstilsynet  
Politidirektoratet  
Politiets sikkerhetstjeneste  
Politiets helikoptertjeneste  
Riksrevisjonen  
Sivilombudsmannen  
Sjøfartsdirektoratet  
Statens havarikommisjon for transport  
Sysselmannen på Svalbard  
Toll- og avgiftsdirektoratet  
Avinor AS  
BARIN – Board of Airline Representatives in Norway  
EAA - Chapter 573, Norway  
Flymedisinsk Institutt  
Notodden Lufthavn AS  
Oslo lufthavn AS  
Rygge Sivile Lufthavn AS  
Sandefjord Lufthavn AS  
Skien Lufthavn AS  
Sunnhordland lufthavn AS, Sørstokken  
Scandinavian Airlines System, Scandinavian Operations Management  
Trafi Aviation, Finland  
Transportstyrelsen, Sverige  
Trafikstyrelsen, Danmark  
The Icelandic Civil Aviation Administration  
Industri Energi  
Landsorganisasjonen i Norge  
Logistikk- og transportindustriens Landsforening

NFF Norsk Flyoperatør Forbund  
Norges Luftsportforbund  
Norges Luftsportforbund - Seilflyseksjonen  
Norges Luftsportforbund – Ballongseksjonen  
NHO Luftfart  
Norsk Allmennflyforening (AOPA)  
Norsk Flygerforbund  
Norsk Flygelederforening  
Norsk Flymedisinsk Forening, v/Lars Tjensvoll  
Norsk Flytekniker Organisasjon  
Norske flyspeditørers forening  
Norsk Helikopteransattes Forbund  
Norsk Kabinforening  
PARAT  
Stafo Luftfart, v/Bjørn Tore Mikkelsen  
UAS-Norway - Norsk Forening for Ubemannede Luftfartøy