Referanse	Title	Forskriftstekst	Avsender	Kommentar	Svar	tiltak
1	§ 1 Virkeområde	Forskriften fastsetter operative regler for bemannet luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport og som ikke reguleres av europeiske bestemmelser om luftfartsoperasjoner.	Kåre Jan Johansen	§ 1 Virkeområdet Forslag til ny tekst: Forskriften fastsetter operative regler for bemannet luftfartøy uten typesertifikat som brukes til privatflyging, firmaflyging eller luftsport dersom disse ikke reguleres av europeiske bestemmelser om slike luftfartsoperasjoner.	Forskriften omfatter også luftfartøy som har ICAO-typesertifikat, derfor kan vi ikke skrive "uten typesertifikat". Firmaflyging er per definisjon også privatflyging.	Ingen
2	§ 2 Operative krav for alle luftfartøy	Med mindre noe annet følger av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 965/2012 vedlegg VII (Part-NCO), som er gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, så langt det passer. For seilfly omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/1976 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 15. mai 2015 nr. 663 om luftfart med seilfly, så langt det passer. For ballong omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/395 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 7. juni 2918 nr. 836 om luftfart med ballong, så langt det passer.	Norges Luftsportforbund	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.	Tas til følge.	Endres i forskriften.
3	§ 2 Operative krav for alle luftfartøy	Med mindre noe annet følger av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 965/2012 vedlegg VII (Part-NCO), som er gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, så langt det passer. For seilfly omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/1976 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 15. mai 2015 nr. 663 om luftfart med seilfly, så langt det passer. For ballong omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/395 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 7. juni 2918 nr. 836 om luftfart med ballong, så langt det passer.	Norges Luftsportforbund	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.	Tas til følge.	Endres i forskriften
4	§ 2 Operative krav for alle luftfartøy	Med mindre noe annet følger av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 965/2012 vedlegg VII (Part-NCO), som er gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, så langt det passer. For seilfly omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/1976 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 15. mai 2015 nr. 663 om luftfart med seilfly, så langt det passer. For ballong omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/395 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 7. juni 2918 nr. 836 om luftfart med ballong, så langt det passer.	Norges Luftsportforbund	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.	Tas til følge.	Endres i forskriften.
5	§ 2 Operative krav for alle luftfartøy	Med mindre noe annet følger av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 965/2012 vedlegg VII (Part-NCO), som er gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, så langt det passer. For seilfly omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/1976 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 15. mai 2015 nr. 663 om luftfart med seilfly, så langt det passer. For ballong omfattet av denne forskriften, gjelder forordning (EU) 2018/395 kapittel 1, som er gjennomført i forskrift 7. juni 2918 nr. 836 om luftfart med ballong, så langt det passer.	Kåre Jan Johansen	§ 2 Operative krav for alle luftfartøyer (EU) 965/2012 kan jeg ikke se at omhandler annet enn CAT kommersiell flyging. Er dette riktig nummer på henvisningen? Jeg ser den også har denne henvisningen i EASA_Leaflet_02_AIR_OPS_EN.pdf	Dette er rett henvisning. (EU) 965/2012 består av flere deler der private driftsbestemmelser er beskrevet i del-NCO.	Ingen tiltak
6	§ 3 Sidevind under avgang og landing	Hvis høyeste tillatte sidevindskomponent ikke fremgår av flygehåndboken, skal det anvendes en forsvarlig komponent for det aktuelle luftfartøyet.				
7	§4 Vurdering av passasjerene	Fartøysjefen skal før avgang vurdere om passasjerene er skikket til å være med på den planlagte flygingen.				
8	§ 5 Informasjon til passasjerene	Fartøysjefen skal informere passasjerene om de viktigste forskjellene mellom den planlagte flygingen og kommersielle flyginger, blant annet at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til teknisk standard. Informasjonen skal være egnet til å gi passasjerene et grunnlag for å vurdere om de ønsker å delta på flygingen.	Sola Flystasjon Flyklubb	Ordlyden i teksten bør forandres til at «luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til sertifisering, men er godkjent, vedlikeholdt og sertifisert etter gjeldene nasjonale krav.	Vi endrer ikke forskriften fordi det vil gjøre det mindre tydelig for passasjeren at luftfartøyet ikke er underlagt moderne og strengere krav til design og byggestandard. Fartøysjefen står fritt til å gi informasjonen om godkjenning og tekniske spørsmål, dersom passasjeren lurer på dette.	
9	§ 5 Informasjon til passasjerene	Fartøysjefen skal informere passasjerene om de viktigste forskjellene mellom den planlagte flygingen og kommersielle flyginger, blant annet at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til teknisk standard. Informasjonen skal være egnet til å gi passasjerene et grunnlag for å vurdere om de ønsker å delta på flygingen.	Norges Luftsportforbund	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 tilteknisk 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».	Vi endrer ikke forskriften fordi det vil gjøre det mindre tydelig for passasjeren at luftfartøyet ikke er underlagt moderne og strengere krav til design og byggestandard. Fartøysjefen står fritt til å gi informasjonen om godkjenning og tekniske spørsmål, dersom passasjeren lurer på dette.	Ingen tiltak.
10	§ 5 Informasjon til passasjerene	Fartøysjefen skal informere passasjerene om de viktigste forskjellene mellom den planlagte flygingen og kommersielle flyginger, blant annet at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til teknisk standard. Informasjonen skal være egnet til å gi passasjerene et grunnlag for å vurdere om de ønsker å delta på flygingen.	Kåre Jan Johansen	§ 5 Informasjon til passasjerene Her bør LT fra dag 1 absolutt har utarbeidet et standardisert dokument som ikke er lengre enn at passasjerene gidder å lese det, for så å signere slik at dette kan legges igjen på bakken før flygingen.	Dette er et ansvar som skal ivaretas av fartøysjefen. Miljøet står fritt til å utarbeide en felles standard.	Ingen tiltak
11	§ 6 Rett til å avbryte	En passasjer har rett til kostnadsfritt å avbryte flyturen frem til luftfartøyet er i bevegelse for avgang.	Sola Flystasjon Flyklubb	Her bør det tillegges at hvis turen er påbegynt, må det betales for den delen av turen som blir gjennomført.	Her etablerer vi en rettighet for passasjeren. Vi vil ikke etablere en rettighet til å kreve betaling. Formålet med regelen er å bidra til at terskelen for passasjeren til å avbryte, skal være lav samtidig som det å avbryte i liten eller ingen grad påvirker flysikkerheten. Dette kravet vil også bidra til at organisasjonen må være tydelig om risiko og sørge for at passasjeren kjenner innholdet i flyturen i forkant.	Ingen tiltak
12	§ 6 Rett til å avbryte	En passasjer har rett til kostnadsfritt å avbryte flyturen frem til luftfartøyet er i bevegelse for avgang.	Norges Luftsportforbund	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.	Her etablerer vi en rettighet for passasjeren. Vi vil ikke etablere en rettighet til å kreve betaling. Formålet med regelen er å bidra til at terskelen for passasjeren til å avbryte, skal være lav samtidig som det å avbryte i liten eller ingen grad påvirker flysikkerheten. Dette kravet vil også bidra til at organisasjonen må være tydelig om risiko og sørge for at passasjeren kjenner innholdet i flyturen i forkant.	Ingen tiltak.
13	§ 6 Rett til å avbryte	En passasjer har rett til kostnadsfritt å avbryte flyturen frem til luftfartøyet er i bevegelse for avgang.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	For en flytur som er påbegynt, men som avbrytes underveis, må passasjer kunne belastes for den gjennomførte delen av flyturen. Hvis motoren er startet men flyturen avbrytes før flyet har kommet i luften belastes passasjeren for forbrukt drivstoff. Jet flyene vi opererer forbruker typisk 10 – 12 L/min under bakkekjøring. Oppstart med taxi ut til holding og retur til parkering utgjør ett forbruk på ca 150 liter eller mer. Det påløper også kostnader ifm. klargjøringen av flyet og ett gebyr bør kunne belastes passasjeren hvis han ønsker å avbryte fly turen etter at vårt personale har ankommet flyplassen og startet forberedelser. Jet fly er mer tidkrevende å klargjøre til flyging og det er mange arbeidsoppgaver som skal utføres. Det trengs fagpersonell til klargjøringen som må møte opp 2,5 – 3 timer før avgang. Oksygen og nitrogen (til bremser) må fylles og det trengs tauetraktor til å få flyet ut av hangaren. Det påløper også ekstra gebyr for levering av drivstoff utenfor den regulære arbeidstiden samt i helger. (Forsvaret Rygge) Personell som må være til stedet for å gjennomføre en opplevelsestur er minimum tre stk. flyger, flymekaniker (crew chief) samt en person med ansvar for passasjer. Briefing av passasjeren må være grundig og sikkerhets og nød prosedyrer må gjennomgås.	Her etablerer vi en rettighet for passasjeren. Vi vil ikke etablere en rettighet til å kreve betaling. Formålet med regelen er å bidra til at terskelen for passasjeren til å avbryte, skal være lav samtidig som det å avbryte i liten eller ingen grad påvirker flysikkerheten. Dette kravet vil også bidra til at organisasjonen må være tydelig om risiko og sørge for at passasjeren kjenner innholdet i flyturen i forkant.	Ingen tiltak
14	§ 7 For passasjerer under 18 år	Hvis en mindreårig passasjer ikke er i følge med en foresatt, skal det foreligge skriftlig samtykke fra en av vergene til passasjeren. Fartøysjefen skal dokumentere at samtykket er basert på informasjonen som skal gis etter § 5	Kåre Jan Johansen	§ 7 For passasjerer under 18 år Hvordan skal vi dokumentere dette? Her bør det i tilfelle også utarbeides et standard skjema fra LT sin side. Hva når foreldre er med på flygingen? Hva når det er besteforeldre eller eldre søsken som er med på turen? Må vi be om dokumentasjon på at de faktisk er verge eller foreldre? Alt dette løses vel ved at de signerer i et ferdig dokument og bekrefter nødvendige krav som LT mener skal signeres for.	Flyging med denne type luftfartøy kan innebære høyere risiko enn den risikoen normalt folk flest utsettes for. Det vil være opp til operatøren selv å vurdere hva som er tilstrekkelig for å sikre at rett foresatt gir tillatelse. Som det fremgår av forskriftsteksten så gjelder dette kravet når foresatt ikke er med på flygingen. Miljøet står fritt til å utarbeide skjema eller ordning for dokumentasjon, dersom man ser det som nødvendig.	Ingen tiltak
15	§ 8 Forbud mot betaling	Det er forbudt å ta betaling fra passasjerer, med unntak av flyginger omfattet av § 9, § 10 og § 18.	Kåre Jan Johansen	§ 8 Forbud mot betaling Det nevnes at man skal beskytte kommersielle aktører mot ulovlig konkurranse. Vi opplever jo i prinsippet til tider det motsatte. Dvs. når vi som driver med veteran og hjemmebygde fly samles og holder flyshow, så kommer det kommersielle helikopter aktører og gjennomfører rundflyging på «vårt» arrangement til tross for at vi antar at tilskuerne som kjøper seg en flytur heller ville ønsket seg en tur i de luftfartøyene som deltar på flyshowet.	Bestemmelsen er ment å være en påminnelse om det som gjelder per i dag direkte av luftfartsloven. Dersom det er misnøye med kommersielle aktører på private arrangement, må det tas opp med arrangøren.	Ingen tiltak
16	§ 9 Kostnadsdeling	Enkeltpersoner kan dele de direkte kostnadene for en flyging. Alle personene om bord skal dele kostnadene. Antall personer per flyging er begrenset til maksimalt 6.	Kåre Jan Johansen	§ 9 Kostnads deling Først må jeg si at jeg tror det er lite klokt å gjøre flyging til en rikmanns hobby enda verre enn det allerede er… ved å legge en masse føringer som gjør det enda vanskeligere å kunne få litt drahjelp til å kunne dekke inn noen av kostnadene. Selv om man på en enkelt flytur kanskje skulle kunne få inn noen kroner mer enn hva de direkte kostnadene er, så går sannsynligvis de fem neste turene i minus. Praktisk eksempel: Jeg tar nesten årlig med passasjerer (venner) på en 4-7 dager sommertur Norge rundt, eller på en 4 dagers tur til WRC Rally i Sweden. Vi kan være typisk opp til 7 personer om bord. Selve reisen hjemmefra foregår kanskje bare med 3-5 om bord, men vel fremme tar vi gjerne med husverten eller andre på en liten tur, enten for å vise oss rundt eller for at det er hyggelig å ha dem med. (jeg har aldri bedt om noen penger for en slik seteplass, men alle oss andre om bord deler på kostnadene for hele turen) Her er det da typisk slik at når vi drar hjemmefra så har noen av passasjerene kanskje vært med meg og fløyet 40-50 timer før, mens andre kanskje ikke har fløyet i helikopter før. Jeg anser og antar at LT mener dette er spleiselags tur med kostnads deling. Men hva med at det kan være maks 6 om bord ved kostnads deling og vi tar med to gratis passasjerer som ikke betaler noe for å sitte på. Er det da plutselig å anse som ulovlig etter den nye forskriften? Hva om jeg sier at jeg spanderer hele den flighten, er det da lovlig å ha 7 personer om bord? Hvordan skal jeg i tilfelle dokumentere dette i tilfelle det skulle oppstå en ulykke? Det kan faktisk være slik at disse to får lov å sitte på fra ett sted i skogen til ett annet sted i en annen skog (A til B) gratis. (Typisk rally Sweden situasjon) Hvor skal eventuelt et slikt dokument oppbevares i tilfelle kollisjon og brann? Etter de nye forskriftene mener jeg det går klart frem at her er den eneste løsningen at jeg tar hele regningen selv for denne delen av flygingen hvor vi er 7 personer om bord. (rikmanns hobby…)	Felles kommentar til § 9, § 10, § 11. Bestemmelsene er mer eller mindre direkte oversettelser fra samme bestemmelser i forordning 965/2012. Det betyr at bestemmelsene er tatt med i forskriften for å gjøre de mer tilgjengelig enn om vi bare henviser til forordningen. Vi ønsker at det skal være like vilkår for operatører av annex II- luftfartøy og operatører av EASA-luftfartøy. Da må reglene være de samme, noe de blir gjennom dette utkastet. Definisjoner og avgrensninger er nærmere kommentert i 965/2012. Det utelukker imidlertid ikke at vi i fremtiden regulerer dette temaet mer detaljert for begge kategoriene luftfartøy. Inntil videre blir innspillet ikke tatt til følge.	
17	§ 10 Introduksjonsflyging	En treningsorganisasjon eller organisasjon som skal fremme luftsport eller flyging kan tilby introduksjonsflyging. Organisasjonen må være registrert i enhetsregisteret. Luftfartøy brukt til introduksjonsflyging skal ha norsk registrering og være eid eller formelt innleid av organisasjonen.	Kåre Jan Johansen	§ 10 Introduksjonsflyging Som nevnt, jeg finer ikke noe i 965/2012 som omhandler annet enn kommersiell flyging. Enten leter jeg på feil sted, ellers henviser LT til feil forordning. Med organisasjon som skal registreres i enhets registret, kan man da fritt velge: Forening, klubb, idrettslag, firma (AS) osv.? Hva er forskjellen på introduksjon og kostnads deling? (en flytur er en flytur ville jeg tro)	Dette er beskrevet i (EU) 965/2012. Mer informasjon om spleiseflyging og introduksjonsflyging er beskrevet på vår nettside. Se også kommentar til referanse 16 i denne matrisen.	Ingen tiltak
18	§ 11 Betaling for introduksjonsflyging	Introduksjonsflyging skal utgjøre en marginal del av organisasjonens samlede aktivitet. Betaling for introduksjonsflyging må gå uavkortet til organisasjonen som tilbyr flygingen og holdes innenfor organisasjonen.	Kåre Jan Johansen	§ 11 Betaling for introduksjonsflyging Introduksjons flyging skal bare utgjøre en marginal del av den samlede aktiviteten. LT antyder at maks 5% av organisasjonens aktivitet skal kunne være introduksjons flyging. Har LT tenkt på hvilken type de resterende 95% av flygingen skal kunne være, og hvem som skal betale for denne flygingen? Gir det flysikkerhet om en organisasjon har et regelverk som gir dem dårlige økonomiske vilkår for operasjon?	Se svar til referanse 16 og 17.	Ingen tiltak.
19	§ 12 Krav til operativ organisasjon	Fly med maksimal avgangsvekt over 5700 kg, eller fly med turbojetmotor med maksimal avgangsvekt over 2730 kg, eller fly med stempelmotor med mer enn 800 hestekrefter, skal opereres av en operativ organisasjon. For helikopter med maksimal avgangsvekt over 3175 kg gjelder det samme. Med operativ organisasjon menes en organisasjon med ansvar for at flygingen skjer i henhold regelverket og godkjenninger som gjelder for luftfartøyet. Dersom luftfartøyet har tekniske eller operative egenskaper som tilsier at ansvaret for driften bør følges opp av en operativ organisasjon, kan luftfartstilsynet stille krav om slik organisasjon uavhengig av luftfartøyets vekt og ytelse.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	Vektgrenser for kravet til operativ organisasjon. Fly med turbin motor har vektgrense på 2730 kg. Det bør også spesifiseres hva som er vektgrensen for helikopter med turbin motor for operativ organisasjon? Annet ledd bør fjernes hvis det ikke er mer konkret hvilke type/klasse luftfartøy det gjelder.	Regelen er etablert på bakgrunn av blant annet energi som følge av vekt og hastighet. Vektgrensen er den samme for turbin og stempelmotor. For alle praktiske formål er det svært få helikopter som har stempelmotor og vekt over 3175 kg. Andre ledd er etablert for å ivareta luftfartøy som har kritiske eller spesielle egenskaper, men som likevel kan aksepteres på norsk register, dersom luftfartøyet opereres under en organisasjon.	Dobbeltsjekke vektgrensene mot EASA-reglene og koordiner med FFO-helikopter.
20	§ 12 Krav til operativ organisasjon	Fly med maksimal avgangsvekt over 5700 kg, eller fly med turbojetmotor med maksimal avgangsvekt over 2730 kg, eller fly med stempelmotor med mer enn 800 hestekrefter, skal opereres av en operativ organisasjon. For helikopter med maksimal avgangsvekt over 3175 kg gjelder det samme. Med operativ organisasjon menes en organisasjon med ansvar for at flygingen skjer i henhold regelverket og godkjenninger som gjelder for luftfartøyet. Dersom luftfartøyet har tekniske eller operative egenskaper som tilsier at ansvaret for driften bør følges opp av en operativ organisasjon, kan luftfartstilsynet stille krav om slik organisasjon uavhengig av luftfartøyets vekt og ytelse.	Kåre Jan Johansen	§ 12 Krav til operativ organisasjon Jeg er enig i denne paragrafen, og mener samtidig at Part-NCO , subpart SPEC regulerer godt og tydelig spesielle operasjoner, uten at dette nødvendigvis må inn i en operativ organisasjon.	Litt uklart om kommentaren støtter teksten. Det er ikke operasjonstypen i seg selv som utløser kravet til organisasjon. Organisasjonskravet utløses av vekt og ytelser i tråd med UK og EASA-standard.	Ingen tiltak.
21	§ 13 Erklæring	Før luftfartøy omfattet av § 12 tas i bruk, skal den operative organisasjonen sende en erklæring på skjema fastsatt av Luftfartstilsynet. Organisasjonen kan tidligst ta i bruk luftfartøyet 30 dager etter at Luftfartstilsynet har bekreftet mottak av erklæringen.	Kåre Jan Johansen	§ 13 Erklæring Her anbefaler jeg at LT lager skjemaet om erklæring.	Tas til følge.	Skjema utarbeides.
22	§ 14 Varsel om endringer	Dersom organisasjonen gjør endringer på områder som er omfattet av erklæringen, skal den sende oppdatert erklæring til Luftfartstilsynet før endringene tas i bruk.				
23	§ 15 Sikkerhetssystem	En operativ organisasjon skal ha et sikkerhetssystem utviklet etter en anerkjent standard for kvalitetssystem. Sikkerhetssystemet skal ta utgangspunkt i en risikoanalyse som identifiserer konkrete farer, risikoer og behovet behov for kompenserende tiltak. Sikkerhetssystemet skal minst omfatte: a) en beskrivelse av organisasjonen, b) mekanismer som sikrer at organisasjonen har operativ kontroll med at hver flyging gjennomføres i henhold til regelverket og sikkerhetssystemet, c) kravene til opplæring av personell, inkludert oppfølging av kompetanse og godkjenning av flygere, d) et system for rapportering av avvik, e) beskrivelse av metodene for etterlevelse og forbedring av sikkerhetssystemet.	Norges Luftsportforbund	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».	Vi vil endre teksten og tydeliggjøre standarder akseptert av Luftfartstilsynet. I veiledningsmaterialet beskriver vi hvilke standarder som kan legges til grunn.	Endre forskriftsteksten
24	§ 15 Sikkerhetssystem	En operativ organisasjon skal ha et sikkerhetssystem utviklet etter en anerkjent standard for kvalitetssystem. Sikkerhetssystemet skal ta utgangspunkt i en risikoanalyse som identifiserer konkrete farer, risikoer og behovet behov for kompenserende tiltak. Sikkerhetssystemet skal minst omfatte: a) en beskrivelse av organisasjonen, b) mekanismer som sikrer at organisasjonen har operativ kontroll med at hver flyging gjennomføres i henhold til regelverket og sikkerhetssystemet, c) kravene til opplæring av personell, inkludert oppfølging av kompetanse og godkjenning av flygere, d) et system for rapportering av avvik, e) beskrivelse av metodene for etterlevelse og forbedring av sikkerhetssystemet.	Kåre Jan Johansen	§ 15 Sikkerhets system Dette virker ganske omfattende, og jeg tror det kan medføre at enkelte «operatører» gir opp og selger luftfartøyene. I 2008 stilte LT krav til at jeg måtte oppfylle krav i CAP 632 for operasjon av min L29 LN-KIJ da det ville bli innført ganske snart i følge BEH. Her mener jeg LT må være tydeligere og komme med konkrete krav til hva sikkerhets systemet skal bestå av.	Som vi har beskrevet i veiledningsmaterialet så er CAP 632 en akseptabel kvalitetsstandard. Likevel har CAP 632 noen henvisninger og mangler som ikke passer opp mot vårt regelverk og flysikkerhetsmålsetningen i dette regelverket. Sikkerhetssystem gir både markedet og Luftfartstilsynet fleksibilitet til å etablere dimensjonerte og skreddersydde driftsrammer for drift av luftfartøy som ikke møter moderne standarder og sertifiseringskrav.	Ingen tiltak.
25	§ 16 Dimensjonering av organisasjonen	Den operative organisasjonen skal være oppbygd og dimensjonert på en måte som sikrer at den kan utføre sine oppgaver og oppfylle sitt ansvar. Det skal blant annet tas hensyn til luftfartøyenes egenskaper og kompleksitet, pilotenes erfaring og kompetanse, samt driftsområdet og forventet aktivitetsnivå.				
26	§ 17 Krav til dokumentasjon	All dokumentasjon knyttet til driften av organisasjonen skal lagres i fem år. Dokumentasjon for forberedelse og gjennomføring av en flyging, og tilhørende rapporter, skal lagres i minst seks måneder.	Dakota Norway	Forslaget til lagring av dokumentasjon for forberedelse og gjennomføring av en flyging, og tilhørende rapporter er foreslått til minst seks måneder. ORO.MLR.115 - "information used for the preparation and execution of a flight, and associated reports, shall be stored for three months". Stiftelsen foreslår at kravet i forskriften harmoniseres med ORO.MLR.115 og settes til minst 3 måneder.	Tas til følge.	Forskriftsteksten harmoniseres med ORO.MLR.115.
27	§ 18 Opplevelsesflyging	Organisasjon som skal fremme bevaring og drift av luftfartøy, kan tilby opplevelsesflyging med landbaserte fly. Opplevelsesflyging skal forstås som en flyging med avgang fra og landing på samme landingsplass, der hovedformålet med flygingen er å gi passasjerene en opplevelse av luftfartøyet. Opplevelsesflyging er begrenset til operasjoner med tidligere militære fly, sivile fly der produksjonen ble stanset før 1975 og sivile fly som har deltatt i spesielle hendelser eller som har spilt en viktig rolle i utviklingen av sivil luftfart uavhengig av produksjonsår. Restaurerte fly og kopier av militære fly som nevnt over, kan brukes til opplevelsesflyging når flyene har en strukturell utforming som likner på originalflyet	Flyvåpenets Historiske Skvadron	Vi mener at det bør vurderes om det kan under visse forutsetninger også gis tillatelse til opplevelsestur uten retur til avgangsplassen, men landing på en annen destinasjons flyplass enn avgangsstedet. Forutsetning til dette kan være at man flyr til en flyplass der det samtidig avholdes flystevne, eller at flyplassen benyttes som avgangs og landingsplass for fly som deltar på flystevne (f.eks. seaside airshow)	Opplevelsesflyging er en definert operasjonstype fra A til A og kan ikke omfatte A til B. I slike tilfeller som skissert kan det benyttes spleiseflyging der direkte kostander kan deles.	Vurdere mulighet for operasjonstype "entusiastflyging" etter tillatelse. Krav til drift over tid.
28	§ 18 Opplevelsesflyging	Organisasjon som skal fremme bevaring og drift av luftfartøy, kan tilby opplevelsesflyging med landbaserte fly. Opplevelsesflyging skal forstås som en flyging med avgang fra og landing på samme landingsplass, der hovedformålet med flygingen er å gi passasjerene en opplevelse av luftfartøyet. Opplevelsesflyging er begrenset til operasjoner med tidligere militære fly, sivile fly der produksjonen ble stanset før 1975 og sivile fly som har deltatt i spesielle hendelser eller som har spilt en viktig rolle i utviklingen av sivil luftfart uavhengig av produksjonsår. Restaurerte fly og kopier av militære fly som nevnt over, kan brukes til opplevelsesflyging når flyene har en strukturell utforming som likner på originalflyet	Dakota Norway	Stiftelsen Dakota Norway driver i dag aktivitet som vil falle innenfor begrepet opplevelsesflygning. I tillegg til flyging med avgang fra og landing på samme landingsplass deltar stiftelsen på flystevner i inn og utland. Bestemmelsen om at opplevelsesflygning kun kan gjennomføres med avgang og landing på samme landingsplass vil begrense aktiviteten og muligheten for deltagelse på flystevner for stiftelsen. Operasjonen vil med foreslått tekst i praksis bli begrenset til å operere fra stiftelsens base på Sandefjord lufthavn – Torp. Dette fordi man er helt avhengig av bidrag fra deltagerne på flygningen for å dekke kostnadene ved flyging til og fra flystevner. Stiftelsen ber derfor om at det gis adgang til kostnadsdeling for flygninger fra A til B for organisasjoner som er godkjent for å kunne utføre opplevelsesflygninger med det antall som luftfartøyet er sertifisert for. Stiftelsen mener at flyging med disse flyene ikke vil konkurrere med de kommersielle operatørene da slike flygninger med Annex II luftfartøy vil være vesentlig mer kostbare enn en ordinær flyreise for samme strekning. Det kan settes vilkår til at formålet med flygningen skal knyttes til formålet til organisasjonen og at flyprogram fastsettes innen en gitt dato før «sesongstart» eller planlagte flygninger fra A – B. Det vil da være opplevelsen av luftfartøyet som er drivkraften for å delta på slike flygninger og ikke destinasjonen.	Luftfartstilsynet ønsker å imøtekomme denne kommentaren ved å sette krav til operativ dersom spleiseflyging skal omfatte for flyginger med mer enn 6 og inntil 19 personer om bord.	Sjekke øvre begrensning at det sammenfaller med EASA-regelverk. Endrer forskriftsteksten i §9. Denne type organisasjoner må gis anledning til å utføre spleiseflyging som organisasjon.

29	§ 18 Opplevelsesflyging	Organisasjon som skal fremme bevaring og drift av luftfartøy, kan tilby opplevelsesflyging med landbaserte fly. Opplevelsesflyging skal forstås som en flyging med avgang fra og landing på samme landingsplass, der hovedformålet med flygingen er å gi passasjerene en opplevelse av luftfartøyet. Opplevelsesflyging er begrenset til operasjoner med tidligere militære fly, sivile fly der produksjonen ble stanset før 1975 og sivile fly som har deltatt i spesielle hendelser eller som har spilt en viktig rolle i utviklingen av sivil luftfart uavhengig av produksjonsår. Restaurerte fly og kopier av militære fly som nevnt over, kan brukes til opplevelsesflyging når flyene har en strukturell utforming som likner på originalflyet	Norwegian Spitfire Foundation	§18: Norwegian spitfire Foundation (NSF) ser ikke behovet for at forskriften må begrense virksomheten til avgang og landing på samme flyplass. Her finnes det andre måter å hindre konkurranse med flyselskaper som driver persontransport. Man bør kunne ha med betalende passasjerer til og fra flystevner. Og man kan f.eks. begrense A til B virksomheten til det. Dette er en viktig del av inntekts-potensiale og noe som er sterkt ønskelig fra både operatører og potensielle passasjerer. Volumet blir likevel så lite, at det neppe kan vurderes som konkurrerende til kommersielle flyselskaper. Ofte er også flyplassene det i slike tilfeller opereres fra ikke trafikkert av de kommersielle selskapene.	Se referanse 28 i denne høringsmatrisen.	Ingen tiltak.
30	§ 18 Opplevelsesflyging	Organisasjon som skal fremme bevaring og drift av luftfartøy, kan tilby opplevelsesflyging med landbaserte fly. Opplevelsesflyging skal forstås som en flyging med avgang fra og landing på samme landingsplass, der hovedformålet med flygingen er å gi passasjerene en opplevelse av luftfartøyet. Opplevelsesflyging er begrenset til operasjoner med tidligere militære fly, sivile fly der produksjonen ble stanset før 1975 og sivile fly som har deltatt i spesielle hendelser eller som har spilt en viktig rolle i utviklingen av sivil luftfart uavhengig av produksjonsår. Restaurerte fly og kopier av militære fly som nevnt over, kan brukes til opplevelsesflyging når flyene har en strukturell utforming som likner på originalflyet	Kåre Jan Johansen	§18 Opplevelsesflyging Det beskrives at organisasjonen skal fremme bevaring og drift av historiske luftfartøy. Hele denne forskriften omhandler jo i praksis en stor del historiske luftfartøy, så dette angår ikke bare operasjoner under kapittel 4, slik som det her lett kan forstås. Jeg er ikke enig i at LT her skal legge begrensning på at dette kun skal tillates med landbaserte FLY. Hvorfor skal ikke en «operatør» som ønsker å drifte f.eks. et Cobra helikopter eller en ballong kunne gjennomføre dette på lik linje med en «operatør» som ønsker å drifte et eks. militært jagerfly. Man kan jo drifte en Cobra eller annet helikopter under kapittel 1 og 2, men da kun som en kapital sterk eier som tar med seg passasjerer. Hvor kommer fly sikkerhets aspektet inn som hindrer slik operasjon av helikopter under kapittel 4? Jeg klarer ikke å se andre motiver for å utelate helikoptre fra kapittel 4 enn at LT har et ønske om å hindre risikoen for at kommersielle aktører får uønsket konkurranse. (dette er jo ikke noe problem i dag, så hvorfor i morgen liksom…) Kan LT redegjøre for hvilke kommersielle aktører som kan tilby opplevelsesflyging i en Cobra eller en BELL UH1-E i Norge i dag? I mange områder i Norge i dag, så er det ingen kommersielle helikopter operatører som tilbyr rundflyging eller lignende. Da burde terskelen for å kunne tilby slik flyging være lavere enn om det fines en slik operatør. Her mener jeg LT må tillate denne forskriften til også å gjelde helikoptre, men heller legge inn en potensielt velfungerende mekanisme i hele forskriften som hindrer noen i å fly mot personlig profitt over tid. Videre mener jeg forskriften ikke burde låses til årstallet 1975, selv om EASA antyder det i noen dokumenter, for da vil forskriften raskere bli utdatert enn om den sier at det skal begrenses til fly som er 40 eller 50 år gamle. (Hvorfor ikke 30 år som på biler).	Ved etablering av ordningen med opplevelsesflyging åpnes det for kommersiell virksomhet. Bakgrunnen for å begrense aktiviteten til fly er kommentert i høringsbrevet. De øvrige delene av forskriften gjelder for helikopter. På grunn av konkurransemessige hensyn er det lagt inn en begrensning til hvilke fartøy som kan brukes til denne virksomheten. Det er et bevisst valg å være noe konservativ ved etableringen av et nytt konsept, som kan drives kommersielt. Men det skal være anledning til å utvide ordningen når vi har fått erfaring med den. Når det gjelder begrensningen til årstallet 1975, er vi enige at det fremstår noe rigid å låse seg til et årstall i stedet for en løsning som foreslås her. Vi ønsker imidlertid å følge konseptet som EASA har valgt så langt det lar seg gjøre. Dersom erfaring viser at dette er en ugunstig måte å regulere det på, må vi endre forskriften i tråd med forslaget. Det er Luftfartstilsynet som skal vurdere om kopi av et fly likner på originalen. Vi ønsker at kravet skal fremgå i denne forskriften.	Ingen tiltak
31	§ 19 Krav om tillatelse	En organisasjon som ønsker å tilby opplevelsesflyging, skal søke om tillatelse etter luftfartsloven § 8-8 første ledd. Søknad gjøres på skjema fastsatt av Luftfartstilsynet.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	For organisasjoner som ønsker å delvis eller helt basere driften sin på å drive med opplevelsesflyging er § 19 avgjørende for tillatelse til dette. Kravene til driftstillatelse er såpass viktige at de bør derfor fremgå av forskriftene. Vi foreslår at kravene til driftstillatelse er med i forskriftene og at eventuelt en mer detaljert forklaring fremgår av søknadskjemaet. Der det gis rom for skjønnsmessig saksbehandling bør også retningslinjene til dette være så klare som mulig. Dette vil også bidra til mer forutsigbarhet. Kravene til driftstillatelse er viktige for operatørene og FHS mener dette bør snarest informeres om.	§19 må se i sammenheng med §15 og §21. Egnethet vil være basert på aktuell risikoanalyse for den enkelte operatør og hvilke tiltak operatøren har fått på plass for å ivareta risiko som følge av operasjonene. Det må være rom for fagelig skjønn siden en del av de luftfartøyene som trolig vil bli benyttet innenfor disse rammene ikke tilfredstiller kravene til tilsvarende kommersielle operasjoner.	Tydeliggjøre kravene i kvalitetsstandard som benyttes.
32	§ 20 Operativ organisasjon	Opplevelsesflyging skal utføres av en operativ organisasjon uavhengig av luftfartøyets vekt og egenskaper.	Kåre Jan Johansen	§ 20 Operativ organisasjon Litt forvirrende at Kapittel 3 og §12 også omhandler operativ organisasjon.	Kapittel 3 handler om operativ organisasjon. Opplevelsesflyging er en definert operasjonsform som krever uansett at det etableres en organisasjon i tråd med kapittel 3.	Ingen tiltak.
33	§ 21 Tillatelsen og vilkår	Tillatelse kan gis når organisasjonen anses egnet til å tilby opplevelsesflyging. Ved vurdering av om organisasjonen er egnet, skal det legges vekt på dimensjoneringen av den operative organisasjonen, sikkerhetssystemet, type fly og forventet aktivitetsnivå. Tillatelse kan kun gis til organisasjoner i Norge. Flyene som skal brukes til opplevelsesflyging skal ha norsk registrering og være eid av organisasjonen eller dens medlemmer. Det kan stilles ytterligere vilkår for tillatelsen for å kompensere for konkrete risikofaktorer.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	For å vurdere om en organisasjon er 'egnet' til å drive med opplevelsesflyging så er dette basert på om organisasjonen oppfyller de krav og kriterier som stilles. For å unngå eventuelt ekstra arbeidet i saksbehandlingen for begge parter så bør det fremgå og informeres så godt som mulig hvilke krav som stilles til at en organisasjon kan inneha nødvendig kompetanse og profesjonalitet til å drive sikkert' som det står i høringsutkastet. Det er listet opp vurderinger som Luftfartstilsynet vil legge til grunn uten at det fremgår helt hva som kreves for at organisasjonen skal være egnet ut ifra aktivitetsnivå og eller flytyper som opereres. Det står: Ved vurdering av om organisasjonen er egnet, skal det legges vekt på dimensjoneringen av den operative organisasjonen, sikkerhetssystemet, type fly og forventet aktivitetsnivå. Disse kravene bør fremgå så godt som mulig slik at det er kjent hvilke kriteriene som skal ligge til grunn. For eksempel hva kreves av dimensjonering på den operative organisasjonen ut ifra ett gitt aktivitetsnivå?	§19 må se i sammenheng med §15 og §21. Egnethet vil være basert på aktuell risikoanalyse for den enkelte operatør og hvilke tiltak operatøren har fått på plass for å ivareta risiko som følge av operasjonene. Det må være rom for fagelig skjønn siden en del av de luftfartøyene som trolig vil bli benyttet innenfor disse rammene ikke tilfredstiller kravene til tilsvarende kommersielle operasjoner.	Ingen tiltak.
34	§ 21 Tillatelsen og vilkår	Tillatelse kan gis når organisasjonen anses egnet til å tilby opplevelsesflyging. Ved vurdering av om organisasjonen er egnet, skal det legges vekt på dimensjoneringen av den operative organisasjonen, sikkerhetssystemet, type fly og forventet aktivitetsnivå. Tillatelse kan kun gis til organisasjoner i Norge. Flyene som skal brukes til opplevelsesflyging skal ha norsk registrering og være eid av organisasjonen eller dens medlemmer. Det kan stilles ytterligere vilkår for tillatelsen for å kompensere for konkrete risikofaktorer.	Norges Luftsportforbund	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.	Endres i tråd med innspillet	
35	§ 21 Tillatelsen og vilkår	Tillatelse kan gis når organisasjonen anses egnet til å tilby opplevelsesflyging. Ved vurdering av om organisasjonen er egnet, skal det legges vekt på dimensjoneringen av den operative organisasjonen, sikkerhetssystemet, type fly og forventet aktivitetsnivå. Tillatelse kan kun gis til organisasjoner i Norge. Flyene som skal brukes til opplevelsesflyging skal ha norsk registrering og være eid av organisasjonen eller dens medlemmer. Det kan stilles ytterligere vilkår for tillatelsen for å kompensere for konkrete risikofaktorer.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	FHS ser ikke at krav om at luftfartøyet skal være eid av organisasjonen eller medlemmene er hensiktsmessig. Dersom organisasjonen har en leieavtale med et definert ansvar for luftfartøyets operasjon og vedlikehold, eller koordinering av dette, gir dette samme kunnskap og ansvar og dette regnes som fullgodt ellers i luftfarten.	Tas til følge.	Endre teksten i regelen
36	§ 21 Tillatelsen og vilkår	Tillatelse kan gis når organisasjonen anses egnet til å tilby opplevelsesflyging. Ved vurdering av om organisasjonen er egnet, skal det legges vekt på dimensjoneringen av den operative organisasjonen, sikkerhetssystemet, type fly og forventet aktivitetsnivå. Tillatelse kan kun gis til organisasjoner i Norge. Flyene som skal brukes til opplevelsesflyging skal ha norsk registrering og være eid av organisasjonen eller dens medlemmer. Det kan stilles ytterligere vilkår for tillatelsen for å kompensere for konkrete risikofaktorer.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	FHS mener at siste ledd bør fjernes. Her åpner det for å stille ytterligere vilkår til tillatelsen, uten at dette er vilkår som er definert. Hvis det er aktuelt med å bruke skjønn og at eventuelt nye momenter bør dette defineres slik at det gir mest mulig forutsigbarhet.	Regelen er en presisering av et forvaltningsrettslig prinsipp om at det kan stilles vilkår for en tillatelse. Vi har i tillegg presisert at vilkårene skal ha sammenheng med konkrete risikofaktorer. Dette er en begrensning for hva det kan stilles vilkår om. Vi vil med denne teksten presisere og tydeliggjøre at vi i slike konkrete tilfeller kan og vil benytte oss av denne retten. Kravene skal uansett være saklige.	Ingen tiltak.
37	§ 21 Tillatelsen og vilkår	Tillatelse kan gis når organisasjonen anses egnet til å tilby opplevelsesflyging. Ved vurdering av om organisasjonen er egnet, skal det legges vekt på dimensjoneringen av den operative organisasjonen, sikkerhetssystemet, type fly og forventet aktivitetsnivå. Tillatelse kan kun gis til organisasjoner i Norge. Flyene som skal brukes til opplevelsesflyging skal ha norsk registrering og være eid av organisasjonen eller dens medlemmer. Det kan stilles ytterligere vilkår for tillatelsen for å kompensere for konkrete risikofaktorer.	Norwegian Spitfire Foundation	§21: NSF ser ikke at krav om at luftfartøyet skal være eid av organisasjonen eller medlemmene er hensiktsmessig. Dersom organisasjonen har et definert ansvar for luftfartøyets operasjon og vedlikehold, eller koordinering av dette, gir dette samme kunnskap og ansvar. Dette er vanlig i kommersiell luftfart, hvor f.eks. et leasingselskap eier et luftfartøy som opereres av et flyselskap og vedlikeholdes av selskapet eller en teknisk organisasjon innleid av selskapet.	Tas til følge.	Endre teksten i regelen
38	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Sola Flystasjon Flyklubb	Krav om at flygingen skal foregå fra en forhåndsdefinert flyplass og etter godkjente flyruter er noe restriktivt og vil begrense aktiviteten i forhold til å operere historiske fly. Dette gjelder også å ikke kunne fly opplevelsesflyging fra andre plasser enn hjemmebase. En fartøysjef er likevel pålagt å overholde gjeldende regelverk i forhold til planleggingen og gjennomføring av flyturen.	vi velger å benytte en streng ramme for etablering av en ny ordning for opplevelsesflyging. Dette er bakgrunn for at vi velger så strenge begrensinger som vi her beskriver. Godkjenning av avgangssted er i tråd med CAA UK praksis for etablering av tilsvarende ordning. Når det gjelder flyrutene skal vi vurdere alternativ løsning for å ivareta sikkerhetsnivået.	Utarbeide krav til særskilt risikoanalyse for rutene/områder.
39	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Norges Luftsportforbund	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 begrensinger 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/konsesjonshaver 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 erlokalisert 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.	Se svar på kommentar med referanse 38.	
40	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Norges Luftsportforbund	Til § 22 annet ledd Vi anser at kravet om innlevering av reiseplan til lufttrafikktjenesten 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 lufttrafikktjenesten. 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.	Vi tar innspillet til følge, men setter krav til at organisasjon skal sikre for overvåking av operasjonene og sikre varsling ved avvik.	Endre teksten i regelen
41	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Norges Luftsportforbund	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.	Som passasjer på luftfartøy som skal benyttes til opplevelsesflyging er det ikke gitt at du kjenner andre om bord. Da skal du som passasjer med rimelige tiltak vernes mot eventuelle andres handlinger og i hvertfall med direkte tilgang til kritiske kontroller.	
42	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	FHS mener at kravet om forhåndsgodkjente flyplasser til opplevelsesflyging for operatører med høy kompetanse er unødvendig strengt. FHS anbefaler at det i stedet for krav om LTs godkjennelse av sted og flygerute, kreves at det i godkjennelsen av organisasjonens OCM settes krav om dette og at flyge rute eller flygeområde godkjennes av flygesjef i samråd med fartøysjef. Ved deltagelse på f.eks. flystevner rundt i landet kan det være aktuelt å planlegge med at det samtidig også kan foretas opplevelsesflyging på stedet. Topografiske, meteorologiske og operative forhold er faktorer som fartøysjefen uansett alltid skal inkludere i sin planlegging. FHS fartøysjefer er godt kjent med landets flyplasser og har som yrkesflygere landet en rekke ganger på de fleste flyplasser. Såfremt en flyplass er godkjent ihht FHS OCM/Operation Manager slik at flyplassen tilfredsstiller kravene til flytypens performance, flyplassens brann og redning beredskap etc. skulle dette være uproblematisk. Vi foreslår at det heller vurderes å sette en begrensing i driftstillatelsen for operatører med mindre kompetanse om å operere fra forhåndsdefinerte flyplasser. Faste ruter. Vi mener det ikke gir større sikkerhetsgevinst og er lite hensiktsmessig at det forutsettes faste ruter som skal godkjennes av luftfartsmyndigheten og at dette kan også virke mot sin hensikt. Flygerute må velges ut ifra flere hensyn og faktorer som må vurderes. Dette er blant annet egnet område, hensyn til støy og sjenanse, annen flytrafikk, kontrollert luftrom og klareringer fra Lufttrafikktjenesten (ATC), værforholdene, ikke over tettbebyggelse m.m. Det viktigste er at sikkerheten best mulig ivaretas ved valg av flygerute og kompetansen til å bestemme dette ligger først og fremst hos operatøren ved flygesjef og fartøysjef hvor de nevnte faktorer tas med i vurderingen samt ut ifra organisasjonens OCM. Hvis flyge rutene blir for spesifikke vil det i ytterste konsekvens kunne føre til en sikkerhetsrisiko hvis man blir 'tvunget' grunnen kravet til å følge godkjent rute fra Luftfartstilsynet til å fly inn i området med dårligere værforhold ned mot VFR minima (Men allikevel innenfor reglene) enn om man velger en annen rute som går i en annen retning der været kan være langt bedre. Værforhold med f.eks redusert skydekkehøyde vil også kunne føre til at demonstrasjonen av luftfartøyet ikke kan gjennomføres som planlagt og at manøvrer må kuttes ut og at hele	Se kommentar med referanse 38	
43	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	Kravet om at ATC reiseplan skal innleveres for opplevelsesflyging er uforholdsmessig. Her bør det åpnes for å kunne dispenseres fra dette kravet hvis operatøren har alternative løsninger som gir like stor eller bedre beredskap for søk og redning. FHS opererer med egen OPS ved at vi har bakkemannskap som utfører denne oppgaven. De vil være kjent med flyge ruten og alle nødvendige detaljer som inngår i en reiseplan, kallesignal, personer om bord, (navn) ETA, endurance/fuel. Dette vil fremgå av autorisasjons bok der nødvendige opplysninger føres inn før flyturen. Bakkemannskapene vil notere ned avgangs tidspunkt og hvis flyet ikke kommer tilbake til beregnet ETA vil rutiner for å alarmere nødetater etc. bli iverksatt. Flygeruter vil i hovedsak foregå i G-luftrom hvor det ofte er begrenset kontakt med lufttrafikktjenesten. FHS mener at å operere med egen OPS som her beskrevet, i praksis gir en bedre beredskap og varsling for søk og redning enn reiseplan til lufttrafikktjenesten.	Se kommentar med referanse 40.	Hva krever de på innland helikopter. Prater med Ørnulf. oppfordre eller sette krav til kontakt med lufttrafikktjenesten under flyging.
44	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	FHS opererer for tiden ikke luftfartøy som kan ta mer enn en passasjer (To-seter) og vil derfor ikke berøres av dette kravet. Vi mener allikevel at en slik risiko er minimal, og at denne begrensningen bør fjernes, og at man heller tar inn en setning i §4 om at en også vurderer spesielt hvem som er egnet til å sitte i et sete med tilgang til flygekontrollene. For våre operasjoner med to-seter fly med doble flykontroller vil dette uansett alltid være en vurdering vi må ta med.	Se kommentar med referanse 41.	
45	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Dakota Norway	Stiftelsen støtter kravet om at opplevelsesflygning som hovedregel skal foregå fra en forhåndsdefinert landingsplass, noe som vil bidra til at man kan etablere faste rutiner for informasjon, briefing, kontroll over passasjerer med mer. Stiftelsen mener at det ikke er hensiktsmessig å etablere et system hvor Luftfartstilsynet skal godkjenne flygeruter i en tillatelse. Forhåndsdefinerte flygeruter utarbeides best i samarbeid mellom operativ organisasjon og flyplassoperatør. Det er de lokale operatørene som vil ha best grunnlag for å vurdere de sikreste rutene og ruter som er i tråd med flyplassoperatørens støyutfordringer og miljøoppfølgningsplaner. Et krav om godkjenning fra Luftfartstilsynet for hver enkel flyrute vil i tillegg medføre unødige byråkratiske prosesser for operatører og Luftfartstilsynet. Videre vil det av sikkerhetshensyn være uheldig å binde operatørene til fastlagte ruter av hensyn til varierende meteorologiske og operative forhold. Stiftelsen foreslår at man kan begrense mobiliteten til aktiviteten ved å begrense den til et geografisk område istedenfor å låse den til fastsatte ruter. Dette området kan defineres som det primære operasjonsområdet til virksomheten. Videre mener stiftelsen at andre forskrifter ivaretar hensyn til flysikkerhet slik som krav til minstehøyde over tettbebyggelse med mer.	Tas til følge.	Endre tekst i regel.
46	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Dakota Norway	Kravet om reiseplan bør kunne erstattes med lokal flight following fra bakkepersonell som støtter operasjonen. Det kan stilles krav til rutiner for flight following i den enkelte operatørs sikkerhetssystem. Ved gjentatte flygninger i form av opplevelsesflyging vil kravet om å sende reiseplan og administrasjon av dette bli en økt arbeidsbelastning for flygerne. Stiftelsen mener at flight following administreres best av bakkepersonell. Har man ikke tilgjengelig bakkepersonell til å følge flygningen kan man stille krav om reiseplan.	Se kommentar med referanse 38.	

47	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Norwegian Spitfire Foundation	§22: NSF anbefaler at det, i stedet for krav om LTs godkjennelse av sted og flygerute, kreves at det i godkjennelsen av organisasjonens OCM settes krav om at sted og flygerute eller flygeområde skal godkjennes av flygesjef i samråd med fartøysjef. Hvor de nevnte elementene skal tas med i vurderingen. NSF mener at kompetansen til å gjøre slike vurderinger først og fremst ligger hos flygesjef og fartøysjef og at dette gir en sikrere og smidigere ordning. Med dette unngås unødvendig byråkrati og medfølgende godkjennelses-kostnader for operatøren. Annet ledd: Til kravet om reiseplan, bør det åpnes for alternative løsninger som gir like stor eller bedre beredskap for søk og redning. F.eks. at man har bakkemannskap som er kjent med flygeruten, forventet ETA og rutiner for å alarmere nødetater. NSF mener at dette, i praksis gir bedre beredskap enn reiseplan til lufttrafikktjenesten. Siste ledd: NSF mener at en slik risiko er minimal. Og at den antagelig mer enn oppveies i form av en sikkerhetsgevinst ved at en person som sitter i det setet kan være til vesentlig hjelp for fartøysjefen i f.eks. en nødssituasjon. NSF mener at denne begrensningen bør fjernes. Og at man heller tar inn en setning i §4 om at en også vurderer spesielt hvem som er egnet til å sitte i et sete med tilgang til flygekontrollene.	Se kommentar med referanse 38	
48	§ 22 Operative begrensninger	Opplevelsesflyging skal gjennomføres fra et sted og følge en flygerute som er omfattet av tillatelsen. Opplevelsesflyging skal gjennomføres under visuelle flygeforhold. Det skal alltid leveres en reiseplan til lufttrafikktjenesten. Hvis en passasjer sitter i et sete som gir tilgang til styrekontrollene, er det ikke tillatt å ha med flere passasjerer.	Kåre Jan Johansen	§ 22 Operative begrensninger Generelt vil jeg si at her er det alt for mye forsøk på å detalj regulere virksomheten, uten tilsvarende muligheter for kontroll av den ønskede reguleringen. Hva er hensikten med krav om reiseplan for en opplevelses flyging med f.eks en Dacota noen runder rundt Torp. Gir det økt flysikkerhet, eller bare økt byråkrati for piloten, noe som igjen tar fokus bort fra selve flygingen? Jeg mener regler om levering av reiseplan er godt regulert og innarbeidet via andre forskrifter, og kan helt fjernes fra denne forskriften. Hva om man for eksempel skal flytte en L29 (jagerfly) fra Geiteryggen til Stord i forbindelse med et flyshow. Skal man virkelig søke LT fordi man har en passasjer med. Gjelder dette også dersom passasjeren ikke betaler noe? Gjelder dette uansett også uten passasjer? Jeg synes det er uklart om hele denne typen operasjon under kapittel 4 er å anse som opplevelses flyging enten det er betalende passasjer eller ikke. Om man har en passasjer som betaler så er det en opplevelsesflyging, men er det også det om han ikke betaler?	Se kommentar med referanse 38 når det gjelder reiseplan. Flygingen med L29 som det vises til kan gjennomføres som spleiseflyging. Som privatperson kan du fly turen gratis eller som spleiseflyging. Som organisasjon kan organisasjonen fly det som introduksjon, opplevelse eller spleiseflyging.	Lage skisse for å tydeligjøre konseptet.
49	§ 23 Endringer	Det skal søkes om godkjenning av alle endringer som berører innholdet i tillatelsen, samt nye prosedyrer og andre endringer som kan påvirke sikkerhetsnivået.				
50	§ 24 Flygesjef	Den operative organisasjonen skal ha en flygesjef som har sertifikat for kommersiell luftfart. Flygesjefen skal autorisere hver flyging med betalende passasjerer. Når den enkelte flyger har oppnådd et erfaringsnivå bestemt av organisasjonen, kan rett til selvautorisering tildeles flygeren.	Sola Flystasjon Flyklubb	Betegnelsen som brukes i dag av flyklubber er «Operativ leder», og betegnelsen «Flygesjef» bør derfor ikke brukes. At operativ leder skal autorisere hver flyging, oppfattes som unødvendig byråkratisk. Et begrenset antall piloter med intern utsjekk på denne typen flyging må kunne gis rettigheten til å gjennomføre denne typen flyging uten autorisasjon. Kravet om å inneha kommersielle sertifikater for å kunne inneha rollen som operativ leder er unødvendig og vil til tider med lite tilgang på ledige profesjonelle piloter begrense klubbens aktiviteter. Flygere med en forhåndsdefinert erfaring på flytypen må kunne utvelges av klubbens ledelse.	Vi kvalitetssjekker bruk av tittel. Autorisasjon av flyging er en knytning mellom organisasjonen og fartøysjefen. Spesielt i tilfeller der operasjonene er mer risikoutsatt fordi relevant erfaringsnivå for fartøysjefen er lavt, men akspetabelt. Krav til CPL erstattes med krav om prøve avlagt for Luftfartstilsynet.	Vi sjekker hvilket begrep som er benyttet i UK. Dersom de ikke har tilgang til en person som har kommersielle sertifikater så kan vi sette opp mulighet for flygesjefprøve i LT.
51	§ 24 Flygesjef	Den operative organisasjonen skal ha en flygesjef som har sertifikat for kommersiell luftfart. Flygesjefen skal autorisere hver flyging med betalende passasjerer. Når den enkelte flyger har oppnådd et erfaringsnivå bestemt av organisasjonen, kan rett til selvautorisering tildeles flygeren.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	FHS har selv flygere med kompetanse samt sertifikater (ATPL) og erfaring som piloter fra kommersiell luftfart og oppfyller således kravene til flygesjef. Vi ser allikevel at dette kravet kan for noen operatører utelukke personer med vesentlig erfaring og egnethet, men som ikke oppfyller de formelle kravene med CPL eller ATPL. Det bør derfor gis rom for at dette kan permanent dispenseres fra såfremt dette er hensiktsmessig. (§ 24 inngår i § 27 om dispensasjoner)	Krav til CPL er eneste kravet til formell kompetanse. Kompetanse skal også risikoanalyseres av organisasjonen og organisasjonen må definere hva slags kompetanse som er nødvendig. Sånn sett kan man ikke benytte en person som ikke har nødvendig erfaring eller bakgrunn. Vi ser at regelen kan ekskludere enkelte personer. Derfor vil vi inkludere et alternativ i regelen. Personer som ikke har CPL kan avlegge en prøve for Luftfartstilsynet. Prøven baseres på samme metodikk som for akseptering av nominert personell i kommersielle flyselskaper.	THY sjekker ordningen for kommersiell. Vi må ha rettighet til å underkjenne.
52	§ 24 Flygesjef	Den operative organisasjonen skal ha en flygesjef som har sertifikat for kommersiell luftfart. Flygesjefen skal autorisere hver flyging med betalende passasjerer. Når den enkelte flyger har oppnådd et erfaringsnivå bestemt av organisasjonen, kan rett til selvautorisering tildeles flygeren.	Norges Luftsportforbund	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 modifiseres 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.	Se kommentar med referanse 50 og 51.	
53	§ 24 Flygesjef	Den operative organisasjonen skal ha en flygesjef som har sertifikat for kommersiell luftfart. Flygesjefen skal autorisere hver flyging med betalende passasjerer. Når den enkelte flyger har oppnådd et erfaringsnivå bestemt av organisasjonen, kan rett til selvautorisering tildeles flygeren.	Norges Luftsportforbund	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	Se kommentar med referanse 50.	
54	§ 24 Flygesjef	Den operative organisasjonen skal ha en flygesjef som har sertifikat for kommersiell luftfart. Flygesjefen skal autorisere hver flyging med betalende passasjerer. Når den enkelte flyger har oppnådd et erfaringsnivå bestemt av organisasjonen, kan rett til selvautorisering tildeles flygeren.	Norwegian Spitfire Foundation	§24: NSF mener at dette kravet utelukker personer med vesentlig erfaring med operasjon av luftfartøy som denne forskriften regulerer og at det er uheldig. NSF foreslår at LT i godkjennelses-prosessen av de enkelte operatører foretar en individuell vurdering av flygesjefens utdanning/sertifikater/ erfaring i forhold til oppgaven som flygesjef.	Se kommentar med referanse 51.	
55	§ 24 Flygesjef	Den operative organisasjonen skal ha en flygesjef som har sertifikat for kommersiell luftfart. Flygesjefen skal autorisere hver flyging med betalende passasjerer. Når den enkelte flyger har oppnådd et erfaringsnivå bestemt av organisasjonen, kan rett til selvautorisering tildeles flygeren.	Kåre Jan Johansen	§ 24 Flygesjef Flygesjefen skal ha kommersielt sertifikat. Her ville jeg tilført at personer med utgåtte kommersielle sertifikater vil vurderes på individuell basis på bakgrunn av tidligere erfaring. Det gir oss mer flysikkerhet med en gammel flygesjef i Widerøe enn en fersk CPL pilot på 22 år til å lede en slik organisasjon. Dette går jo frem i forarbeidene, men jeg ville tatt med dette med: Har eller har hatt i selve forskriften.	Bestemmelsen vil bli endret slik at dette innspillet blir delvis hensyntatt. Se kommentarer over.	
56	§ 25 Informasjon til passasjerene og kontaktinformasjon	Kravene i §§ 5-7 til å informere passasjerene gjelder ved opplevelsesflyging. Organisasjonen må kunne dokumentere at informasjonen er gitt. I forkant av en flyging skal navn og kontaktinformasjon til passasjerene og opplysninger om deres nærmeste pårørende innhentes. Informasjonen nevnt i første og annet ledd skal være tilgjengelig på bakken.				
57	§ 26 Overtredelsesgebyr	Overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5 kan ilegges for brudd på bestemmelsene i forskriften, med unntak for §§ 1, 3 og 29.				
58	§ 27 Dispensasjon	Luftfartstilsynet kan dispensere fra §§ 2, 12, 16, 17 og 24 og de operative bestemmelsene i forordning (EU) 965/2012. Dispensasjon kan gis når det foreligger spesielle behov som er begrenset i tid og omfang, samt at risikovurderingen og de foreslåtte kompenserende tiltak anses egnet til å ivareta sikkerheten.	Flyvåpenets Historiske Skvadron	Vi mener at deler av ordlyden i § 27 kan være unødvendig begrensende og foreslår at i annen setning fjernes: 'som er begrenset i tid og omfang' Det er akseptert innen luftfarten at ikke nødvendigvis bestemmelsene eller forskriftene utvilsomt og alltid sikrer det 'høyeste sikkerhetsnivået', selv om dette er intensjonen. Operatørene vet ofte selv hva som kan gi det høyeste sikkerhetsnivået samt også hva som eventuelt påvirker sikkerheten i negativ retning. Vi mener derfor at § 27 må gi mer spillerom for å kunne gi dispensasjoner.	Generelt sett så skal alle dispensasjoner i norsk forvaltning være begrenset i tid og omfang. Dette er kun en presisering som gjelder for alle dispensasjoner. Dersom det må gjøres permanente unntak, så må det gjøres ved å anvende fleksibilitet som er bygget inn i den enkelte bestemmelse. Generelt skal det være et lite spillerom for dispensasjoner. Hvis det viser seg å være behov for et stort antall dispensasjoner eller at de blir omfattende i omfang, må forskriften endres.	
59	§ 27 Dispensasjon	Luftfartstilsynet kan dispensere fra §§ 2, 12, 16, 17 og 24 og de operative bestemmelsene i forordning (EU) 965/2012. Dispensasjon kan gis når det foreligger spesielle behov som er begrenset i tid og omfang, samt at risikovurderingen og de foreslåtte kompenserende tiltak anses egnet til å ivareta sikkerheten.	Dakota Norway	De felleseuropeiske reglene,(EU) 965/2012, er under stadig utvikling i takt med den teknologiske utviklingen innen luftfart. Dette vil ikke være tilfelle for Annex II luftfartøy og man kan komme i situasjoner hvor det ikke vil være mulig å oppfylle kravene som blir satt i Part-NCO. Stiftelsen mener dispensasjonsadgangen ikke er innsnevret til kunne å gjelde en tidsbegrenset periode.	se referanse 58	
60	§ 27 Dispensasjon	Luftfartstilsynet kan dispensere fra §§ 2, 12, 16, 17 og 24 og de operative bestemmelsene i forordning (EU) 965/2012. Dispensasjon kan gis når det foreligger spesielle behov som er begrenset i tid og omfang, samt at risikovurderingen og de foreslåtte kompenserende tiltak anses egnet til å ivareta sikkerheten.	Kåre Jan Johansen	§ 27 Dispensasjon Hvorfor må dispensasjoner være tidsbegrenset? Noen vil det være naturlig at er det, mens andre ikke.	Se referanse 58	
61	§ 28 Overgangsregel	Luftfartøy som omfattes av kapittel 3 og som ble registrert i Norge før 1. januar 2021, må sende en erklæring som omhandlet i § 13 til Luftfartstilsynet innen 1. juni 2021.	Kåre Jan Johansen	§ 28 Overgangsregler LT mener 6 måneder overgangsperiode er nok. Vi har vel sett gang på gang at LT sliter med å selv klare slike tidsfrister, så jeg ville foreslått ett år, slik at alle parter får tid til å gjøre en skikkelig jobb.	Tas til følge.	Endre tekst i regel.
62	§ 29 Ikrafttredelse	Forskriften trer i kraft … Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 30. august 2016 nr. 1025 om driftsforskrifter for-ikke ervervsmessig flyging med fly (privatflyging) og forskrift 30. august 2016 nr. 1025 om ikke-ervervsmessig luftfart med helikopter.	Kåre Jan Johansen	§ 29 Ikrafttredelse Som nevnt så er det mange BSL-D som blir berørt av denne nye forskriften, så for å unngå kaos bør disse fjernes samtidig.	Det foregår et prosjekt for å fjerne utgåtte nasjonale forskrifter. Denne forskriften vil legge til rette for at vi kan fjerne flere forskrifter som ikke lenger er relevant.	
63	Andre kommentarer		Dakota Norway	Krav for sertifisering av besetningsmedlemmer Krav for sertifisering av besetningsmedlemmer på annex II luftfartøyer er publisert i AIC-N 26/13. Stiftelsen ber Luftfartstilsynet vurdere om det er hensiktsmessig å ta inn kravene i AIC-N 26/13 i forskriften. Bestemmelser for sertifisering av ballong og seilfly er allerede etablert i Part-FCL.	Det pågår et prosjekt med ny forskrift for krav til sertifikater.	
64	Andre kommentarer		Norges Luftsportforbund	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.	Begrepene blir endret i tråd med innspillet	
65	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	LT viser til at den nye forskriften blir enklere å forholde seg til enn den gamle BSL-D 3.1 og 3.2. Det er jeg ikke uten videre enig i. For eksempel for operasjon av helikopter er det i dag 10 sider å forholde seg til, mens det nå blir 5 sider i den nye forskriften, + 144 sider i PART-NCO + en masse sider i alle AMC og GM. Når den nye forskriften tiltrer, så regulerer den både direkte og indirekte forhold som fortsatt reguleres i flere andre BSL-D. vil disse bli slettet? Evt. hvilke har øverste rang ved konfliktfylt innhold?	Med et EASA FCL-sertifikat må du uansett forholde deg til del-NCO som privatflyger. BSL D 3-1 og BSL D 3-2 er utdatert også opp mot ICAO-standard. Hvis disse regelverkene skal beholdes må de i tilfelle oppdateres mot ICAO anneks 6, del II og da har vi ganske sikkert samme mengde regler. En slik tilnærming vil føre til betydelig forsinkelse av reglene for dette området.	Ingen tiltak.
66	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Noen ganger går turen fra A-A samme dag, noen ganger fra A-B, for så å gå tilbake til A en annen dag. Noen ganger går turen over mange dager og går slik: A-B-C-D-B-E-B-F-G-H-B-C-I-B-A Derfor mener jeg det å sette et krav om A-A turer og forhold som at andre ikke kan betale for turene legger uønskede restriksjoner i forhold til EASA sine ønsker om økt promotering av fly interesse. Jeg har også vanskelig for å se noen konkret sikkerhets gevinst i disse kravene.	Reglene i denne forskriften blir helt likelydende med kravene som gjelder for EASA-luftfartøy	
67	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Videre forstår jeg det som at denne nye forskriften fra LT sin side er tiltenkt å kun gjelde for luftfartøyer uten typesertifikat. For luftfartøyer med typesertifikat i tilsvarende operasjoner, så nevner EASA at nasjonale myndigheter ikke har rett til å innta ytterligere begrensninger, ref. EASA_Leaflet_02_AIR_OPS_EN.pdf – No additional requirements can be added, at national level, on top of the European rules	Denne forskriften omhandler alle luftfartøy som ikke har et EASA-typesertifikat.	
68	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Dette med at helikopter i den nye forskriften ikke skal kunne fly opplevelsesflyging mener jeg er en restriksjon som ikke genererer flysikkerhet, tvert imot, for da kommer kreative sjeler til å finne andre løsninger. Jeg har nå gjort undersøkelser og kontaktet flygesjefer i forskjellige helikopter selskaper, og alle disse avkrefter at de noen sinne har hatt problemer med at private eiere av helikoptre har tatt fra dem kommersielle oppgaver.	Våre synspunkter er kommentert til § 24.	
69	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	LT benytter seg naturligvis ofte av å støtte seg til andre lands håndtering av det å lage nye regelverk for GA flyging, og det er vel og bra, men da synes jeg de også skal ta inn over seg at bla. UK CAA i CAP 1589 spesifikt beskriver at: Cost-sharing is also permitted in non-EASA (Annex II of the Basic Regulation) aircraft registered in the UK. Og det uten noen ytterligere begrensninger.	Dette er også gjort under forarbeidet til denne forskriften. Spleiseflyging sidestilles på lik linje i denne forskriften.	
70	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Ønsket om å beskytte kommersielle aktører må kunne ansees å være tilstrekkelig beskyttet av at piloten ikke kan ha økonomisk gevinst av en flyging. Om vi skal snu på «flisa» så har kommersielle aktører (flyskoler) omsatt for flere millioner kroner som en følge av at personer har vært med slike som meg og fløyet, noe som igjen har skaffet dem kunder de neppe ellers ville fått. I forslaget til de nye forskriftene så mener jeg at en uforholdsmessig stor andel av forskriften omhandler temaet om at ingen skal tjene penger. Dette er naturligvis et tema som det er ønske om å ha en viss kontroll på, men å forsøke å detalj regulere dette stopper uansett ikke personer som ønsker å omgå regelverket.	Våre synspunkter fremgår av kommentarer over som gjelder bestemmelsene om kostnadsdeling og introduksjonsflyging, samt opplevelsesflyging.	
71	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Burde ikke selve forskrifts tittelen endres til: Forskrift om luftfartsoperasjoner med luftfartøy uten typesertifikat som brukes til privatflyging eller luftsport.	Forskriften omfatter luftfartøy med typesertifikat, men ikke EASA-typesertifikat. Vi vil vurdere navnet på forskriften når de tekniske forskriftene er på plass.	
72	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Sertifikat Jeg savner opplysninger i denne forskriften som omhandler sertifikat, utsjekk og fornyelser for fartøyer uten typesertifikat. Ja dette er en drifts forskrift, men pr. i dag så flyr alle disse fartøysjefene på særskilte tillatelser svakt regulert i andre forskrifter, så hvorfor ikke ta inn dette i denne forskriften samtidig. Eller lage en ny forskrift nettopp som erstatning til BSL-C for disse typer operasjon.	Regler for sertifikater utarbeides i eget forskriftsarbeid. Denne forskriften omfatter driftsregler.	
73	Andre kommentarer		Kåre Jan Johansen	Flyging mot betaling Som et forslag til det med å beskytte kommersielle operatører mot uønsket konkurranse, så mener jeg at man kanskje kunne benyttet en ordning hvor den private operatøren årlig må kontakte alle kommersielle operatører i en radius på f.eks. 50 nautiske mil fra der han ønsker å ha med seg betalende passasjerer eller utføre andre typer flyging mot betaling, og få deres signatur på et standard skjema hvor de bekrefter å ikke anse den private driften til å være i konkurranse med deres drift. Dersom slik signatur mottas, og de kommersielle operatøren ikke har innsigelser, kan den private aktøren ta betalt for flygingen med en pris på inntil en sum som på forhånd er godkjent av LT for hvert enkelt luftfartøy som ønsker å inngå i en slik ordning. For å få godkjent sitt kostnads nivå så må en kostnads oversikt godkjennes av LT etter utarbeidede retningslinjer, med f.eks. årlig justering av pris. Et slikt forslag må evt. finpusses, og kan være en frivillig ordning i tillegg til allerede foreslått forskrift, men inntas som egne paragrafer i denne. Om jeg starter Helikopter AS og kjøper en 14 seters Bell 205 med standard typesertifikat og som pilot leier den av Helikopter AS til en mye høyere pris en kun rørlige kostnader, så kan jeg annonsere i avisa hver dag om cost share flights, hvor jeg som pilot betaler kr. 1 pr. tur, og med EASA sin velsignelse i ryggen ta ut god fortjeneste i Helikopter AS selv om jeg som pilot har utlegg med dette. Ha et slikt scenario litt med i vurderingene når LT velger å legge inn kraftige reguleringer på kostnads deling og forbud mot helikopter i visse typer drift i denne nye forskriften.	Som privatflyger har du et alternativ og det er spleiseflyging. Som organisasjon kan man fly spleiseflyging eller introduksjonsflyging med helikopter. Helikopter med annen luftdyktighetsdokumentasjon enn EASA-typesertifikat kan ikke benyttes til kommersielle operasjoner - Dette er med andre ord uendret med denne forskriften.	