

Luftfartstilsynet

Pr. epost: postmottak@caa.no

Kopi: Samferdselsdepartementet,
Norges Idrettsforbund

Deres ref.: 22/03215-1

Vår ref.: SF37ADM-1162717282-10784

17. februar 2022

Klage på vedtak om avslag på søknad om masseregistrering i operatørregister for medlemmer tilknyttet NLF

1. Innledning

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets vedtak datert 4. februar 2022 og klager herved på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28 første ledd. Klagen bunner i at vedtaket inneholder flere feil, både materielle og prosessuelle. NLF anmoder derfor om at vedtaket oppheves eller omgjøres.

2. Feil ved lovanvendelsen

2.1 Tolkning av forordning (EU) 2019/947 (heretter «droneoperatørforordningen») artikkel 16 nr. 4

Luftfartstilsynet anfører at det følger av droneoperatørforordningen artikkel 16 nr. 4 «at Luftfartstilsynet står fritt til å foreta en skjønnsmessig vurdering av om det vil være mest hensiktsmessig å la uavhengige organisasjoner ha ansvar for registrering av sine medlemmer». Vi forstår uttalelsen slik at myndigheten antar at forvaltningsskjønnet er *helt fritt*, og at det følgelig bare rammes inn av den alminnelige myndighetsmisbrukslæren. Isolert sett taler da også ordlyden for et fritt skjønn («Member States *may* enable model aircraft clubs and associations to register their members into the registration systems», vår kursivering). EØS-retten må imidlertid i tråd med sikker rett tolkes autonomt. Dette innebærer at man må bruke EØS-rettslig tolkningsmetode i anvendelsen av EØS-rettsakter. I dette ligger blant annet at bestemmelsens ordlyd ikke kan leses alene, men må tolkes i lys av forordningens og bestemmelsens formål som blant annet kommer til uttrykk i forordningens fortale.¹ Fortale betraktning nr. 27 lyder:

«Since model aircraft are considered as UAS and given the good safety level demonstrated by model aircraft operations in clubs and associations, there should be a seamless transition from

¹ Fredriksen, Halvard Haukeland og Gjermund Mathisen. *EØS-rett*. 3. utgave, Oslo: Fagbokforlaget, 2018, s. 298–299 og s. 305, med referanse til sak C-558/15 *Vieira de Azevedo*, avsnitt 19.

the different national systems to the new Union regulatory framework, so that model aircraft clubs and associations *can continue to operate as they do today*, as well as taking into account existing best practices in the Member States.» (Vår kursivering.)

Forordningen må med andre ord anvendes slik at modellflyging innenfor rammen av eksisterende klubber og foreninger i den enkelte medlemsstat «can continue to operate as they do today». Nærmere bestemt må ikke gjennomføringen av forordningens øvrige bestemmelser lede til at videreføringen hindres eller vanskeliggjøres. Hvorvidt dette medfører at myndigheten i den enkelte stat må tillate masseregistrering, vil bero på de rettslige rammene for den tradisjonelle modellflygingen i den aktuelle staten. Det vil også kunne bero på hvordan den enkelte medlemsstat rent teknisk og faktisk har innrettet sin individuelle registreringsordning.

Som kjent har modellflyging tradisjonelt vært utenfor EUs kompetanseområde, jf. forordning (EF) nr. 216/2008 artikkel 4 nr. 4, jf. vedlegg II bokstav i. Etter den nye grunnforordningen som ventes inntatt i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett i nær framtid,² er riktignok modellflyging prinsipielt omfattet.³ Men medlemsstatene er gitt et stort spillerom til å videreføre nasjonale rammer, jf. droneoperatørforordningen artikkel 16 nr. 1. Dessuten faller modellflyging – i motsetning til flyging med andre typer ubemannede luftfartøy – utenfor virkeområdet til de totalharmoniserte lufttrafikk-reglene, jf. forordning (EU) nr. 923/2012 artikkel 1 nr. 4. Det store innslaget av nasjonal regulering innebærer at EU-lovgiveren ved utarbeidelsen og vedtaket av droneoperatørforordningen ikke kunne overskue hvordan modellflyorganisasjoner i en gitt medlemsstat «can ... operate ... today». Dermed kunne EU-lovgiveren heller ikke fastslå om masseregistrering ville være en nødvendig betingelse for sømløs overgang til ny regulering. Droneoperatørforordningen artikkel 16 nr. 4 må følgelig tolkes slik at dersom masseregistrering er en nødvendig betingelse for at modellflygerne «can continue to operate as they do today», må medlemsstatene legge til rette slik registrering. Kun i motsatt fall er skjønnet fritt.

Tolkningsresultatet underbygges av en kontekstuell fortolkning i lys av sekundærrettens hierarkiske oppbygging.⁴ Droneoperatørforordningen er en kommisjonsforordning hjemlet i den nye grunnforordningen artikkel 57. Når kommisjonen fastsetter slike forordninger, må den følge de anvisningene som framkommer av artikkel 4 («Principles for measures under this Regulation»), herunder kravet til forholdsmessige tiltak i artikkel 4 nr. 2. Dertil må kommisjonen etterleve føringene som kommer til uttrykk i grunnforordningens fortale, herunder i betraktning nr. 34 som lyder:

«Model aircraft are considered to be unmanned aircraft for the purposes of this Regulation and are used primarily for leisure activities. Delegated and implementing acts concerning unmanned aircraft, adopted on the basis of this Regulation, should take into account that such model aircraft have so far had a good safety record, especially those operated by members of model aircraft associations or clubs which have developed specific codes of conduct for such activities. In addition, when adopting those delegated and implementing acts, the Commission should take account of the need for a seamless transition from the different national systems to the new Union regulatory framework so that model aircraft can continue to operate as they do today, as well as take into account existing best practices in the Member States.»

² <https://www.efta.int/eea-lex/32018R1139>

³ Forordning (EU) 2018/1139 artikkel 2 nr. 1 bokstav b.

⁴ Om betydningen av denne tolkningsstilen, se Fredriksen og Mathisen (2018) s. 303.

Vi ser igjen at føringene som har ligget til grunn for kommisjonens vedtak av droneoperatørforordningen innebærer at tidligere modellflyaktivitet *skal kunne videreføres sømløst*.

Rettskildefaktorene taler derfor samlet sett for at medlemsstatenes skjønn etter droneoperatørforordningen artikkel 16 nr. 4 ikke er fritt, dersom den registreringsordningen medlemsstatene har valgt, i lys av regelverket for øvrig, innebærer at modellflyaktiviteten i den aktuelle medlemsstaten ikke kan videreføres slik den skjer «today» i fravær av en masseregistreringsløsning.

2.2 Betydningen av at Norge ikke tillater masseregistrering for videreføringen av driften

Som vi har påpekt tidligere, medfører fraværet av en masseregistreringsløsning – i kombinasjon med den registreringsløsningen Luftfartstilsynet har valgt – at modellflygerne ikke kan fortsette å operere som de gjør i dag. Vi viser til tidligere korrespondanse. Etter å ha testet Luftfartstilsynets registreringsportal ytterligere, er nå flere problemer identifisert. Virkningene kan sammenfattes slik:

- Luftfartstilsynets registreringsportal inneholder ingen mulighet til å registrere seg som droneoperatør, uten at man samtidig må gjennomføre en kunnskapsprøve. Kunnskapsprøven innebærer *for det første* at modellflygerne objektivt sett ikke kan «continue to operate as they do today», uten at det utløser nye byrder, i strid med forordningens forutsetning. Byrden er *for det andre* unødvendig, siden modellflyging i Norge er underlagt det EASA beskriver som en «code of conduct developed by the model club and associations», se forarbeidene til droneoperatørforordningen, jf. NPA 2017-05(A) s. 9. EASA understreker samme sted at unntak fra kravene som andre droneoperatører er underlagt er rettferdiggjort ved at klubbene og foreningene «have related procedures, they build awareness, and in some cases, they also provide training to their members, thus creating a safety framework». NLFs sikkerhetssystem for modellflyging inneholder samtlige elementer, hvilket betyr at eksamenskravet ikke bare er uhjemlet, men også unødvendig.
- Gebyrforskriften⁵ for Luftfartstilsynet inneholder ingen differensiering mellom ordinære UAS-utøvere som skal gjennomføre kunnskapsprøve ved registrering og de som *ikke* skal gjennomføre prøve i egenskap av utøvere knyttet til modellflyorganisasjon med gyldig autorisasjon. Dette betyr *for det første* at modellflygere – uten en særegen masseregistreringsløsning – betaler for en tjeneste de ikke har rettslig eller praktisk behov for. *For det andre* innebærer dette at gebyrforskriften bryter med Finansdepartementets retningslinje R-112/15⁶, som i pkt. 3.3.1 fastsetter at gebyrordninger «kan etableres når det offentlige utfører en klart definert tjeneste overfor betaleren og det ikke betales for noe annet eller mer». I vårt tilfelle vil registreringsgebyret dekke «noe annet eller mer», i strid med så vel droneoperatørforordningens formålsbetraktninger, så vel som R-112/15. *For det tredje* gjelder prinsippene i den nye grunnforordningen artikkel 4 nr. 2 «Member States»⁷ når de iverksetter tiltak hjemlet i forordningen (herunder formodentlig registreringsprosedyrer hjemlet i kommisjonens

⁵ Forskrift 14. Januar 2022 nr. 65 om gebyr til Luftfartstilsynet mv. § 34.

⁶ https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_112_2015.pdf

⁷ At den nye grunnforordningen ennå ikke er gjennomført i norsk rett er av underordnet betydning, siden droneoperatørforordningen er gjennomført på nasjonalt nivå. Både homogenitetsmålsetningen i EØS, så vel som det faktum at sekundærrett av lavere rang skal tolkes i lys av sekundærrett av høyere rang, taler for at gjennomføringstidspunktet for grunnforordningen ikke er avgjørende.

gjennomføringsforordninger). Kravet til forholdsmessighet i artikkel 4 nr. 2 er vanskelig forenlig med at utøverne blir pålagt å betale for «noe annet eller mer» enn de har behov for.

- For å registrere seg som droneoperatør utenfor en modellflyorganisasjon, må man være fylt 16 år, jf. droneoperatørforordningen artikkel 9 nr. 1. Artikkel 9 nr. 5 fastsetter imidlertid at medlemsstatene «may define a different minimum age for remote pilots operating in the framework of model aircraft clubs or associations in the authorisation issued in accordance with Article 16». EU-kommisjonen anså bestemmelsen som nødvendig for å oppnå formålet angitt i fortalet, nemlig at modellflygerne skal kunne «continue to operate as they do today». Gjennom NLFs sikkerhetssystem for modellflyging har rettleidende minstealder i Norge forblitt 12 år, se sikkerhetssystemet kap. 4.2. Luftfartstilsynets registreringsportal tar ikke hensyn til dette. Dermed er fravær av masseregistreringsløsning i strid med forordningens forutsetning om sømløs videreføring av tidligere drift.

NLF vil knytte noen *rettslige* tilleggskommentarer til at det i realiteten innføres en ny aldersgrense for modellflyging gjennom Luftfartstilsynets vedtak. (*Politiske* tilleggskommentarer følger i pkt. 3 nedenfor om skjønnsutøvelsen.) Barneloven § 32 fastsetter at barnet *fra fylte 15 år* «avgjer sjølv spørsmål om val av utdanning og om å melde seg inn i eller ut av foreninger». Denne retten blir undergravd ved at barn ikke lenger kan drive med modellflyging før fylte 16 år utenfor den svært snevre rammen av droneoperatørforordningen artikkel 9 nr. 2. Selv innenfor den nevnte snevre rammen, vil foreldrene måtte medvirke aktivt. I realiteten avskjærer det også mulighet for den utdanningen NLF tilbyr modellflygerne under 16 år i medhold av sikkerhetssystemet. For personer *under 15 år* rimer vedtaket dårlig med prinsippet om at «[f]oreldre skal gje barnet stendig større sjølvråderett med alderen», jf. barneloven § 33. Nå regulerer selvsagt ikke barneloven ved hvilke alderstrinn ulike aktiviteter skal tillates i Norge. Men barnekonvensjonen, som er gjennomført i norsk rett med rettskildemessig forrang foran annen lovgivning i medhold av menneskerettsloven § 2, jf. § 3, fastsetter at «[v]ed alle handlinger som berører barn, enten de foretas av offentlige eller private velferdsorganisasjoner, domstoler, administrative myndigheter eller lovgivende organer, skal barnets beste være et grunnleggende hensyn», jf. artikkel 3 nr. 1.⁸ Det er sikker rett at bestemmelsen har et bredt nedslagsfelt, og at det som et minimum stiller krav til forvaltningens saksforberedelse (hensynet til barn må som et minimum være vurdert). Luftfartstilsynets vedtak har i realiteten forskriftsvirkninger som rammer barn i alderen 12 til 15 år, og dette forholdet later overhodet ikke til å være vurdert, noe som også strider mot kravet til belysning av saken før vedtak treffes, jf. forvaltningsloven §§ 17 første ledd og 37 første ledd.

2.3 Konklusjon om lovanvendelsen

Luftfartstilsynet har ikke et helt fritt skjønn når søknader om masseregistrering etter droneoperatørforordningen artikkel 16 nr. 4 skal behandles. EØS-retten legger visse materielle føringer for skjønnsutøvelsen som innebærer at et avslag vanskelig kan være EØS-rettslig konformt, dersom modellflygerne ikke lenger kan «continue to operate as they do today» i kjølvannet av at forordningen gjennomføres. Hvorvidt man kan operere som før i den enkelte stat, beror på modellflyreguleringen nasjonalt, så vel som de registreringsløsningene statene implementerer.

⁸ Norsk uoffisiell oversettelse som publisert på Lovdata.

Videre stiller barnekonvensjonen artikkel 3 nr. 1 i det minste visse krav til forvaltningens saksbehandling og saksopplysning som ikke er etterlevd i saken her. Etter omstendighetene kan også konvensjonen gi visse materielle føringer for skjønnsutøvelsen.

Luftfartstilsynets vedtak er følgelig truffet på basis av feil rettsanvendelse, både materielt og prosessuelt.

3. Klage over skjønnsutøvelsen

Selv om vi ser bort fra feil lovanvendelse og hypotetisk sett antar at myndigheten har fritt skjønn i denne saken, kan som kjent klageinstansen «prøve alle sider av saken», jf. forvaltningsloven § 34 annet ledd første punktum. Det er på det rene at dette også omfatter skjønnsutøvelsen. NLF har følgende innvendinger til skjønnen som er utvist og ber Samferdselsdepartementet overprøve dette.

- Luftfartstilsynet har fastsatt et policydokument med tittel «Fremtidens regulering av allmennflygingen i Norge». Som to av fem «bærende prinsipper» gjelder henholdsvis «prinsippet om delegering» og «prinsippet om balansert tilnærming», se s. 2. Vedtaket om avslag på søknad om masseregistrering mangler samsvar med begge prinsipper. Selv om en policy ikke gir endelige føringer for forvaltningsvedtak, må man i det minste kunne forvente at policyens momenter blir vurdert i saksbehandlingen og at dette kommer til uttrykk i vedtaket.
- Luftfartstilsynets hovedargumentasjon for avslaget er at masseregistrering medfører en stor kostnad som kun kommer et lite antall personer til gode. NLF mener argumentet er uholdbart på bakgrunn av følgende resonnement:
 - Prinsippet om at modellflygere skal kunne operere som før – som blant annet er et utslag av hensynet til beskyttelse av etablerte rettigheter – er ikke EØS-rettslig betinget av at det skal være uten kostnader for medlemsstatene og/eller droneindustrien å etterleve prinsippet. Et EØS-rettslig prinsipp som faller bort hvis det utløser kostnader eller arbeidsbyrder hos medlemsstaten er lite verdt. Luftfartstilsynet har et særskilt EØS-rettslig ansvar for å beskytte etablerte rettigheter, og dette momentet later overhodet ikke til å være vurdert.
 - Grunnen til at droneoperasjoner er harmonisert på EU-/EØS-nivå er at aktiviteten utgjør en ny type luftfart som fordrer særskilte tiltak, herunder krav til registrering. Det er det nye segmentet som utløser et registreringsbehov, og det er derfor ikke urimelig at det nye segmentet dekker kostnaden som behovet utløser, dersom Luftfartstilsynet ikke finner å kunne dekke det i lys av den finansieringen Stortinget har gitt.
 - Dersom vi ser bort fra at det kan være urimelig at NLFs medlemmer dekker kostnaden for et system som utløses av en ny aktørs inntreden i luftfarten, gir gebyrforskriften § 7 fjerde ledd uansett hjemmel til å belaste NLF for *samtlig*e kostnader med integrering av masseregistrering. Bestemmelsen lyder: «For Luftfartstilsynets arbeid med eller deltagelse i prosjekter knyttet til organisasjoner, produkter, systemer, prosedyrer, installasjoner mv. som ikke kommer inn under andre bestemmelser i denne forskrift, betales gebyr etter regning, jf. § 4.» Paragraf 4 første ledd bestemmer at «[g]ebyr etter regning fastsettes på grunnlag av faktisk timeforbruk og direkte

utgifter til reise, opphold, diett, materialer mv. som har vært nødvendig for utførelse av myndighetshandlingen».

- Siden det ikke er opplagt hvem som skal «ta regningen» for en masseregistreringsløsning, er nytte-/kostnadsanalysen Luftfartstilsynet har presentert av liten verdi. Dersom det eksempelvis er korrekt at NLF skal ta kostnaden, er det bare NLF som kan avgjøre om nytten står i forhold til kostnaden, i lys av organisasjonens privatautonomi og egne prioriteringer. Det kan eksempelvis ikke utelukkes at det er av stor verdi for NLF å opprettholde modellflyging som et tilbud til barn og unge, og at dette veier tyngre enn urimeligheten i at forbundet alene skal betale for IT-integreringen.
- Ovenstående momenter viser at Luftfartstilsynet ved skjønnsutøvelsen ikke kan legge avgjørende vekt på kostnaden. Kostnadsspørsmålet må vurderes særskilt av relevant kostnadsbærer etter at Luftfartstilsynet har fastsatt de formelle og tekniske rammene for en masseregistreringsløsning.
- Avslaget gir dårlig samsvar med Digitaliseringsdirektoratets prinsipp om «deling og gjenbruk av data».⁹ Direktoratet anfører at forvaltningen som minimum bør «[g]jenbruk[e] relevante data, og legg[e] til rette for deling av data, ved etablering eller videreutvikling av tjenester». NLFs data om modellflygere foreligger fra før og er lagret i Norges største privat database (NIFs medlemsregister). Gjenbrukshensynene taler for at det åpnes for masseregistrering.
- Avslaget står i sterk kontrast til hva andre lands myndigheter åpner for og lykkes med. Norge står generelt sett i en særstilling med hensyn til framskreden offentlig digitalisering og datautveksling, der land som Tyskland og Storbritannia lenge har ligget langt bak. Likevel har sistnevnte nasjoner begge klart å tilrettelegge for masseregistrering. En skjermdump fra hjemmesiden til den tyske luftfartsmyndigheten (Luftfahrt-Bundesamt)¹⁰ dokumenterer dette:

The screenshot shows a webpage titled "Drohnen" (Drones) with a sub-header "Fragen und Antworten zu UAS". Below this, there is a section "Fragen zum Betrieb Verbände" (Questions for club operation). Two questions are visible, each with an upward arrow icon:

- Welche rechtlichen Vorgaben gelten für den UAS-Betrieb im Rahmen von Luftsportverbänden?**
Das seit 31.12.2020 gültige EU-Recht für den Bereich unbemannte Luftfahrzeuge unterscheidet nicht mehr zwischen Flugmodellen und "Drohnen". Auch als Modellflieger gelten Sie als Fernpilot eines UAS und müssen die neuen EU-Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 grundsätzlich beachten. Für den Betrieb im Rahmen von Luftsportverbänden gelten jedoch ggf. andere Vorgaben. Das betrifft z.B. das Mindestalter von Fernpiloten und UAS-Betreibern. Bitte kontaktieren Sie für weitere Informationen Ihren Luftsportverband.
[^ nach oben](#)
- Was muss ich als Mitglied bei der Betreiberregistrierung beachten?**
Als Mitglied eines Luftsportverbandes (DAeC, DMFV) müssen Sie sich nicht selber registrieren; alle Betreiberregistrierungen der Mitglieder werden vom jeweiligen Luftsportverband in der UAS-Betreiberdatenbank des Luftfahrt-Bundesamtes vorgenommen. Das Luftfahrt-Bundesamt hat hierauf keinen Einfluss. Nehmen Sie bei Rückfragen bitte direkt Kontakt mit Ihrem Luftsportverband auf.
[^ nach oben](#)

Som det framkommer av hjemmesiden, er det nettopp blant annet «das Mindestalter von Fernpiloten» (minstealder for flygerne) masseregistrering via «Luftsportverbänden»

⁹ <https://www.digdir.no/samhandling/prinsipp-4-del-og-gjenbruk-data/1061>

¹⁰ https://www.lba.de/DE/Drohnen/FAQ/04_FAQ_Betrieb_Verbände/FAQ_node.html

(Luftsportforbund) ordningen ivaretar. For NLF er det uforståelig at ikke Norge kan få til en tilsvarende ordning, gitt landets digitaliseringskompetanse og -tradisjon.

- NLF vil anføre at organisasjonen har klare holdepunkter for at Luftfartstilsynets arbeid med en masseregistreringsløsning for NLFs modellflyging ikke har vært høyt prioritert, og at dette har påvirket skjønnsutøvelsen og utfallet. Allerede i 2019 gjorde NLF flere framstøt i saken, men responsen fra Luftfartstilsynet har enten uteblitt eller vært betydelig forsinket. Da NLF så foreslo å overta droneregisteret for «åpen kategori» som kompetent myndighet i 2020, utløste det dessuten kraftige negative reaksjoner fra Luftfartstilsynet – til dels av en karakter som faller klart utenfor rammen av god forvaltningsskikk. Det er derfor etter NLFs syn berettiget tvil om skjønnsutøvelsen oppfyller ordinære saklighetskrav og om utenforliggende hensyn har blitt tillagt vekt.
- Gjennom Samferdselsdepartementets *Strategi for småflyverksemda i Noreg*, så vel som *Norges dronestrategi*, søker myndighetene å legge til rette for luftfartsaktivitet, sikkerhet og gode løsninger. Avslaget bidrar til det motsatte – og stanser sågar aktivitet for personer under 16 år.
- NLF har hatt NM- og VM-deltakere i modellflykonkurranser helt fra 13 års alder. Å avvikle denne aktiviteten for personer under 16 år kan umulig samsvare med regjeringens prioriteringer.
- Modellflyging er en rekrutteringsportal ikke bare for NLF, men for luftfarten i sin helhet. Betydningen av modellflyging som rekrutteringsportal er godt demonstrert gjennom bedriften Prox Dynamics som ble etablert av norske modellflygere og som ble solgt til amerikanske Teledyne FLIR for ca. 1 milliard kroner for få år siden.¹¹ FLIR på Eggemoen er klart et industrieventyr i norsk sammenheng. Luftfartstilsynets vedtak svekker modellflyging som rekrutteringsarena.
- Ifølge Hurdalsplattformen, vil regjeringen blant annet «[s]ørgje for, i samarbeid med idretten, at fleire fritidsaktivitetar blir tilrettelagde for alle, slik at òg barn med funksjonsnedsetjing og kroniske sjukdommar kan delta». Modellflyging er en aktivitet som barn med ulike funksjonsnedsettelse kan gjennomføre – og gjennomfører. Luftfartstilsynets vedtak gjør det vanskeligere å oppnå regjeringens mål.

4. Mangler ved saksutredelsen som framkommer av begrunnelsen

Som Høyesterett har påpekt, stilles det krav til begrunnelsen ved inngripende forvaltningsvedtak, herunder må det «fremgå at vedtaket er truffet etter et saklig og forsvarlig skjønn».¹² Som vist over, er det lite tvilsomt at vedtaket er inngripende. Det må da framkomme av begrunnelsen at «alle relevante forhold har vært overveiet», slik at man kan være sikker på at det ikke foreligger «svikt ved selve avgjørelsen».

Begrunnelsen i Luftfartstilsynets vedtak er mangelfull, noe som indikerer at saken ikke er tilstrekkelig belyst før vedtaket er truffet. For det første har vi påpekt en rekke rettslige og skjønsmessige sider av

¹¹ [https://www.flir.eu/news-center/press-releases/flir-systems-acquires-prox-dynamics-for-\\$134-million/](https://www.flir.eu/news-center/press-releases/flir-systems-acquires-prox-dynamics-for-$134-million/)

¹² Rt. 1981 s. 745 *Isene*.

saken som verken er drøftet i vedtaksbrevet eller konsekvensutredningen. De anførsle NLF har frambrakt i søknad og e-postkorrespondanse er heller ikke tilfredsstillende imøtegått eller drøftet. Videre er flere forhold som Luftfartstilsynet *har* vektlagt dårlig dokumentert. Eksempelvis underbygges ikke at det kreves «komplekse prosesser» mellom Luftfartstilsynet og NLF, «i særlig grad innenfor økonomi og avvikshåndtering». Luftfartstilsynet har så vidt vi vet heller ikke analysert NLFs API som leverer medlemsdata til eksterne systemer. Det er derfor vanskelig for NLF å forstå at kostnaden har vært realistisk estimert. Ei heller har Luftfartstilsynet gått i dialog med NLF for eventuelt å anmode om tilpasninger i NLFs API som kunne ha gjort integreringen rimeligere. Det forklares heller ikke hvilke personvernmessige utfordringer som anses uløselige i en sak som denne, samtidig som NLF og Luftfartstilsynet rutinemessig – og på basis av godt utredet rettslig grunnlag – utveksler langt mer sensitiv informasjon innhentet i medhold av rapporteringsforordningen.

Samlet sett taler begrunnelsen for at det foreligger svikt ved selve avgjørelsen.

5. Anmodning om oppsettende virkning

Det er avgjørende for NLF at Luftfartstilsynets vedtak gis oppsettende virkning i medhold av forvaltningsloven § 42. I motsatt fall vil den skaden som søkes forhindret med klagen likevel bli et faktum. Siden Norge ennå ikke er folkerettslig forpliktet til å gjennomføre droneoperatørforordningen i fravær av vedtak i EØS-komiteen,¹³ vil utsatt registrering ikke medføre traktatbrudd. Dette forholdet har tidligere vært tillagt vekt av Luftfartstilsynet. Det vil være urimelig at Luftfartstilsynet – som har bevilget seg selv svært lang tid på å saksbehandle dette – samtidig avviser at vedtaket gis oppsettende virkning uten at rettstilstanden er endret.

Ved behov stiller NLF seg til rådighet for ytterligere informasjon og dokumentasjon.

¹³ <https://www.efta.int/eea-lex/32019R0947>