|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Saksbehandler:** | Tom Egil Herredsvela |
| **Telefon direkte:** | +47 98261848 |
| **Vår dato:** | 23.11.2020 |
| **Vår referanse:** | 20/15369-11 |
|  |  |
| **Deres dato** |  |
| **Deres referanse:** |  |
|  |  | |
|  |  | |

# Høringsbrev - utkast til forskrift om oppheving av forskrifter på luftfartsområdet

Vedlagt følger utkast til «forskrift om oppheving av forskrifter på luftfartsområdet».

Forskriften er på høring med høringsfrist **1. februar 2021**.

Høringskommentarer sendes til **postmottak@caa**.no og merkes med **saksnummer 20/15369**.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

Tom Egil Herredsvela,

E-post: [teh@caa.no](mailto:teh@caa.no)

Telefon: 940 56 221

**1. Sammendrag**

Luftfartstilsynet har utarbeidet forslag om oppheving av diverse forskrifter på operativt område i BSL D-serien, samt oppheving av BSL A 1-1 forskrift om kvalitetssystemer i ervervsmessige luftfartsvirksomheter.

Forslaget om oppheving av disse forskriftene er begrunnet i at forskriftene er utdaterte som følge av at områdene som forskriftene regulerer er, eller snart blir, overtatt av andre, nyere forskrifter.

**2. Om bakgrunnen for forslaget og behovet for oppheving av forskriftene**

For å ha et tilstrekkelig grunnlag for forslaget er fremstillingen i dette høringsnotatet basert på føringene som ligger i Utredningsinstruksen (instruks for utredning av statlige tiltak) fastsatt av Regjeringen.

Etter Utredningsinstruksen skal følgende spørsmål besvares ved utredning av statlige beslutningsgrunnlag:

* Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
* Hvilke tiltak er relevante?
* Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?
* Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?
* Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
* Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

*2.1 Hva er problemet og hva vil vi oppnå*

En av Luftfartstilsynets oppgaver er å sørge for nødvendig og hensiktsmessig forskriftsregulering av sivil luftfart i Norge. Dette inkluderer også oppgaven med å holde reglene oppdatert.

Gjennom EØS avtalen deltar Norge i EUs indre marked for sivil luftfart. Norge v/Luftfartstilsynet deltar også i EUs samarbeid på flysikkerhetsområdet gjennom medlemskap i det europeiske luftfartsbyrået EASA[[1]](#footnote-1). Dette samarbeidet innebærer at Norge gjennomfører de gjeldende felleseuropeiske reglene om flysikkerhet. Siden vedtakelsen av EUs grunnforordning på luftfartsområdet, forordning (EF) No 216/2008, har EU gradvis gitt ut flere og flere regler for luftfartsområdet. Situasjonen i dag er at de fleste områdene i luftfarten er dekket av felleseuropeiske sikkerhetsregler. For luftfartsoperasjoner er slike regler gitt i forordning (EU) nr. 965/2012. Denne forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1). Disse felleseuropeiske reglene er total-harmoniserende. Dette innebærer at det som utgangspunkt ikke er tillatt for stater å ha nasjonale regler på områder som er regulert i de felleseuropeiske reglene.

De felleseuropeiske flysikkerhetsreglene gjelder imidlertid ikke for militær og sivil statsluftfart, og heller ikke luftfart med luftfartøyer nevnt i grunnforordningens vedlegg II (kalt «annex II luftfartøyer»). Annex II luftfartøyer er i hovedsak mikrolette luftfartøyer, selvbygde luftfartøyer og historiske luftfartøyer. Militær luftfart er regulert særskilt i egne nasjonale forskrifter, og berøres ikke av forslaget i denne høringen.

Frem til nå har vi ikke hatt særskilte forskrifter for sivil statsluftfart eller for luftfart med de nevnte annex II luftfartøyene. For likevel å ha regler på disse områdene har Luftfartstilsynet beholdt en rekke nasjonale forskrifter fra tiden før Norge ble del av det felleseuropeiske flysikkerhetssamarbeidet.

Samferdselsdepartementet har tidligere i år vedtatt forskrift om sivil statsluftfart[[2]](#footnote-2) (BSL A 8-1). Denne forskriften vil tre i kraft 1. januar 2021. Luftfartstilsynet arbeider også med forskrift om luftfartsoperasjoner med luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport. Denne forskriften skal regulere luftfartsoperasjoner med annex II luftfartøyer, og er nå på høring ut året[[3]](#footnote-3). Med disse forskriftene på plass vil det ikke lenger være behov for å beholde mange av de eldre, nasjonale forskriftene.

Formålet med forslaget om oppheving av disse forskriftene er altså å rydde opp i utdaterte forskrifter og unngå tilsynelatende dobbeltregulering av områder innen luftfarten. Opphevingen av forskriftene vil også bidra til å gjøre det enklere å finne fram til hva som er de gjeldende reglene på området.

*2.2 Hvilke tiltak er relevante?*

Luftfartstilsynet anser at det ikke er noe alternativ til å oppheve forskriftene ettersom de vurderes å være overflødige. Alternativet, som vil være å likevel beholde forskriftene, vil gjøre det vanskelig å finne ut av hva som er gjeldende rett på området. Siden områdene hvor Norge må ha nasjonale luftfartsregler nå blir regulert i nye og bedre innrettede forskrifter, er det ikke lenger grunnlag for å beholde forskriftene denne høringen omhandler.

*2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket*

Luftfartstilsynet kan ikke se at saken reiser prinsipielle spørsmål slik dette er angitt i Utredningsinstruksen med tilhørende veileder.

*2.4 Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?*

Forslaget om oppheving av de forskriftene som høringen gjelder vil berøre både private og ervervsmessige luftfartsoperatører, i tillegg til Luftfartstilsynet. Forslaget vil som nevnt bidra til å rydde opp i regelverket på luftfartsområdet. Særlig gjelder dette reglene for luftfartsselskaper og privatflygere. Denne oppryddingen ventes å gjøre det enklere for disse å finne ut av hvilke regler som gjelder aktivitetene de utøver.

Opphevingen av de aktuelle forskriftene ventes ikke å påføre noen særskilte økonomiske kostnader. Det er ikke identifisert andre negative virkninger av tiltaket.

*2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?*

Det anbefales å oppheve forskriftene som etter gjennomføringen av høringen vurderes å være overflødige. Dette vil forenkle regelverkssituasjonen på området og bidra til å tydeliggjøre for de enkelte aktørene hvilke regler som gjelder for virksomhetene de utøver.

*2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?*

En vellykket gjennomføring vil kreve at opphevingen av reglene samordnes med vedtakelsen av de aktuelle felleseuropeiske- og nasjonale reglene som gjenstår, jf. fremstillingen i pkt. 3 under. Videre krever gjennomføringen at de berørte aktørene informeres om opphevingen av forskriftene, og om hvilke regler som nå gjelder. Dette vil Luftfartstilsynet vareta i sitt informasjonsarbeid, bl.a. gjennom publisering av AIC[[4]](#footnote-4).

**3. Gjennomgang av forskriftene som foreslås opphevet**

Det foreslås at følgende forskrifter oppheves. Gjennomgangen følger det vedlagte utkastet til forskrift.

1. *BSL A 1-1: forskrift 5. januar 2001 nr. 11 om kvalitetssystemer i ervervsmessige luftfartsvirksomhet*.   
   Forskriften gjelder krav til etablering og drift av kvalitetssystem i ervervsmessige luftfartsforetak. Regler om dette er tatt inn i de felleseuropeiske reglene på luftfartsområdet. I de felleseuropeiske reglene er konseptet med kvalitetssystem utvidet til også å dekke bl.a. system for sikkerhetsstyring av virksomheten. Systemet kalles derfor «management system». Disse reglene er gjennomført i norsk rett og gjelder for alle aktuelle ervervsmessige luftfartsforetak. De eneste som ikke omfattes, er virksomheter som driver sivil statsluftfart. Kravet til kvalitetssystem (management system) i slike virksomheter vil imidlertid nå bli ivaretatt av forskrift 26. mai 2020 om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål. BSL A 1-1 er derfor blitt overflødig og kan oppheves når forskrift om sivil statsluftfart trer i kraft 1. januar 2021.
2. *BSL D 1-2: forskrift 17. desember 2001 nr. 1488 om bruk av flyplasser (BSL D 1-2).* Regler for bruk av flyplass er i det store og hele dekket av felleseuropeiske regler, noe som gjenspeiles i forskriftens virkeområderegel. De eneste delene av forskriften som fortsatt har blitt beholdt er bestemmelsene i forskriftens pkt. 4.2, 4.4 og 4.5, jf. virkeområderegelen i pkt. 2. Vi har nå gjort en ny vurdering av om dette er nødvendig.

Bestemmelsen i pkt. 4.2 krever at bruk av flyplass til ikke-allmenn bruk skal være avtalt med flyplassens innehaver. Det samme gjelder for bruk av flyplass til allmenn bruk utenom åpningstid. Retten til å forby bruk av et område eller stille vilkår for bruk av et område følger av tingsrettslige forhold (eiendomsretten). Bestemmelsen i pkt. 4.2 er ikke i seg selv en flysikkerhetsregel. Sikkerhetsreglene om bruk av landingsplasser finnes i de felleseuropeiske reglene som gjelder, særlig i forordning 965/2012.

At en må avtale bruk av et område som noen har rådighet over (her flyplasseier/konsesjonsinnehaver) er et privatrettslig forhold, og behøver som nevnt ikke å stå i en flysikkerhetsforskrift. Vi mener derfor at bestemmelsen kan oppheves, og at kravet om slikt samtykke heller kan informeres om i sikkerhetsinformasjon (f.eks. Luftfartstilsynets VFR-guide) eller i informasjon om den enkelte flyplass (f.eks. i AIP).

Punkt 4.4 inneholder en regel som krever at politiets tillatelse innhentes før en kan benytte en naturlig landingsplass dersom inn- og utflyging må foregå i lav høyde i nærheten av område hvor en må forvente større folkeansamling (f.eks. ulike publikumsarrangementer, badestrender, campingplass etc.).

Punkt. 4.5 forbyr start, landing og annen flyging under brospenn, kraftledninger eller lignende.

Fra et flysikkerhetsmessig ståsted er innholdet i bestemmelsene 4.4 og 4.5 fornuftig. Det finnes imidlertid mange eksempler på flyging som er farlig, og det er ikke hensiktsmessig å ha en system som er basert på at det skal være forskriftsregler om alle slike tilfeller. Det er derfor isteden tatt inn et generelt forbud mot uforsvarlig flyging i lufttrafikkreglene, forordning (EU) nr. 923/2012, SERA.3101, jf. forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1). Denne bestemmelsen vil også kunne ramme flyging som nevnt i pkt. 4.4 og 4.5. Å unngå farlig og uforstandig flyging er dessuten en vesentlig del av det å ha et godt flygerskjønn (airmanship). Å skape slikt *airmanship* hos flygere er et sentralt mål med flygerutdanningen. At flyging under brospenn og kraftledninger etc. medfører fare, bør derfor alle med kunnskap om flyging forstå. Likeledes det å fly i lav høyde i nærheten av folkemengder mv. Holdningsskapende arbeid, sammen med informasjon for å øke kunnskapen om risiko, er viktige virkemidler i flysikkerhetsarbeidet. Luftfartstilsynet har derfor økende fokus på slik sikkerhetsfremmende arbeid. Et eksempel på dette er den årlige publiseringen av VFR-guiden. Farene som BSL D 1-2 pkt. 4.4 og 4.5 omhandler kan dermed også tas opp i dette sikkerhetsarbeidet. En samlet vurdering av disse virkemidlene sammen med regelen i SERA.3101, gjør at forskriften BSL D 1-2 kan oppheves.

Dersom det etter høringen blir klart at det likevel er et behov for reglene i BSL D 1-2 punkt 4.4 og 4.5, vil Luftfartstilsynet vurdere å ta slike bestemmelser inn i forskrift om lufttrafikkregler BSL F 1-1.

1. *BSL D 1-4: forskrift 12. februar 2003 nr. 169 om ytelseskrav og driftsbegrensninger for fly.*   
   Området som denne forskriften regulerer dekkes av de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012 som er gjennomført i norsk rett ved forskrift om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1). En avgrensning mot reglene i forordning 965/2012 er derfor tatt inn i virkeområdebestemmelsen i BSL D 1-4. Særskilte forskriftsregler om statsluftfart er nå vedtatt (BSL A 8-1), og denne forskriften dekker det som reguleres av BSL D 1-4. Det samme vil gjelde for annex II luftfartøyer når forskriften om luftfartsoperasjoner med slike fartøyer blir vedtatt. Det foreslås derfor å oppheve BSL D 1-4 når forskriften om luftfartsoperasjoner med annex II luftfartøyer er vedtatt.
2. *BSL D 1-5: forskrift 11. januar 2003 nr. 39 om standardmasse og balanse til bruk ved planlegging av flyging.*
3. *BSL D 1-6: forskrift 11. januar 2003 nr. 40 om befordring av passasjerer i luftfartøy.*
4. *BSL D 1-9: forskrift 9. oktober 1975 nr. 3206 om førstehjelpsutstyr i luftfartøy.*

Områdene som reguleres i disse tre forskriftene er dekket av reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, samt forskrift om sivil statsluftfart (BSL A 8-1). Den kommende forskrift om luftfartsoperasjoner med annex II luftfartøyer vil også regulere dette. Det foreslås derfor at forskriftene nevnt i punkt IV, V og VI oppheves når forskriften om luftfartsoperasjoner med annex II luftfartøyer blir vedtatt.

1. *BSL D 1-10: Forskrift 21. mars 1975 nr. 3205 om tanking av luftfartøy.* Forskriften regulerer krav til tankingspersonell, tankingsområdet, tankingskjøretøy og utstyr og forholdsregler i forbindelse med tanking. Disse områdene dekkes i nødvendig grad av nyere felleseuropeiske- og nasjonale forskriftsregler:
2. Forordning (EU) nr. 965/2012, ORO.MLR.100 jf. AMC.1 ORO.MLR.100 som krever at luftfartsoperatøren etablerer sikkerhetsprosedyrer for tanking, og NCO.OP.145 og 155 som gjelder visse sikkerhetskrav for privatflygere ved tanking. Det europeiske luftfartsbyrået EASA har også i Opinion 02/2020 foreslått ytterligere regler om tanking mv. blant annet regler for tanking av helikoptre med rotor i gang.
3. Forordning (EU) nr. 139/2014 som krever at flyplassoperatør etablerer visse sikkerhetsprosedyrer for tanking av luftfartøyer.
4. Forskrift 8. juni 2009 nr. 602 om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes ved håndteringen. Sikkerhetsreglene i denne forskriften gjelder generelt ved all håndtering og tanking, og vil derfor dekke det som ikke er omfattet av de nevnte felleseuropeiske reglene.

I tillegg til disse forskriftsreglene planlegger Luftfartstilsynet å utarbeide sikkerhets-formidlingsmateriale om tanking. De ovennevnte reglene, samt publiseringen av sikkerhetsinformasjon, gjør at BSL D 1-10 kan oppheves.

1. *BSL D 1-11: Forskrift 15. mars 1974 nr. 3203 om værminima for fly (operative begrensninger for start og landing ved IFR-flyging).* Innholdet i denne forskriften dekkes av de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012. Virkeområdet til forskriften er derfor alt i dag avgrenset jf. forskriftens pkt. 2. Områdene som ikke dekkes av de felleseuropeiske reglene, nemlig sivil statsluftfart og luftfart med annex II luftfartøyer, blir nå som nevnt særskilt regulert. Disse forskriftene vil gjøre BSL D 1-11 overflødig. Det foreslås derfor at BSL D 1-11 oppheves når forskrift om annex II luftfart blir vedtatt.
2. *BSL D 1-12: Forskrift 19. april 2003 nr. 547 om flygeregistrator og taleregistrator.* Reglene om flyge- og taleregistrator i luftfartøyer finnes i dag i forordning (EU) nr. 965/2012. BSD D 1-12 er derfor avgrenset mot disse reglene. Reglene BSL D 1-12 om flyge- og taleregistrator er ikke aktuelle for annex II luftfartøyer. Den resterende delen av virkeområdet for BSL D 1-12 vil bli erstattet av reglene i forskrift om sivil statsluftfart. Det foreslås derfor at BSL D 1-12 oppheves.
3. *BSL D 1-14: Forskrift 3. februar 1998 nr. 113 om medføring og bruk av radionavigasjonsutstyr og SSR-transponder i luftfartøy.*   
   Forskriften stiller krav om at luftfartøyer skal være utrustet med SSR-transponder når de benyttes til flyging i nærmere angitte luftrom, samt regler om bruk og installasjon og vedlikehold av slikt utstyr. De felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012 inneholder nå slike regler som gjelder de aller fleste luftfartøyene. BSL D 1-14 er derfor avgrenset fra å gjelde disse fartøyene. Det resterende virkeområdet for forskriften blir nå avløst av forskrift om sivil statsluftfart (BSL A 8-1) og forskrifter om luftfart med annex II luftfartøy. Det foreslås derfor at BSL D 1-14 oppheves når forskrift om annex II luftfart blir vedtatt.
4. *BSL D 2-1: forskrift 25. april 1974 nr. 4166 driftsforskrift om ervervsmessig luftfart*. Driftsreglene for ervervsmessig luftfart er i dag i all hovedsak å finne i forordning (EU) nr. 965/2012. BSL D 2-1 er derfor avgrenset mot reglene i denne forordningen. BSL D 2-1 gjelder er derfor som regler for sivil statsluftfart, samt at det i forskrift om luftfartsoperasjoner BSL D 1-1 § 5 siste ledd er henvist til bestemmelsen om flyge og hviletid i BSL D 2-1 punkt 4.2.8.3. Denne sistnevnte bestemmelsen tjener som hjemmel for at Luftfartstilsynet skal godkjenne visse operatørers flyge- og hviletidssystem.

Når det gjelder sivil statsluftfart vil de nye forskriftsreglene om dette i BSL A 8-1 gjelde istedenfor BSL D 2-1 fra årsskiftet. Når det gjelder kravet om at luftfartstilsynet skal godkjenne visse operatørers flyge- og hviletidsystem, vil en vedtatt ny bestemmelse i BSL D 1-1 § 5 fjerde ledd gjøre bestemmelsen i BSL D 2-1 punkt 4.2.8.3 overflødig. Det foreslås derfor å oppheve BSL D 2-1.

1. *BSL D 2-2: forskrift 6. september 1976 nr. 4054 om ervervsmessig luftfart med helikopter.*

Driftsreglene for ervervsmessig luftfart med helikopter finnes i dag i forordning (EU) nr. 965/2012. Da denne forordningen ble innført i Norge ble det besluttet at bestemmelsene i BSL D 2-2 pkt. 5.4 og pkt. 6.2 skulle beholdes for offshore helikopteroperasjoner. I tillegg har BSL D 2-2 vært gjeldende som regler for sivil statsluftfart. Siden den gang har forskrift om nye særregler for offshore helikopteroperasjoner kommet på plass i Norge, nærmere bestemt SPA.HOFO[[5]](#footnote-5) og BSL D 2-3. Bestemmelsen i pkt. 5.4 anses nå å være ivaretatt av SPA.HOFO.120(b)(1). Bestemmelsen i pkt. 6.2 kan det fortsatt å være behov for, ettersom den tilsvarende bestemmelsen i SPA.HOFO.120(a)(2) ikke anses dekkende. Denne bestemmelsen kan videreføres i BSL D 2-3. Det bes imidlertid om høringsinstansenes syn på dette.

Forskrift om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål, BSL A 8-1, gjør at BSL D 2-2 ikke trengs som regler for sivil statsluftfart.

Det foreslås derfor å oppheve BSL D 2-2, men å eventuelt videreføre bestemmelsen i pkt. 6.2 i BSL D 2-3.

1. *BSL D 2-6: forskrift 16. april 1986 nr. 2996 om vilkår for ervervsmessig luftfart med flermotors luftfartøy med komponenter eller systemer ute av funksjon (Minimum Equipment List – MEL).*   
   For alle områder unntatt sivil statsluftfart ble forskriften i 2012 erstattet av forordning (EU) 965/2012. Dette følger av avgrensingen i BSL D 2-6 pkt. 2.3. Nå som forskrift om sivil statsluftfart er vedtatt kan BSL D 2-6 oppheves fra 1. januar 2021.
2. *BSL D 2-8: forskrift 20. mars 2003 nr. 356 om organisasjonsplan og flygesjef i luftfartsforetak.*   
   På samme måte som nevnt over dekkes denne forskriften av de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) 965/2012, men har blitt beholdt for å ha regler for sivil statsluftfart. Dette behovet blir nå borte, og forskriften kan oppheves når forskrift om sivil statsluftfart BSL A 8-1 trer i kraft 1. januar 2021.
3. *BSL D 4-4: forskrift 10. mars 1983 nr. 4635 om slepeflyging.*   
   Reglene for slepeflyging finnes i forordning (EU) 965/2012 Part SPO og Part NCO.SPEC. Slepeflyging ved bruk av annex II luftfartøy anses i utgangspunktet ikke å være aktuelt. Skulle dette likevel være aktuelt vil de kommende reglene i forskrift om luftfartsoperasjoner med annex II luftfartøyer dekke dette. Det foreslås derfor at BSL D 4-4 oppheves.
4. *BSL D 5-2: forskrift 15. mars 1974 nr. 3149 om brann og sikkerhet (BSL D 5-2).* Forholdene denne forskriften regulerer er i dag dekket av felleseuropeiske regler, spesielt forordning (EU) 965/2012 samt forordning (EU) 748/2012, Part 21 som er gjennomført i Norge i sertifiseringsforskriften (BSL B 4-2). BSL D 5-2 anses derfor som overflødig og kan oppheves.
5. *BSL D 5-5 forskrift 1. oktober 1975 nr. 3147 om løfteinnretninger og løfteredskap for helikopter (BSL D 5-5).*   
   Forskriften regulerer tekniske krav til utstyr og bruk av utstyr til helikopterflyging med underhengende last. På dette området er det senere vedtatt felleseuropeiske regler. Krav til løfteredskaper/utstyr er nå i regulert forskrift 20. mai 2009 nr. 544 om maskiner (maskinforskriften) som gjennomfører EUs maskindirektiv (2006/42/EF). Bruken av slikt utstyr er regulert i forskrift 6. desember 2011 nr. 1357 om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav. Disse forskriftene gjelder ikke selve luftfartøyet, men løfteutstyr som benyttes sammen med luftfartøyet. Også bruken av slikt utstyr er regulert av denne forskriften. De nevnte forskriftene dekker derfor det som reguleres i BSL D 5-5. Ettersom disse forskriftene gjennomfører harmoniserte felleseuropeiske regler, har statene i utgangspunktet ikke anledning til å ha nasjonale tilleggsregler. Luftfartstilsynet er kommet til at det ikke grunnlag for å opprettholde reglene i BSL D 5-5. Forskriften BSL D 5-5 må derfor oppheves.

Vi ber imidlertid om synspunkter på om det bør utarbeides sikkerhetsformidlingsmateriale om bruk av slikt lasteutstyr.

1. *BSL D 5-6: forskrift 26. juni 2003 nr. 863 om fotoflyging m.m.*   
   Forskriften gjelder operative krav (SOP), krav til flybesetning og krav til luftfartøyet ved fotoflyging. Dette ivaretas i dag av de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) 965/2012, Part SPO og Part NCO.SPEC, samt forordning (EU) 2018/395 om luftfart med ballong og forordning (EU) 2018/1976 om luftfart med seilfly. Det anses derfor ikke lenger å være behov for BSL D 5-6, og forskriften kan dermed oppheves. En slik oppheving berører ikke eventuelt krav om tillatelse for fotoflyging fastsatt i regelverk fra norske sikkerhetsmyndigheter.

**4. Ikrafttredelse**

Forskriftene nevnt over må oppheves til ulike tidspunkt:

* BSL D 1-2, BSL D 1-10, BSL D 1-12, BSL D 5-2, BSL D 5-5 og BSL D 5-6 kan etter vårt syn oppheves straks.
* BSL D 2-1, BSL D 2-2, BSL D 2-6 og BSL D 2-8 kan oppheves etter at forskrift om sivil statsluftfart trer i kraft 1. januar 2021.
* BSL A 1-1, BSL D 1-4, BSL D 1-5, BSL D 1-6, BSL D 1-9, BSL D 1-11, BSL D 1-14 og BSL D 4-4, kan oppheves når forskrift om luftfartsoperasjoner med luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport, og som nå er på høring, blir vedtatt.

Ettersom det sistnevnte tidspunktet for øyeblikket er uvisst inneholder ikke utkastet til forskrift nå et utkast til bestemmelse om ikrafttredelse.

1. The European Aviation Safety Agency [↑](#footnote-ref-1)
2. Forskrift 26. mai 2020 om sivil statsluftfart med offentligsrettslig formål mv. [↑](#footnote-ref-2)
3. https://luftfartstilsynet.no/horinger/2020/horing--utkast-til-forskrift-om-luftfartsoperasjoner/ [↑](#footnote-ref-3)
4. «Aeronautical Information Circular», et veletablert digitalt informasjonssystem innen luftfarten. [↑](#footnote-ref-4)
5. Forordning 2016/1199, jf. BSL D 1-1, § 1 a [↑](#footnote-ref-5)