

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Nina Tøgersen Allstrin
Telefon direkte: 95875899
Vår dato: 07.11.2022
Vår referanse: 22/09142-11

Deres dato:
Deres referanse:

Høring - endring av BSL G 6-2 Forskrift om anti-kollisjonssystem i luftfartøy mv.

1. Innledning

Luftfartstilsynet sender på høring et forslag om å endre forskrift om krav til anti-kollisjonssystem i luftfartøy og om krav til bruk av luftrommet og operasjonelle prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon (heretter BSL G 6-2).

BSL G 6-2 er en gjennomføringsforskrift, som gjennomfører EU-forordningene (EU) 1332/2011 om krav til anti-kollisjonssystem i luftfartøy og gjennomføringsforordning (EU) 2018/1048 om krav til bruk av luftrommet og operasjonelle prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon i norsk rett.

Høringen omhandler endring av forskriftens virkeområde og navn.

Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 22/09142.

Høringsfristen er 9. januar 2023.

Eventuelle spørsmål kan rettes til saksbehandler Nina Tøgersen Allstrin, nta@caa.no.

2. Bakgrunn

BSL G 6-2 gjennomfører som nevnt to forordninger i norsk rett. Forordning (EU) 1332/2011 om krav til anti-kollisjonssystem i luftfartøy (ACAS), stiller krav til bruk av luftrommet og driftsprosedyrer for flybåret antikollisjonssystem, som skal oppfylles av luftfartøyoperatører.

Forordning (EU) 2018/1048 stiller krav til bruk av luftrommet og operasjonelle prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon (PBN). Forordningen får anvendelse for ytere av lufttrafikkstyrings-/og flysikkerhetstjenester (ATM/ANS) og flyplassoperatører som er ansvarlig for å innføre instrumentinnflygningsprosedyrer eller fastsette lufttrafikkjenesteruter (ATS-ruter).

I arbeidet med PBN transisjonsplan har Luftfartstilsynet lagt til grunn at forordningen er inntatt i norsk rett på en slik måte at den også gjelder på Svalbard. I ettertid har Luftfartstilsynet blitt oppmerksom på at BSLG 6-2 ikke uttrykkelig fastsetter at virkeområdet også er på Svalbard, og at det derfor er behov for å endre virkeområdebestemmelsen for denne forskriften. Slik Luftfartstilsynet ser det, skyldes det en inkurie at virkeområdet ikke ble fastsatt med tilstrekkelig omfang. Denne inkurien ønsker vi nå å rette opp ved å endre virkeområdebestemmelsen.

3. Nærmere vurdering av behovet for endring

3.1. Innledende om retningslinjer for utredningen

Ved vurderingen av om det er behov for en regelverksendring, har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i føringene i regjeringens utredningsinstruks. I utredningsinstruksen er det et minimumskrav at statlige tiltak skal utrede følgende spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- 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?

3.2. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Det følger av at EØS-loven paragraf 6 at EØS-avtalen ikke gjelder for Svalbard. Videre følger det av Svalbardloven § 2 andre ledd, at det må fastsettes særskilt dersom andre lovbestemmelser enn norsk privatrett, strafferett og regler om rettspleien, skal gjelde for Svalbard.

Med den foreslåtte endringen ønsker Luftfartstilsynet å løse problemet med at PBN-forordningen i dag ikke kan gjøres gjeldende på Svalbard. Dette er et problem fordi PBN-forordningen innfører krav som er viktig for flysikkerheten, og som det er nødvendig at også gjelder for flygninger til/fra Svalbard. I vedtatte PBN transisjonsplaner for innføringen av gjennomføringsforordning 2018/1048, som er utarbeidet i samråd med relevante parter, er det også lagt til grunn at PBN skal innføres på Svalbard.

Ved endring av virkeområdet ønsker vi å oppnå at forordningene gjelder for Svalbard.

Luftfartstilsynet mener også at forskriften ikke har et navn som beskriver innholdet i forskriften på en god måte. Ved å endre navn på forskriften ønsker vi å tydeliggjøre hva forskriften regulerer.

3.3. Hvilke tiltak er relevante?

Ettersom BSL G 6-2 er en forskrift, må endring av virkeområdet gjøres i forskrifts form for at endringen skal være rettslig bindende.

3.4. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Luftfartstilsynet vurderer ikke at tiltakene gjelder noen prinsipielle spørsmål av den typen som utredningsinstruksen peker på.

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

Luftfartstilsynet foreslår å endre forskriften permanent.

Endringen vil ha positiv virkning ved at vi får rettslig fastsatt at PBN-forordningen gjelder på Svalbard, og at kravene i forskriften dermed kan gjøres gjeldende der. Luftfartstilsynet kan ikke se at forskriftsendringene har noen negative virkninger.

Endringen av virkeområdet for PBN-forordningen berører ytere av lufttrafikkstyrings-/flysikringstjenestene og flyplassoperatørene på Svalbard.

For luftfartøyoperatørene som er forpliktet etter ACAS-forordningen, antar vi at endringen ikke vil ha nevneverdig betydning, verken i den ene eller andre retningen, ettersom forordningen ble innført for lenge siden og de aller fleste operatører derfor har innført systemet uavhengig av om de flyr til Svalbard eller ikke.

3.6. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet foreslår å innføre en virkeområdebestemmelse i forskriften, som fastsetter at forskriften får anvendelse på norsk territorium, inkludert Svalbard. Se vedlagte utkast til endringsforskrift.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik
Juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Henning Raymond Tennes
Seksjonssjef
Flyplass og flysikring

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.