|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

**Høringsnotat - Utkast til regler for engangs fergeflyging og rettelse av BSL F 1-1, § 16.**

**1. Høring**

Vedlagt følger utkast til forskrift om regler for en-gangs fergeflyging mv.

Forskriften er på høring med høringsfrist **XXX**

Høringskommentarer sendes til **postmottak@caa**.no og merkes med **saksnummer 23/00274.**

Spørsmål om høringen kan rettes til:

Tom Egil Herredsvela, juridisk seniorrådgiver, Direktoratsavdelingen

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

Telefon: 940 56 221

**2. Sammendrag**

Forslaget er utarbeidet av Luftfartstilsynet og tar sikte på å føye til bestemmelser om engangs fergeflyging i forskrift om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1), samt foreta en rettelse i forskrift om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1) § 16.

**3. Behovet for regelverksendring**

Fremstillingen i dette høringsnotatet følger føringene i Utredningsinstruksen (instruks for utredning av statlige tiltak) fastsatt av Regjeringen.

3.1 Hva er problemet, hva vil vi oppnå, og hvilke tiltak er relevante?

*3.1.1 Bestemmelser om engangs fergeflyging:*

Forordning (EU) nr. 965/2012, som er gjennomført i Norge i BSL D 1-1[[1]](#footnote-1), inneholder i artikkel 6 nr. 3 en særregel som gir landene anledning til å fastsette regler om såkalte engangs fergeflyging av luftfartøy.

Dette er flyginger hvor luftfartøyet flys uten passasjerer eller annen frakt til et bestemmelsessted for å få utført reparasjoner, montering av utstyr, inspeksjoner og tilsvarende formål, samt for å transportere luftfartøyet ved import og eksport. Bestemmelsen unntar slike flyginger fra de felleseuropeiske driftsreglene, gitt at luftfartøyet ikke er oppført på operatørens AOC (Operations Specifications) eller i operatørens selvdeklarering. For slike flyginger sier bestemmelsen i artikkel 6 nr. 3 at flygingen skal reguleres av nasjonale regler.

Behovet for regler om engangsfergeflyging oppstår når et luftfartøy som anses som komplekst, og som normalt derfor må opereres av en operatør som innehar en driftsorganisasjon, må flys før det tas inn i operatørens driftsorganisasjon. Dette vil ofte være i forbindelse med importflyging av komplekse luftfartøy, og hvor det ennå ikke er tatt inn i operatørens AOC. En forutsetning for at luftfartøyet kan fergeflys er at det er registrert og luftdyktig, eller at det foreligger flygetillatelse (permit to fly).

Luftfartstilsynet har frem til nå løst dette gjennom enkeltvedtak fra sak til sak. For bedre forutberegnelighet om hvilke krav som gjelder, og for å komme i samsvar med bestemmelsen i artikkel 6, er det behov for å fastsette forskriftsregler om dette.

Etter vår vurdering er bestemmelsene i forordning (EU) nr. 965/2012, vedlegg VII (del-NCO) egnet til å gjøres gjeldende som nasjonale driftsregler for engangsfergeflyginger. Del-NCO inneholder grunnleggende sikkerhetsbestemmelser for operasjoner av ikke-komplekse luftfartøy. Bestemmelsene vil imidlertid også kunne dekke behovet ved engangs flyginger med komplekse luftfartøy. Det vil likevel være enkelte bestemmelser i del-NCO som ikke passer ved slike fergeflyginger det her er tale om. Dette gjelder blant annet NCO.GEN.103 om introduksjonsflyginger og NCO.GEN.104 om bruk av luftfartøy som opereres av en AOC-operatør. Vi mener imidlertid at det vil fremgå av sammenhengen hvilke bestemmelser som ikke er aktuelle ved fergeflyging. Det bør derfor være relativt enkelt å se hvilke bestemmelser som ikke er aktuelle.

Det foreslås derfor ta inn en ny bestemmelse i BSL D 1-1, kalt § 4b, som gjør bestemmelsene i del-NCO gjeldende som nasjonale driftsregler for engangs fergeflyging så langt de passer.

I tillegg foreslås det en bestemmelse kalt § 4c. Bestemmelsen skal regulere kravene for selskaper som har som forretningsmodell å tilby fergeflyging til ulike eiere av luftfartøy. Dette må anses som ervervsmessig luftfartsvirksomhet og må derfor drives etter tillatelse fra Luftfartstilsynet etter Luftfartsloven § 8-8. Slike selskaper vil ikke ha egne luftfartøy, men omfanget av virksomheten tilsier at de må ha en driftsorganisasjon for å ivareta sikker drift. I tillegg vil et slikt selskap kunne ha behov for særskilte myndighetsgodkjenninger etter del-SPA, noe som vil kreve at selskapet innehar en driftsorganisasjon som tillatelsen kan knyttes til. Av samme grunn som nevnt over er det behov for å etablere nasjonale regler for virksomheten. Virksomheten har store likhetstrekk med såkalte spesialiserte luftfartsoperasjoner (SPO) som er regulert i forordning (EU) nr. 965/2012. Det foreslås derfor å la driftsreglene for SPO-operatører gjelde tilsvarende så langt de passer. Dette inkluderer også krav til driftsorganisasjon i del-ORO. De delene av regelverket som åpenbart ikke er relevant unntas imidlertid i bestemmelsen.

*3.1.2 Bestemmelsen om retting av BSL F 1-1, § 16*.

Forskrift 14. desember 2016 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer, § 16 fastsetter tilleggsregler til bestemmelsen SERA.5005(f) om minstehøyder for VFR flyging i forordning (EU) nr. 923/2012 om lufttrafikkregler (SERA). § 16 bokstav b og c foreslås opphevet.

Når det gjelder § 16 bokstav b henviser bestemmelsen til forskrift 6. september 1976 nr. 4050 om ervervsmessig luftfart med helikopter pkt. 10. Bestemmelsen det henvises til gjelder ikke lenger for ervervsmessig flyging med helikopter. Slik flyging reguleres nå av forordning (EU) nr. 965/2012, Part SPO jf. forskrift om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1). Bestemmelsen i BSL F 1-1, § 16 bokstav a dekker dermed innholdet i bestemmelsen bokstav b. § 16 bokstav b anses derfor som utdatert og overflødig, og foreslås opphevet.

Når det gjelder § 16 bokstav c er bestemmelsen misvisende og feil. Bestemmelsen i § 16 og i SERA.5005 regulerer flyging etter de visuelle flygereglene (VFR). Dette er regler som gjelder bemannet luftfart, dvs. med flyger ombord i luftfartøyet. Ubemannede luftfartøy opererer ikke etter reglene om minstehøyder for VFR-flyging i SERA, men etter egne høydebestemmelser fastsatt i forskriftene som regulerer luftfart med ubemannet luftfartøy. Bestemmelsen i § 16 bokstav c foreslås derfor opphevet.

3.3 Øvrige vurderinger for begge tiltakene.

* Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

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

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

Forslaget i ny § 4b vil berøre luftfartsoperatører som har behov for å fly et luftfartøy før det er tatt inn i operatørens driftsorganisasjon/AOC. Spesielt gjelder dette ved import eller eksport av luftfartøy, hvor gangen i registrering og saksbehandling gjør det vanskelig å samtidig ha fartøyet innlemmet i operatørens driftsorganisasjon/AOC. Reglene som foreslås vil legge til rette for sikker drift av luftfartøyet under fergeflygingen, samt mer effektiv behandling av slike saker.

Forslaget i § 4c vil etablere regler for selskaper som tilbyr fergeflyging som tjeneste, slik at disse kan operere i henhold til en driftstillatelse underlagt Luftfartstilsynets myndighetstilsyn, og ikke etter en uklar rettslig stilling slik som i dag.

Forslaget om oppheving av bestemmelsene i § 16 bokstav b og c vil tydeliggjøre bestemmelsene som gjelder, og fjerne muligheten for misforståelser pga. feil henvisninger og tilsynelatende dobbeltregulering.

En slik klarere regulering vil bidra til økt flysikkerhet, samt at man for en-gangs fergeflyginger får dekket et område hvor reguleringen er mangelfull.

Det er ikke identifisert negative konsekvenser av de foreslåtte reglene

* Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En vellykket gjennomføring forutsetter at de berørte aktørene blir kjent med forskriftsendringen. Foruten gjennom denne høringen, vil slik bekjentgjøring vil bli ivaretatt gjennom publisering av forskriften, informasjonssak på Luftfartstilsynets nettside og utstedelse av AIC som er en særskilt informasjonspublikasjon som når ut til aktørene i luftfarten.

Ettersom de foreslåtte reglene ikke direkte griper inn i pågående virksomhet, og ellers gjelder rettelser av bestemmelser, anses det ikke å være behov for å fastsette overgangsordninger i forskriften.

1. Forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner [↑](#footnote-ref-1)