



Høringsnotat

Forskrifter om militær luftfartsmyndighets krav til militær luftfart, herunder bemanningen av militære luftfartøy, militær lufttrafikk og operative forhold, militære flysikringstjenester, militære landingsplasser og militær luftdyktighet.

19. oktober 2023

Innhold

1 Innledning	6
1.1 Gjenstand for høring.....	6
1.2 Bakgrunn	6
1.3 Arbeidet med forskriftene.....	7
1.3.2 Gjeldende rett.....	7
1.3.3 Innretning av arbeidet	7
2 Behovet for regelverksendring	8
2.1 Nærmere om behovet for forskriftene	8
2.1.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?	9
2.1.2 Hvilke tiltak er relevante?	9
2.1.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?	9
2.1.4 Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?.....	10
2.1.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?	10
2.1.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?	11
3 Gjennomgang av utkast til forskrift	11
3.1 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til bemanning av militære luftfartøy	11
3.1.1 Nærmere om behovet for regulering.....	11
3.1.2 Begrepsbruk i forskriften.....	12
3.1.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser	12
3.2 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær lufttrafikk og operative forhold	14
3.2.1 Nærmere om behovet for regulering.....	14
3.2.2 Begrepsbruk i forskriften.....	15
3.2.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser	15
3.3 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære flysikringstjenester	16
3.3.1 Nærmere om behovet for regulering.....	16
3.3.2 Kort om begrepsbruk.....	17
3.3.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser:.....	17
3.4 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser	19
3.4.1 Nærmere om behovet for regulering.....	19
3.4.2 Begrepsbruk i forskriften.....	20
3.4.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser	20
3.5 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær luftdyktighet	22

3.5.1 Nærmere om behovet for regulering.....	22
3.5.2 Begrepsbruk i forskriften.....	23
3.5.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser.....	23
3.5.4 Temaer som er diskutert, men ikke inntatt i denne forskriften.....	24
4 Avsluttende bemerkninger	24
5 Forslag til nye forskrifter	24
VEDLEGG 1: FORSKRIFT OM MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL BEMANNING AV MILITÆRE LUFTFARTØY	26
Kapittel 1 – Formål, virkeområde og definisjoner.....	28
§ 1 Formål.....	28
§ 2 Virkeområde	28
§ 3 Definisjoner	28
Kapittel 2 – Bemanning og tjenesten ombord	28
§ 4 Bemanning på militært luftfartøy.....	28
§ 5 Krav til flyoperativ helse, miljø og sikkerhet	28
§ 6 Krav til tjenestegjørende på militære luftfartøy	28
§ 7 Krav til sertifisering av besetningsmedlemmer.....	29
§ 8 Krav til sertifisering av utenlandske militære besetningsmedlemmer	29
§ 9 Tilbakekalling av sertifisering	29
Kapittel 3 – Fartøysjefens myndighet og ansvar	29
§ 10 Krav til fartøysjef	29
§ 11 Fartøysjefens myndighet.....	29
§ 12 Fartøysjefens ansvar og plikter	29
Kapittel 4 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse.....	29
§ 13 Særbestemmelse	29
§ 14 Rett til å dispensere	30
§ 15 Ikrafttredelse.....	30
VEDLEGG 2: FORSKRIFT OM MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆR LUFTTRAFIKK OG OPERATIVE FORHOLD	31
Kapittel 1 – Formål og virkeområde	33
§ 1 Formål.....	33
§ 2 Virkeområde	33
Kapittel 2 – Krav om sikkerhetsstyring	33
§ 3 Krav om sikkerhetsstyring	33
Kapittel 3 – Unntak fra FOR-2016-12-14-1578 om lufttrafikk og operative prosedyrer	33
§ 4 Unntak fra forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer	33
§ 5 Til SERA kapittel 3. Alminnelige regler og unngåelse av kollisjoner.....	33
§ 6 Til SERA kapittel 4. Reiseplaner	33

§ 7 Til SERA kapittel 5. Værforhold for visuell flyging, visuelle flygeregler, regler for spesiell VFR-flyging og instrumentflygeregler.....	34
§ 8 Til SERA kapittel 6. Klassifisering av luftrom	34
Kapittel 4 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse.....	34
§ 9 Særbestemmelse	34
§ 10 Rett til å dispensere	34
§ 11 Ikrafttredelse.....	34
VEDLEGG 3: MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆRE FLYSIKRINGSTJENESTER.....	35
Kapittel 1 – Formål, virkeområde og definisjoner.....	37
§ 1 Formål.....	37
§ 2 Virkeområde.....	37
Kapittel 2 – Generelle krav til militære flysikringstjenester	37
§ 4 Ansvar for militære flysikringstjenester	37
§ 5 Organiseringen av militære flysikringstjenester	37
§ 6 Forholdet til sivile tjenesteytere	37
§ 7 Forholdet til NATO-standarder.....	38
Kapittel 3 – Militære lufttrafikkstjenester	38
§ 8 Krav til militære lufttrafikkstjenester	38
Kapittel 4 – Militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester.....	38
§ 9 Krav til militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester.....	38
§ 10 Særlig om kontrollflyging.....	39
§ 11 Særlig om prosedyredesign	39
Kapittel 5 – Militære luftfartsinformasjonstjenester.....	39
§ 12 Krav til militære luftfartsinformasjonstjenester	39
Nødvendig luftfartsinformasjon om militær luftfart skal tilgjengeliggjøres gjennom sivile luftfartsmyndigheters informasjonstjenester eller militær luftfartsmyndighets informasjonstjenester.....	39
Kapittel 6 – Militære flyværtjenester.....	39
§ 13 Krav til militære flyværtjenester	39
Kapittel 7 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse.....	39
§ 14 Særbestemmelse.....	39
§ 15 Rett til å dispensere	39
§ 16 Ikrafttredelse.....	39
VEDLEGG 4: MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆRE LANDINGSPASSER	40
Kapittel 1 – Formål, virkeområde og definisjoner.....	42
§ 1 Formål.....	42
§ 2 Virkeområde	42

§ 3 Definisjoner	42
Kapittel 2 - Felles krav til militære landingsplasser	42
§ 4 Krav om godkjenning av militære landingsplasser	42
§ 5 Krav til å utpeke landingsplassoperatør	42
§ 6 Krav til organisasjon og ledelse på militær landingsplass	42
§ 7 Krav til styringssystem og landingsplassmanual	43
§ 8 Krav til å etablere avtaler med sivile aktører	43
§ 9 Krav til utforming av militære landingsplasser	43
§ 10 Krav til brann- og redningstjenester	43
§ 11 Krav til plasstjeneste	43
§ 12 Krav til lufttrafikkteneste	44
§ 13 Krav til elektrotjeneste	44
§ 14 Krav til kunngjøring av landingsplassdata	44
§ 15 Krav til bruk av feltlandingsplasser	44
§ 16 Krav til varsling og rapportering	44
§ 17 Krav til stenging av militær landingsplass	44
Kapittel 3 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse	44
§ 18 Særbestemmelse	44
§ 19 Rett til å dispensere	44
§ 20 Ikrafttredelse	45
VEDLEGG 5: MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆR LUFTDYKTIGHET	46
Kapittel 1 – Formål og virkeområde	48
§ 1 Formål	48
§ 2 Virkeområde	48
§ 3 Definisjoner	48
National Military Airworthiness Authority (NMAA) i EMAR skal i denne forskriften forstås som den militære luftfartsmyndighet.	48
Kapittel 2 - Krav til luftdyktighet	48
§ 4 Krav om luftdyktighet	48
§ 5 Implementering av felleseuropeiske krav for militær luftdyktighet ved European Military Airworthiness Requirements	48
Kapittel 3. Særbestemmelse, ikrafttredelse og overgangsregler	49
§ 6 Særbestemmelse	49
§ 7 Ikrafttredelse og overgangsregler	49

1 Innledning

1.1 Gjenstand for høring

Forsvarsdepartementet (FD) sender med dette på høring et forslag om fem nye forskrifter om militær luftfartsmyndighets overordnede krav til militær luftfart.

Forskriftene bør ses i sammenheng, og har som siktemål å medføre et enklere, mer samlet og bedre oppdatert nasjonalt regelverk for norsk militær luftfart.

Høringen består av følgende nye forskrifter som foreslås innført:

- Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til bemanning av militære luftfartøy
- Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær lufttrafikk og operative forhold
- Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære fysikringstjenester
- Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser
- Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær luftdyktighet

I forslaget legges det også opp til at eksisterende organisasjonsinternt regelverk videreføres i form av revidert utgave av Bestemmelser for Militær luftfart.

1.2 Bakgrunn

Denne høringen gjelder fastsettelse av særskilte regler i nasjonalt regelverk knyttet til enkelte deler av militær luftfart, nærmere bestemt den militære luftfartsmyndighets fastsettelse av krav til bemanning, operasjoner, landingsplasser, fysikringstjenester og luftdyktighet.

Høringen springer ut av et ønske om å fastsette, kodifisere og samle nasjonalt regelverk knyttet til militær luftfart. Behovet har nær sammenheng med pågående utredningsarbeid i Forsvarsdepartementet om forvaltning og organisering (herunder sentralisering) av den militære myndigheten.¹

Det er FDs vurdering at det foreligger et behov for å fastsette nærmere krav og rammer for utøvelsen av militær luftfart. Forskrifter anses som et egnet virkemiddel for å oppnå dette. Gjennom forslaget videreføres eksisterende regler innad i Forsvaret i stor grad, men likevel slik at de er omformulert og tydeliggjort med hensyn til kategoriene bemanning, operasjoner, landingsplasser, fysikringstjenester og luftdyktighet.

Den militære luftfartsmyndighet gis i forskrift om militær luftfartsmyndighet (rammeforskriften) myndighet til å fastsette bindende krav og regler om militær luftfart for Forsvaret. Forslaget her innebærer å forskriftsfeste militær luftfartsmyndighets krav til henholdsvis bemanning, operasjoner, fysikringstjenester, landingsplasser og luftdyktighet.

Deler av innholdet i forslaget er i dag regulert i Forsvarets interne regelverk, særlig i Bestemmelser for Militær luftfart. Det er videre en rekke interne regelverksdokumenter utgitt med hjemmel i fagmyndigheten som utfyller og supplerer militær luftfartsmyndighets bestemmelser, helt ned til nivå for informative og retningsgivende dokumenter, slik som håndbøker, fagplaner med mer. Slik sett utgjør forskriftene som nå sendes på høring grunnsteinene for det interne militære regelverkshierarkiet innen militær luftfart og myndighetens viktigste verktøy for utøvelse av myndighet.

¹ Henvisning til rapport levert i juni 2022 av arbeidsgruppe i Forsvaret. Rapporten er gitt som fase 2 om tilsyn med militær luftfart som en delutredning om etablering av tilsyn i forsvarssektoren.

Kompetansen til å fastsette regler for militær luftfart er én av tre hovedoppgaver som tilligger den militære luftfartsmyndighet i henhold til rammeforskriften. Utover kompetansen til å fastsette regler for militær luftfart, tilligger det myndigheten en rekke andre oppgaver av forvaltningskarakter, slik som f.eks. tilsynsvirksomhet og drift av militært register for luftfartøy. Den samlede militære luftfartsmyndigheten befinner seg på nåværende tidspunkt i Luftforsvarets ledelse i Luftoperativt inspektorat («LOI») gjennom delegert myndighet fra Forsvarssjefen. LOI er også Luftforsvarets fagmyndighet innen militær luftfart.²

1.3 Arbeidet med forskriftene

1.3.2 Gjeldende rett

Deler av innholdet i de fem tiltenkte regelsettene er som nevnt i dag allerede regulert i ulike dokumenter i Forsvarets interne regelverk, herunder særlig i Bestemmelser for Militær luftfart.

Dagens regulering av militær luftfart er først og fremst juridisk bindende innad i Forsvaret. Reguleringen av militær luftfart i Forsvaret er fragmentarisk regulert og har behov for oppdatering og utfylling. Dagens rettslige regulering er ikke dekkende for den militære luftfartsmyndighets helhetlige myndighet til å fastsette et helhetlig regelverk i henhold til rammeforskriften. Dagens løsning møter ikke kravet som fremgår av rammeforskriften § 6 (1), (2) jf. (4) om å fastsette visse materielle regler i forskrifts form.

Utover Forsvarets interne regelverk er videre militær luftfart svært sparsommelig regulert i norsk rett, med henvisning til kapittel 17 i lov om luftfart av 1993 («luftfartsloven»). Luftfartsloven kapittel 17 fastsetter få materielle regler for militær luftfart, og henviser stort sett til regler eller forskrifter fra sivil del som får anvendelse også for militær luftfart. For øvrig gir bestemmelsene i luftfartsloven kap. 17 en rekke forskriftshjemler til Forsvarsdepartementet med hensyn til å fastsette regler eller gjeldende unntak for militær luftfart. Imidlertid er nevnte rammeforskrift som etablerer den militære luftfartsmyndighet og gir kompetanse og myndighet til å bl.a. fastsette bindende regler for militær luftfart, den eneste forskriften som er vedtatt med hjemmel i luftfartsloven kap. 17.

Oppsummert er det, basert på reguleringen av gjeldende rett, identifisert et behov for å presisere, forenkle og systematisere dagens reguleringer innen militær luftfart med hjemmel i rammeforskriften. FD vurderer at introduksjon av fem overordnede nasjonalt bindende forskrifter er et nødvendig første steg i arbeidet.

Departementet henviser til kap. 2.1.1 flg. i dette høringsdokumentet for en nærmere beskrivelse av utfordringene knyttet til dagens regulering av militær luftfart under den militære luftfartsmyndighet.

1.3.3 Innretning av arbeidet

Høringsforslaget er utarbeidet av en arbeidsgruppe i Luftforsvaret nedsatt i LOI og består av faglige spesialister innen militær luftfart og én militærjurist. Underveis i prosessen med å utarbeide forslaget har arbeidsgruppen innhentet bistand og innspill fra eksterne interessenter,

² Kompetansen under den militære luftfartsmyndighet er riktignok delt mellom henholdsvis SJ Luft, FMA og FMT (ved kontrakt), men denne fordelingen av kompetanse vil bare trekkes fram dersom den tilfører noe til saken. Hovedvekten av militær luftfartsmyndighets regelverkskompetanse tilhører LOI og vil for enkelthets skyld være ensbetydende med LOIs kompetanse i den videre fremstillingen, med mindre annet er beskrevet.

eksempelvis jurister i Luftfartstilsynet. Foreslåtte forskrifter er utarbeidet med sikte på en struktur som er klar og oversiktlig, og er i tråd med krav til klart lovspråk.

Departementet understreker for ordens skyld at forslaget ikke vil medføre tilbakevirkende kraft for allerede inngåtte avtaler mellom Forsvaret og sivile kontraktsparter, eksempelvis sivile ytere av flysikringstjenester.

Fastsettelse av militær luftfartsmyndighets overordnede krav til og regler for militær luftfart er videre avgrenset mot øvrige arbeid i Forsvaret som ser på tilstøtende problemstillinger. Herunder fremtidig organisering og plassering av tilsynsmyndigheten (herunder den militære luftfartsmyndighet) i Forsvaret og revidering av øvrig internt regelverk i lufttjenesten i forlengelsen av forslaget til forskrifter.

I arbeidet med forslaget er det blant annet sett på andre lands rettslige oppbygging og utforming av regelverket som springer ut av deres respektive sammenlignbare militære luftfartsmyndigheter. Herunder oppbygging av regelverket gjeldende for Storbritannia (Military Aviation Authority), Australia (Defence Aviation Authority) og Sverige (Den militära flyginsektionen FLYGI).

Selv om hver nasjons regulering av militær luftfart er ulik, så er det likevel noen klare fellestrekk som går igjen hos nasjonene. De mest åpenbare fellestrekkene for øvrige nasjoners regulering av militær luftfart er at typeinndelingen i reguleringsområder samsvarer i det store og det hele med denne arbeidsgruppens inndeling av forskrifter, men reguleringsområdene er i tillegg ytterligere kategorisert i undersegmenter, felles underkategorier mv. Det vil si at hierarkiet av rettslige reguleringer innen militær luftfart er større enn i Norge.

Dette innebærer også at omfanget av regulering med hensyn til de respektive segmenter er langt mer omfattende og detaljert, sammenlignet med hva den norske militære luftfartsmyndigheten tilsynelatende er gitt kompetanse til å regulere. Med dette sikter vi for det første til at kompetansen til den militære luftfartsmyndigheten i de øvrige nasjonene ikke i like stor grad er innskrenket av overordnet myndighet (les: Forsvarsdepartementet). For det andre sikter vi til at den militære luftfartsmyndigheten i de øvrige nasjonene i større grad også besitter den kompetansen som vi i norsk militær luftfart refererer til som Luftmilitær fagmyndighet og som fastsetter bindende regelverk internt i Forsvaret (vår rettstilstand åpner for at rollene besittes av ulike myndigheter). Et eksempel på sistnevnte er at den militære luftfartsmyndighet i UK fastsetter svært detaljerte rammer og krav – såkalte «acceptable means of compliance» – for aktørene og brukerne av regelverket.

2 Behovet for regelverksendring

2.1 Nærmere om behovet for forskriftene

Departementet har gjort en full gjennomgang av regelverket innen militær luftfart, både nasjonalt og internasjonalt. I dette høringsnotatet legger vi fram vårt forslag til regelverk som følge av denne gjennomgangen og i tråd med den militære luftfartsmyndighets kompetanse.

Høringsnotatet er utformet i tråd med Utredningsinstruksen, og spørsmålet fra instruksen listes opp og gjennomgås fortløpende i notatet for å begrunne forslagene om reguleringer. Et minimumskrav etter instruksen er å besvare følgende seks 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?

2.1.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Problemene som ønskes løst med det nye regelverket er i utgangspunktet følgende:

- Få bukt med den mangelfulle og fragmentariske reguleringen innen militær luftfart internt i organisasjonen for å bedre ivareta Forsvarets behov for sikkerhet innen militær luftfart.
- Møte kravet i rammeforskriften, om å regulere deler av bestemmelsene i forskrifts form, med en helhetlig innfallsvinkel hvor resultatet blir at samtlige fem forskrifter sees samlet.
- Reparere ulemper ved at dagens reguleringer innen militær luftfart kun er juridisk bindende innen Forsvaret.

Departementet har som nevnt, gjennom utredninger og problemanalyser, funnet at utarbeidelse av forskrifter er et egnet virkemiddel for å adressere de sentrale utfordringer som følger av dagens regulering av myndighetens krav til militær luftfart, herunder militære flysikringstjenester.

Ut fra et bredere samfunnsperspektiv er det ønskelig at deler av regelverket blir mer tilgjengelig for allmennheten. Det er i forlengelsen ønskelig at målgruppen, dvs. operatøren og brukerne av regelverket i praksis, skal lettere kunne forholde seg til regelverket etter gjennomføring av dette tiltaket.

Vi presiserer igjen at dette forskriftsutkastet ikke bare gjengir eller regulerer eksisterende praksis innad i organisasjonen. Under utforming av denne forskriften skapes i tillegg nye rettigheter og forpliktelser med hensyn til militær luftfart.

2.1.2 Hvilke tiltak er relevante?

Forsvarsdepartementets vurdering er at det er klart behov for rettslig regulering utover organisasjonsinternt regelverk av militær luftfart, herunder myndighetens krav til militær luftfart. Samt at det også vedtas nye rettslige reguleringer eller at eksisterende reguleringer endres, både på høyere og lavere nivå. På høyere nivå er det relevant å gjøre endringer i selve rammeforskriften om militær luftfartsmyndighet (evt. lov om luftfart kap. 17), mens det på lavere nivå er relevant å rydde opp og samordne de interne regelverksdokumentene. Endringer på høyere nivå anses som mindre tidskritisk og mindre egnet, i tillegg til at den militære luftfartsmyndighet ikke har hjemmel til å gjennomføre slike tiltak. På lavere nivå er det nedsatt en arbeidsgruppe i Forsvaret som ser på dette.

I tillegg til foreslåtte forskrifter er det relevant at dagens problemstilling møtes med organisatoriske virkemidler, f.eks. tydeligere myndighetsrolle for den militære luftfartsmyndighet, sentralisering av myndighet m.m. Dette er organisasjonsinterne tiltak som ikke inngår i dette høringsnotatet.

2.1.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Forsvarsdepartementet kan ikke se at tiltaket reiser noen prinsipielle spørsmål.

Vi vurderer at tiltaket ikke reiser noen prinsipielle spørsmål, verken nasjonalt eller i lys av EU-/EØS-regelverket. Tiltaket verken påvirker eller svekker viktige samfunnsverdier eller berører andre prinsipielle hensyn.

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

De positive nyttevirkninger av forskriftene vil medføre følgende:

- Juridisk bindende reguleringer utenfor forsvarssektoren
- Forenklet og systematisert regelverk
- Redusert regelverk innad i forsvarssektoren i og med oppheving av Bestemmelser for Militær luftfart
- Bedre tilgjengelig informasjon for brukerne

Departementets intensjon er at de positive nyttevirkninger av forskriftene vil medføre redusert risiko ifm. Luftforsvarets virksomhet. Departementet vurderer de positive nyttevirkningene for å være av varig karakter.

Departementet vurderer at kostnader i forbindelse med utarbeidelsen av nytt regelverk vil medføre noe mindre kostnader. Regelverksforslaget antas derimot ikke å ville få vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for noen parter.

2.1.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Forsvarsdepartementet foreslår altså å regulere myndighetens krav til militær luftfart ved hjelp av disse fem forskriftene om militær luftfartsmyndighets krav til militær luftfart.

Hovedformålet med forskriftene er å sikre en helhetlig, systematisk og lett tilgjengelig regelverksstruktur innen militær luftfart som er bindende også utenfor Forsvaret. Hensynet til å ivareta behovet for de involverte brukerne av regelverket veier særlig tungt ved utarbeidelsen av forskriftene. Departementet vurderer videre at forslaget innebærer et fremskritt, og et skritt i riktig retning for å på sikt reformere reguleringen av norsk militær luftfart mer i tråd med andre nasjoners oppbygning. Det interne mandatet er gitt med et ønske om å raskt rette opp dagens mangelfulle tilstand hvor vi kun har internt regelverk der hvor forskrift anses påkrevd.

I lys av kravene som stilles i rammeforskriften, er forskriftene utformet slik at reguleringene holdes så overordnet som mulig. Med andre ord vil valg av innhold i forskriftene være strengt behovsstyrt og ikke gå lenger enn nødvendig i form av detaljregulering. Øvrige reguleringer i forlengelsen av forskriftene vil forbli internt regelverk. Det ligger likevel i sakens natur at noen av de planlagte regelsettene er blitt mer omfattende og detaljrike enn andre. Formålet med forskriftene, særlig hensynet til fleksibilitet og effektivitet med hensyn til fremtidig reformering av regelverket innen militær luftfart, tilsier at forskriftene må ha en forsvarlig minimumsstandard med hensyn til innhold/omfang, som sikrer at forskriftene ivaretar den forpliktelsen som den militære luftfartsmyndighet har til å fastsette regelverk for militær luftfart. I vurderingen av om nivå på innhold/omfang i forskriftene er tilfredsstillende, har arbeidsgruppen under departementet foretatt analyser og sammenligninger mot sivil myndighets innhold og omfang i reguleringer, samt andre nasjoners reguleringer. Forslag om utarbeidelse av forskriftene er i tråd med rettslige rammer og hjemmelsgrunnlag for militær luftfartsmyndighet.

Departementet har endelig hatt for øyet under utarbeidelse av forskriftene at luftfartsloven kapittel 17, som nevnt, har svært få materielle reguleringer av militær luftfart. Forskriftene

utarbeides dermed ikke i forlengelsen av allerede eksisterende materielle reguleringer i loven. Forslaget har derfor først og fremst hatt som funksjon å fylle gapet mellom, på den ene siden vide forskriftsfullmakter i luftfartsloven kap. 17, og på den andre siden det grunnleggende behovet for overordnede reguleringer for militær luftfart.

2.1.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En forutsetning for en vellykket gjennomføring er at brukere av regelverket retter seg inn etter og klarer å etterleve de nye forskriftskravene.

I tillegg er det relevant at dagens problemstilling møtes med evt. organisatoriske virkemidler.

3 Gjennomgang av utkast til forskrift

3.1 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til bemanning av militære luftfartøy

3.1.1 Nærmere om behovet for regulering

Departementet har arbeidet ut fra hjemmelsgrunnlaget i rammeforskriften § 4 bokstav a) og b) om at den militære luftfartsmyndighet skal fastsette krav til bemanning av norske militære luftfartøy og tjenesten om bord, samt krav til besetningsmedlemmer på militære luftfartøy.³

Departementet har tatt utgangspunkt i organisasjonens reelle og grunnleggende behov for reguleringer innen den rammen som ordlyden foreskriver. På militær side er det, som kjent, fra før ingen direkte nasjonale reguleringer knyttet til krav til bemanning, selv om det som forutsetningsvis er en rekke bestemmelser mv. fra sivil del av luftfartsloven som får anvendelse også for militær del i medhold av lov om luftfart §§ 17-6 og 17-7.

Vi har særlig sett hen til luftfartslovens tilsvarende overordnede regulering av bemanning i luftfartsloven kapittel 5 flg. når den har bestemt behovet for konkrete reguleringer. Detaljgraden i bemanningsforskriftens spesifikke krav som stilles er også forsøkt avpasset mot fagmyndigheten for luftmilitær virksomhet sin rolle og myndighet i praksis. Ved å ikke stille for detaljerte krav, sikres at dagens fungerende praksis videreføres og videreutvikles innen rammen av forskriften og at det er fagmyndigheten som får siste ordet i praksis. Det er et grep som ivaretar også Luftforsvaret interesser for fremtiden for det tilfelle at den militære luftfartsmyndighet sentraliseres.

Kort oppsummert har departementet landet på at det er behov for regulering av i hovedsak følgende tematikk:

- Krav til bemanning og tjenesten om bord, krav til tjenestegjørende og generelle krav knyttet til sertifisering av besetningsmedlemmer.
- Krav til fartøysjefens myndighet og ansvar, herunder fartøysjefens nærmere plikter.

I tillegg er det selvsagt behov for å etablere virkeområde, sentrale definisjoner og generelt legge til rette for fleksibilitet i regelverket ved å fastsette særbestemmelser og dispensasjonsrett. Sistnevnte grunner seg på ønsket om å effektivisere saksbehandlingen.

³ Jf. FOR-2015-02-13-123 § 4 bokstav (a) og bokstav (b).

3.1.2 Begrepsbruk i forskriften

Innledende definisjoner mv. i forskriften står i § 3. Kun de viktigste nøkkelord og begreper er definert i denne bestemmelsen. Som nevnt tidligere i rapporten, unngår vi å omdøpe innarbeidede og brukbare definisjoner knyttet til bemanning innen militær luftfart, uten at det er strengt nødvendig. Det betyr at samtlige definisjoner svarer til dagens betegnelser og definisjoner av personell som er benyttet innad i lufttjenesten og i Bestemmelser for Militær luftfart. Et unntak er at arbeidsgruppen har sett seg nødt til å definere «operatør» i denne forskriftens betydning. Med operatør av luftfartøy menes i denne forskriften både Forsvaret og Forsvarsmateriell. Grunnen til at det står «Forsvaret» og ikke «Luftforsvaret» er fordi det i praksis kan være andre driftsenheter i Forsvaret som vil ha behov for å benytte unntaket, eksempelvis i forbindelse med at Hæren opererer Unmanned Aircraft System (UAS).

Når det gjelder begrepet som er benyttet gjennomgående i forskriftens bestemmelser om fagmyndighet for luftmilitær virksomhet, er arbeidsgruppen delt i synet på om det er en god betegnelse. Hovedinnvendingen er at enkelte mener det er mer riktig å benytte termen «Forsvarssjefen eller den han/hun bemyndiger» i forskriften, fremfor å vise til et begrep om fagmyndighet - som enkelte i organisasjonen har tatt til orde for at skal forkastes med tiden. Argumentet for å benytte begrepet er imidlertid at det er mer presist enn termen om «Forsvarssjefen eller den han/hun bemyndiger» og det sikrer at ansvaret for kunne å fastsette regelverk havner der det hører hjemme med hensyn til organisasjonens kunnskaper og kompetanse. Faren ved å benytte den noe videre termen er at det åpner for at også andre deler av organisasjonen kan utpekes som myndighet i det enkelte tilfelle og vi mener det er uheldig. Enn så lenge har arbeidsgruppen landet på å referere direkte til fagmyndigheten fordi det er i tråd med intensjonen om å knytte sammen forskriftens reguleringer med allerede eksisterende praksis og regelverk innad i lufttjenesten.

3.1.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser

Til § 2 om virkeområde: Det fremkommer allerede av rammeforskriften § 1 (2) at bestemmelser i den forskriften eller gitt i medhold av den, gjelder all militær luftfart på norsk territorium, herunder bruk av militære ubemannede luftfartøysystemer (UAS). Vi velger likevel å presisere virkeområdet på ny, for at tillegget som presiserer luftfart utenfor norsk område skal passe. Tillegget presiserer anvendelsesområdet utenfor riket i tråd med formuleringen i luftfartsloven § 1 (2).

Til § 4 om bemanning på militært luftfartøy: Bestemmelsen er tuftet på oppbygging av tilsvarende bestemmelse i luftfartsloven § 5-1, og ordlyden samsvarer med begrepet benyttet på sivil side om at luftfartøyet skal være «betryggende» bemannet. Videre er det en arbeidsdeling mellom den militære luftfartsmyndighet på den ene siden (godkjenner at fagmyndighetens krav til minimumsbemanning er tilstrekkelige), og operatøren som i praksis skal påse at vilkårene om betryggende bemanning er oppfylt.

Til § 5 om krav til flyoperativ helse, miljø og sikkerhet: Operatøren er ansvarlig for å legge til rette for et forsvarlig flyoperativt arbeidsmiljø for personell ombord i luftfartøyet. De nærmere krav fastsettes av Fagmyndighet for luftmilitær virksomhet. Forslaget er basert på den utgåtte BFL 075-1 Tryggingstiltak, lufttjeneste – Helse, miljø og sikkerhet i det flyoperative miljø, Instruks for Aviation Life Support og nyeste versjon av LUFT-FSAN Samarbeidsavtale.

Til § 6 om krav til tjenestegjørende på militære luftfartøy: Bestemmelsen er tuftet på luftfartsloven § 5-3, men tilpasset militær luftfart. Ordlyden skiller mellom de vilkår (les:

oppfyllelsen av overordnede betingelser) som militær luftfartsmyndighet stiller, men overlater til fagmyndigheten å utarbeide de spesifikke kravsettene i forlengelsen av disse, herunder evt. krav til seleksjon mv., men også evt. krav som stilles til instruktører. Dette harmonerer med dagens organisasjonsinterne regelverk og praksis som er ment videreført i forlengelsen av forskriften.

Til § 7 om krav til sertifisering av besetningsmedlemmer: Bestemmelsen er utformet i henhold til luftfartsloven § 5-4, men tilpasset militær luftfart. I likhet med forslag til utforming av forskrift om bemanning § 6 over, skiller denne bestemmelsen mellom overordnede betingelser som omtales som vilkår, og detaljerte og utbroderte kravsett i forlengelsen. Arbeidsgruppen vurderte lenge å definere sertifisering som begrep som sådan innledningsvis i § 1-3, men kom til at sertifiseringen kan være så mangt i praksis når det kommer til fly/helikopter, og fant at en felles overordnet definisjon var heller begrensende for utformingen av felles/overordnede krav til sertifisering innen militær luftfart. Fagmyndigheten har ansvar for utforming av de konkrete kravene til sertifisering, men likevel slik at militær luftfartsmyndighet skal godkjenne praksisen. Arbeidsgruppen vurderte også å utdype hvilke krav til eksempelvis typeutsjekk/instrumentsertifiseringer, som innebærer at sertifikatet kan begrenses til å omfatte luftfart med bestemte arter av luftfartøyer, luftfart av bestemt art eller luftfart innenfor bestemt område. Arbeidsgruppen vurderte videre å spesifisere innholdet i kravene med hensyn til kontinuitetskrav (inkl. evt. krav til loggføring innen dette). Imidlertid landet arbeidsgruppen på at slike innretninger eller føringer med hensyn til sertifisering ville slå for ulikt ut mht. ulike former for sertifiseringer og potensielt stride mot dagens eksisterende (og velfungerende) praksis. Dette ville endelig blitt uheldig med hensyn til forskriftens omfang.

Til § 8 om krav til sertifisering av utenlandske militære besetningsmedlemmer, § 9 tilbakekalling av sertifisering: Utkast til bestemmelser i forskrift om bemanning §§ 8 og 9 er bygget over samme lest som luftfartslovens sivile bestemmelser, ref. luftfartsloven §§ 5-4 til 5-6. Arbeidsgruppen diskuterte det, men valgte å unnlate uttrykkelig henvisning til 100-1-serien for beskrivelse av nærmere prosedyrer mv. i forbindelse med tilbakekalling av sertifisering.

Til § 10 om krav til fartøysjef: Bestemmelsen er bygget over samme lest som luftfartsloven § 6-1 flg. I motsetning til luftfartsloven hvor det står at det «skal være» en fartøysjef, har vi valgt å skrive at det skal «angis» en fartøysjef fordi den terminologien samsvarer med øvrig internt regelverk i Forsvaret.

Til § 11 om fartøysjefens myndighet: Arbeidsgruppen har valgt å holde kortfattet beskrivelsen av fartøysjefens myndighet overfor besetningsmedlemmer mv., i motsetning til luftfartsloven ettersom vi mener dagens rettstilstand er dekket av ordlyden i bestemmelsen. Nærmere beskrivelser fremkommer i internt regelverk.

Til § 12 om fartøysjefens ansvar og plikter: Øvrige utbroderinger av fartøysjefens ansvar og plikter, som at fartøysjefen plikter redusere luftfartøyets last, endre avgangstid og flygerute og foreta mellomlandinger underveis når det av flysikkerhetsgrunner ansees nødvendig, mener arbeidsgruppen bør stå i internt regelverk slik som i dag også er tilfelle.

Til § 13 om særbestemmelse og § 14 om rett til å dispensere: Aller sist i forskriften er det formulert forslag til bestemmelser for henholdsvis rett til å planlegge disponering i henhold til søknad rettet til den militære luftfartsmyndighet, samt minimumskrav til innhold i denne søknaden. Mens § 14 gjelder planlagt fravikelse av reglene i forskriften om bemanning, er § 13 en generell bestemmelse som derimot hjemler at (hele) Forsvaret kan gjøre unntak fra forskriften i særskilte tilfeller hvor det viser seg umiddelbart nødvendig, og uten at det krever saksbehandling ved søknad. Her er kun kravet at det skal foreligge på forhånd godkjente

prosedyrer av den militære luftfartsmyndighet for slike behovsutløste unntak fra forskriften. Grunnen til at det står «Forsvaret» er fordi det i praksis ikke kan utelukkes at andre DIF-er enn Luftforsvaret vil ha behov for å benytte unntaket, eksempelvis ifm. at Hæren opererer UAS.

3.2 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær lufttrafikk og operative forhold

3.2.1 Nærmere om behovet for regulering

Det er et behov for å kunne regulere lufttrafikk og operative forhold med hensyn til militær virksomhet/operasjoner, som skiller seg fra sivil luftfart.

Etter departementets syn kunne en forskrift om militær luftfartsmyndighets regulering av militær luftfart med hensyn til operasjoner, potensielt hjemles i flere mulige bestemmelser i rammeforskriften. Det ble vurdert om rammeforskriften § 4 e), som sier at militær luftfartsmyndighet skal stille krav til kommando og kontroll, kunne være et passende hjemmelsgrunnlag. Departementet kom derimot til at denne er lite egnet som hjemmel. Videre kom vi til at punktet bør fjernes fra rammeforskriften ettersom reguleringer om kommando og kontroll innen militær luftfart tilhører SJ NAOCs domene og helst bør reguleres i organisasjonsinternt regelverk/instrukser. Et annet mulig hjemmelsgrunnlag var rammeforskriften § 6 (2) som gir militær luftfartsmyndighet hjemmel til å gi ut ytterligere forskrifter.

Imidlertid var det mest prekære behovet for regulering innen militær luftfart og operasjoner, å gjøre unntak fra sivile regler og/eller forskrifter som også får anvendelse for Forsvaret, jf. hjemmelen i rammeforskriften § 6 (1). Forskrift om lufttrafikkregler og operative prosedyrer er utgitt med hjemmel i luftfartsloven § 9-1 (og som dermed gis anvendelse for Forsvaret). Forskriften gjennomfører Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012 av 26. september 2012 og Standardised European Rules of the Air (SERA) med visse særbestemmelser i norsk rett. Forskriften omfatter operasjoner sivilt, herunder flightplan, regler om VFR (Visual flight rules) og IFR (Instrument flight rules) mv. Hjemmelen i § 6 (1) i rammeforskriften utpeker FD, og ikke den militære luftfartsmyndighet, som kompetent myndighet til å regulere i hvilken utstrekning sivile forskrifter ikke skal gjelde for militær luftfart. Departementet bemerker at rammeforskriften § 6 (4) krever at slike bestemmelser som gjør unntak fra sivile reguleringer skal utarbeides i forskrifts form, i motsetning til øvrige segmenter der hvor krav til utforming som forskrift eller organisasjonsinternt regelverk i utgangspunktet var valgfritt.

Oppsummert regulerer dette utkastet til forskrift altså unntak fra SERA-regelverket. Av hensyn til militær luftfarts operative virksomhet gis visse bestemmelser i SERA kapittel 3, 4, 5 og 6 heller ikke anvendelse for militær luftfart. De enkelte unntak fra SERA følger av dette forskriftsutkastet §§ 6 til 9.

Det er altså såkalt General air traffic (GAT-flyving) som er gjenstand for sivilrettslig regulering (ICA mv.), og det kunne i teorien tenkes at militær luftfart hadde tilstrekkelig handlingsrom til å gjennomføre operasjonsflyving gjennom såkalt Operational air traffic (OAT-flyving). OAT (EUROAT) gjelder imidlertid i hovedsak for kampfly, fixed wing behov ved instrument flyvning (IFR). Forsvaret trenger altså først og fremst unntak fra GAT og SERA (f.eks. VFR regler ift. høyde). Departementet har vurdert og dermed kommet til at EUROAT altså ikke er tilstrekkelig dekkende for Forsvarets behov for regulering av militær luftfart med hensyn til å skape rom for luftoperasjoner.

I dag er nevnte behov for unntak fra SERA lagt i Bestemmelser for Militær luftfart (nevner både OAT og GAT), men dette er ikke holdbart iht. luftfartsloven og rammeforskriftens krav om forskrifts form. Ei heller er unntakene oppdaterte eller dekkende i forhold til Forsvarets behov.

Departementet har vurdert at forskriften skal tjene som en oppramsing og beskrivelse av de enkelt unntak som gjøres, og at utbroderingen av de regler som trer inn istedenfor best gjøres i form av (og gjennom videreføring av) organisasjonsinternt regelverk som på nåværende tidspunkt befinner seg i Bestemmelser for Militær luftfart. Det organisasjonsinterne regelverket på dette punktet vil utgis i oppdatert versjon kort tid etter planlagt ikrafttredelse av denne forskriften.

3.2.2 Begrepsbruk i forskriften

Begrepene som er benyttet i denne forskriften har ikke vært behov for å særskilt definere i form av en separat definisjonsbestemmelse. De viktigste begrepene som nyttes i regelverket som gjøres unntak fra fremkommer nedenfor:

- SERA - Standardised European Rules of the Air
- OAT - Operational Air Traffic
- GAT - General Air Traffic
- IFR- Instrument flight rules
- VFR- Visual flight rules

3.2.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser

Til § 3 om sikkerhetsstyring: Det er ønsket å uttrykkelig ansvarliggjøre operatøren (Forsvaret og Forsvarsmateriell) gjennom å stille et generelt og overordnet krav til et dokumentert system med prosedyrer for sikkerhetsstyring for operatøren innen militær luftfart. Bestemmelsen er bygget opp slik at det er fagmyndigheten som stiller de konkrete kravene til prosedyrene. Det er den militære luftfartsmyndighet som skal godkjenne at kravene stilt til prosedyrene er tilstrekkelig betryggende.

Til § 4 om unntak fra forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer: Bestemmelsen stadfester at det gjøres unntak fra SERA av hensyn til militær luftfarts operative virksomhet. Unntakene følger av de neste paragrafene. Unntakene gjelder SERA kapittel 3-6. Videre stadfestes at militær luftfartsmyndighet er ansvarlig myndighet etter kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012 på militær side.⁴

Til § 5 om unntak fra SERA kapittel 3: Det gjøres følgende unntak fra reglene i SERA kapittel 3:

- Unntak fra SERA.3115⁵
- Unntak fra SERA.3130 siste avsnitt⁶
- Unntak fra SERA.3215

Forskriften hjemler altså unntak fra regler om unngåelse av kollisjoner, herunder bestemmelsen i SERA.3115 om at «*gjenstander, væsker eller pulver skal ikke kastes, slippes eller sprøytes fra luftfartøy under flyging dersom de er egnet til å forårsake skade eller ulempe (..)*». Videre er det unntak fra bestemmelsen i SERA.3130 siste avsnitt om at «*akroflyging tillates utført når*

⁴ Jf. forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 3.

⁵ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 6.

⁶ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 7.

luftfartøyet flyr i samsvar med visuelflygeregler og skal utføres i en høyde av 600 m (2000 fot) eller mer over det høyeste punkt innenfor 1,5 km horisontal avstand fra luftfartøyet». Det siste unntaket gjelder SERA.3215 om krav til synlig lys, herunder nattbelysning på luftfartøyet.

Til § 6 om unntak fra SERA kapittel 4: Det gjøres følgende unntak fra reglene i SERA kapittel 4:

- Unntak fra SERA.4001(d)⁷

Forskriften hjemler altså unntak fra reglene om reiseplaner, herunder bestemmelsen i SERA.4001 om at «*For VFR-flygninger som i sin helhet utføres innenfor Polaris FIR, kan reiseplan leveres inntil 30 minutter før avgang*».

Til § 7 om unntak fra SERA kapittel 5: Det gjøres følgende unntak fra reglene i SERA kapittel 5:

- Unntak fra SERA.5001(***)(b)⁸
- Unntak fra SERA.5005(c), (d)(1), (f)⁹
- Unntak fra SERA.5010(b)(2), (c)(1),(2)
- Unntak fra SERA.5015(b)(1),(2)

Forskriften hjemler altså unntak fra regler om værforhold for visuell flyging, visuelflygeregler, regler for spesiell VFR-flyging og instrumentflygeregler, herunder regelen om at fotnote (***) skal gjelde for tabell S5-1 tilknyttet SERA.5001 om sikt- og høydekrav for helikoptres operasjoner. I tillegg de detaljerte kravene til gjennomføring av VFR-flyving om natten og i operasjonsøyemed i SERA.5005 c), (d)(1), (f). I tillegg distansekravene for spesiell VFR-flyving i kontrollsoner i SERA.5010. b(2), c(1),(2). Endelig unntak fra SERA.5015 om regler for IFR-flyvninger i bokstav b (1), (2) knyttet til minimumshøyder.

Til § 8 om unntak fra SERA kapittel 6: Det gjøres følgende unntak fra reglene SERA kapittel 6:

- Unntak fra SERA.6001(a)
- Unntak fra SERA.6005(b)(1)¹⁰

Forskriften hjemler altså unntak fra regler om klassifisering av luftrom, herunder SERA.6001(a) om tildeling av luftrom og klassifisering og SERA.6005(b)(1) om krav til transponder i TMZ-soner.

Utover disse bestemmelsene, er det inntatt tilsvarende særbestemmelser som for forskrift om militær luftfartsmyndighet krav til bemanning av militære luftfartøy, relatert til særbestemmelse om å gjennomføre flyving uten at krav i forskriften er oppfylt i gitte situasjoner og til den militære luftfartsmyndighets dispensasjonsrett.

3.3 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære flysikringstjenester

3.3.1 Nærmere om behovet for regulering

Rammeforskriften § 4 c) sier at den militære luftfartsmyndighet skal fastsette krav til militært, og sivilt personell i militær funksjon som utøver luftovervåkning og kontroll og ledelse av militære

⁷ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 10.

⁸ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 13.

⁹ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer §§ 14, 15, 16.

¹⁰ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 19.

luftfartøy. Videre gir § 4 andre avsnitt i Rammeforskriften en vid hjemmel til at den militære luftfartsmyndighet kan fastsette regler om sertifisering også av annet personell knyttet til militær luftfart.

Behovet for regulering på området for tjenesteyting innen militær luftfart er stort, ettersom det fra før ikke eksisterer et helhetlig og dekkende regelverk der – verken organisasjonsinternt eller nasjonalt. Som en konsekvens har Forsvarets virksomhet innen militær luftfart og tjenesteyting i stor grad berodd på reguleringer gjennom kontraktsretten. Kontraktsretten kommer dessverre til kort når det gjelder behovet for å fastsette militær luftfartsmyndighets helhetlige og overordnede krav til ytelsen av det som forskriften benevner som militære flysikringstjenester (ANS).

Det er viktig å presisere at dette forskriftsutkastet ikke bare gjengir eller regulerer eksisterende praksis innad i organisasjonen. Under utforming av denne forskriften skapes i tillegg nye rettigheter og forpliktelser med hensyn til fremtidig utøvelse av militære flysikringstjenester. Når det er sagt, så inneholder forskriften begrenset med materielle regler for militær flysikring. Forskriften er altså ment å tjene som en form for rammeforskrift, hvorpå det organisasjonsinterne regelverket i Forsvaret vil ytterligere utbrodere og definere særskilte tilleggsregler og unntak som det legges opp til i denne forskriften. Forskriftens oppsett og innholdsmessige «begrensninger» skyldes at det for militære flysikringstjenesters vedkommende ikke enda er utarbeidet og etablert noen fast praksis eller virksomhet. Dette ønsker departementet derimot å legge til rette for i fremtiden med denne forskriften. Parallelt med arbeidet med denne forskriften utformes interne bestemmelser og reguleringer for militære flysikringstjenester innad i Luftforsvaret.

Forskriftsutkastet ble forelagt Samferdselsdepartementet og innspill ble mottatt den 31. august 2022. Departementet har gjennomgått og hensyntatt de fleste innspill i tråd med Samferdselsdepartementets kommentarer.

3.3.2 Kort om begrepsbruk

Med flysikringstjenester menes altså ytelsen av militære flysikringstjenester (ANS), jf. forskriftsutkastet § 1. Med militære flysikringstjenester (ANS) menes videre i forskriften lufttrafikkjenester (ATS), kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester (CNS), flyværtjenester (MET) og luftfartsinformasjonstjenester (AIS). Dette er gjennomgående definisjonene som benyttes i forskriftsutkastet og svarer i stor grad til sivil terminologi og engelsk begrepsbruk. Det er tydelig forutsatt og inntatt i bestemmelsen om virkeområdet at forskriften ikke er ment å dekke flysikringstjenester til sivil luftfart.

3.3.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser:

Kapittel 2 i forskriftsutkastet oppstiller en rekke generelle krav til organiseringen av militære flysikringstjenester (ANS), herunder overordnet ansvar, krav til organisering og forholdet til sivile tjenesteytere samt NATO-standarder.

- § 4 pålegger Forsvarssjefen eller den han eller hun bemyndiger det overordnede ansvaret for etableringen av militære flysikringstjenester.
- I § 5 stilles i forlengelsen krav til organiseringen av militære flysikringstjenester, herunder at alle deler av de militære flysikringstjenestene (ANS) skal ha et sikkerhetsstyringssystem og en oversiktlig håndbokstruktur.
- I § 6 pålegger Forsvaret å etablere tilstrekkelige samarbeids- og tjenesteavtaler med sivile flysikringstjenesteytere og landingsplassoperatører, slik at Forsvarets behov for

særskilt tilpassede flysikringstjenester (ANS) fra sivile tjenesteytere blir ivaretatt. Denne reguleringen har sin motsats i den sivile luftfartsregelverket i BSL G 1-3 § 3-2. Merkostnader for sivile flysikringstjenester skal dekkes av Forsvaret og reflekteres i avtalen som forutsettes inngått. Forsvaret skal videre føre oversikt over hvilke landingsplasser og i hvilke deler av luftrommet det skal tilbys militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester, samt i hvilke tilfeller slike tjenester skal tilbys.

- § 7 stiller krav til at militære flysikringstjenester (ANS) utøves i samsvar med gjeldende NATO-standarder, i den grad det ikke strider mot forskriften eller øvrige krav fastsatt av den militære luftfartsmyndighet. Reguleringen er en stadfesting av gjeldende praksis og Forsvarets internasjonale forpliktelser.

Forskriften er videre inndelt slik at hvert kapittel fra kapittel 3 til og med kapittel 6 beskriver og stiller krav til de enkelte militære flysikringstjenester.

Kapittel 3 § 8 beskriver hva militære lufttrafikkstjenester (ATS) består av, når ytelsen kan tilbys og stiller krav til ytelsen.

- Militære lufttrafikkstjenester (ATS) skal bestå av flygekontroll- og flygeinformasjonstjenester. De organisasjoner og personer som leverer militære flygekontroll- og flygeinformasjonstjenester skal inneha slike godkjenninger eller sertifiseringer som kreves for å levere sivile flysikringstjenester. Med dette menes at faktiske sivile godkjenninger/sertifiseringer skal foreligge. I tillegg skal de tilfredsstillende de særskilte krav som til enhver tid fastsettes av militær luftfartsmyndighet. Rene militære flygeinformasjonstjenester levert av Forsvaret er derimot unntatt sivile krav til godkjenning eller sertifiseringer for lufttrafikkstjenester.
- Det er den militære luftfartsmyndighet som fastsetter hvor militære lufttrafikkstjenester (ATS) kan tilbys. Militære flygeinformasjonstjenester kan tilbys til militære luftfartøyer til enhver tid i enhver del av norsk og internasjonalt luftrom. Militære flygekontrolltjenester kan bare tilbys i segregert luftrom der Forsvaret har anledning til å utestenge annen lufttrafikk.
- Militære lufttrafikkstjenester (ATS) skal ytes i samsvar med sivile krav til lufttrafikkstjenester, og i samsvar med eventuelle tilleggskrav fastsatt av militær luftfartsmyndighet. Med dette menes at faktiske sivile godkjenninger/sertifiseringer skal foreligge i bunn.

Kapittel 4 §§ 9-11 beskriver hva militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester (CNS) består av, når ytelsen kan tilbys og stiller krav til ytelsen.

- § 9: Med militære kommunikasjonsstjenester menes all overføring av tale- og datainformasjon i flysikringssammenheng i frekvensbånd avgitt til militær bruk. Militære navigasjonsstjenester er all overføring av signaler til bruk for militær flynavigasjon i flysikringssammenheng. Med militære overvåkingstjenester menes produksjon og distribusjon av data fra en sensor til produksjon av lufttrafikkbilde til bruk for militære flysikringstjenester. De organisasjoner og personer som leverer militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester (CNS) skal inneha slike godkjenninger eller sertifiseringer som kreves for å levere sivile kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester. Med dette menes at faktiske sivile godkjenninger/sertifiseringer skal foreligge. I tillegg skal de tilfredsstillende de særskilte krav som til enhver tid fastsettes av militær luftfartsmyndighet (slik som, men ikke begrenset til, sikkerhetsklarering, statsborgerskap, eierskap, etc.). Militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester (CNS) kan av den militære luftfartsmyndighet besluttes unntatt fra sivile krav.

- Militære kommunikasjons- og navigasjonstjenester skal ytes i samsvar med sivile krav til kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester, og i samsvar med eventuelle tilleggskrav fastsatt av militær luftfartsmyndighet. Med dette menes at faktiske sivile godkjenninger/sertifiseringer skal foreligge. Forsvarssjefen er ansvarlig for at det etableres tilstrekkelig med militære frekvenser for å ivareta Forsvarets behov for kommunikasjon.
- § 10: Militær luftfartsmyndighet kan stille andre krav til kontrollflyging av utstyr som er kun tiltenkt militær bruk. Militær kontrollflyging skal følge sivile krav, men med unntak av utstyr som er tiltenkt kun militær bruk.
- § 11: Militære instrumentprosedyrer skal publiseres i eget format og følge fastsatte spesifikasjoner for utforming og verifikasjonsflygning.

Kapittel 5 § 12 beskriver hva militære luftfartsinformasjonstjenester (AIS) består av, når ytelsen kan tilbys og stiller krav til ytelsen.

- Med militære luftfartsinformasjonstjenester (AIS) menes nødvendig luftfartsinformasjon om militær luftfart som skal tilgjengeliggjøres for allmennheten.
- Nødvendig luftfartsinformasjon om militær luftfart skal tilgjengeliggjøres gjennom sivile luftfartsmyndigheters informasjonstjenester eller militær luftfartsmyndighets informasjonstjenester.

Kapittel 6 § 13 beskriver hva militære flyværtjenester (MET) består av, når ytelsen kan tilbys og stiller krav til ytelsen.

- Militære flyværtjenester består av leveranse av værvarsel og værrapporter tilpasset norsk luftfart med det formål å utarbeide, samle inn, bearbeide eller lagre, samt videresende de meteorologiske produkter som berører luftfarten (observasjon, varsling, overvåking og formidling av meteorologisk informasjon). Militære flyværtjenester skal følge sivile krav til ytelse av flyværtjenester.
- Militære flyværtjenester leveres når behovet for å skjerme informasjon om flyværtjenester oppstår.
- Militær luftfartsmyndighet kan stille særskilte krav til innhenting/overføring av informasjon som leveres av sivile flyværtjenester.

3.4 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser

3.4.1 Nærmere om behovet for regulering

Rammeforskriften § 5 (2) til (4) fastsetter at militære landingsplasser og luftfartsanlegg (inkludert sivile landingsplasser som brukes til militær luftfart) skal tilfredsstille de krav som den militære luftfartsmyndighet fastsetter. Videre at militære landingsplasser skal være godkjent av den militære luftfartsmyndighet. Derimot krever anleggelse av permanente militære landingsplasser tillatelse fra Forsvarsdepartementet, jf. rammeforskriften § 5 (1).

Behovet for regulering i denne forskriften om militær luftfartsmyndighets godkjenningskrav til militære landingsplasser og luftfartsanlegg, er altså å fastsette de materielle kravene som skal stilles. Arbeidet med å oppstille materielle krav til militære landingsplasser er langt på vei gjort fra før ettersom LOI nylig har utformet en forsvarsintern landingsplassbestemmelse, herunder «Bestemmelse om militære landingsplasser». Det interne regelverket knesetter de krav som

Forsvaret har behov for å stille til militære, så vel som sivile, landingsplasser. Det interne regelverket går naturlig nok lenger i å utbrodere innholdet i kravene som stilles, enn hva som er hensiktsmessig å regulere i forskrifts form. Utbroderingen av innholdet i kravene, samt redegjørelse for interne fremgangsmåter eller prosesser i Forsvaret egner seg best som internt regelverk. Det er arbeidsgruppens intensjon at dagens dokument Bestemmelse om landingsplasser skal bestå som et internt regelverksdokument i forlengelsen av forskriften om militær luftfartsmyndighetskrav til militære landingsplasser.

3.4.2 Begrepsbruk i forskriften

Departementet har med hensikt unngått å benytte begrepet militære «luftfartsanlegg» i forskriften om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser. Vi ser ingen nytteverdi av å skille mellom henholdsvis militære landingsplasser og militære luftfartsanlegg i forskriften. Tvert imot, så anser vi at det bare vil volde tvil og forvirring dersom det skilles mellom landingsplasser og luftfartsanlegg med hensyn til de krav som den militære luftfartsmyndighet stiller.

Overnevnte standpunkt gjenspeiles i forskriften § 3 «definisjoner», som fastslår at militær landingsplass er «en felles betegnelse på militær flyplass eller militær helikopterplass. Militær landingsplass er et permanent land- eller sjøområde (med anlegg, bygninger, installasjoner og utstyr) med det primære formål å understøtte militære operasjoner. Omfanget av militære landingsplasser samt militære helikopterplasser er likevel begrenset til å gjelde områder på landingsplassen som benyttes til avgang, landing, manøvrering samt oppstilling av luftfartøy. En militær landingsplass kan være tilknyttet en sivil flyplass eller helikopterplass hvor det er avtale om felles bruk av manøvreringsområde og tjenester tilknyttet flyplassen». Endelig er det uttrykkelig presisert at «(d)er hvor forskriften nevner militære landingsplasser, omfatter dette også militære luftfartsanlegg i tilknytning til landingsplassen, med mindre annet er spesifisert i forskriften».

Foruten definisjonen av militær landingsplass, definerer forskriften «feltlandingsplass» og «militær landingsoperatør» i § 3.

3.4.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser

Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser er i hovedsak en opplisting av felles krav som stilles i kapittel 2 i bestemmelsene §§ 4 til og med 17. Det fremgår av § 4 at militære landingsplasser skal være godkjent av militær luftfartsmyndighet i henhold til de krav som er fastsatt i forskriften. Militær landingsplassoperatør (definert i § 3) er gjennomgående ansvarliggjort som pliktsubjekt i forskriften. Det tilligger landingsplassoperatøren å sørge for at landingsplassen driftes i tråd med de særskilte krav som forskriften oppstiller. Krav om å utpeke landingsplassoperatør fremgår av § 5 og tilligger den etat som gis konsesjon til å etablere permanent militær landingsplass.

De nærmere kravene som stilles er i stor grad selvforklarende og strengt behovsstyrt, og vi nøyer oss derfor med å vise til en kort oppramsing nedenfor:

§ 5 Krav til å utpeke landingsplassoperatør: Landingsplassoperatøren skal sørge for at landingsplassen driftes i tråd med gjeldende krav i forskriften.

§ 6 Krav til organisasjon og ledelse på militær landingsplass: Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser etablerer og bemanner en forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdsorganisasjon tilpasset lokale forhold, forventet aktivitet samt bruken av

landingsplassen. Alle deler av organisasjonen skal ha nødvendig kompetanse til å sørge for en sikker drift av landingsplassen. Ansvar og myndighet skal være tilstrekkelig dokumentert.

§ 7 Krav til styringssystem og landingsplassmanual: Landingsplassoperatøren skal etablere, forvalte og vedlikeholde et styringssystem som inneholder nødvendige dokumenter for å tilfredsstille krav til landingsplassens utforming, utstyr, anlegg, aktiviteter og tjenester, samt brukernes og landingsplassoperatørens egne krav. Landingsplassoperatøren skal etablere en landingsplassmanual som inneholder prosedyrer for alle aktiviteter og tjenester som utføres eller tilbys ved landingsplassen.

§ 8 Krav til å etablere avtaler med sivile aktører: Landingsplassoperatøren skal etablere avtaler mellom militær landingsplass og sivil flyplass som skal spesifisere hvilke særegne militære behov som dekkes av den sivile aktøren.

§ 9 Krav til utforming av militære landingsplasser: Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser er utformet og vedlikeholdt slik at forholdene på landingsplassen ikke medfører unødig risiko for luftfartøyer eller andre. Utforming og tekniske krav skal være tilpasset og dimensjonert for forventet militære luftfartøy. De nærmere krav til utforming og tekniske krav som fastsettes av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet skal godkjennes av den militære luftfartsmyndighet.

§ 10 Krav til brann- og redningstjenester: Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser har brann- og redningstjeneste som er dimensjonert etter den lufttrafikken som skal tillates. Brann- og redningstjeneste skal følge de krav som stilles av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet.

§ 11 Krav til plasstjeneste: Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser etablerer en lokalt tilpasset plasstjeneste med tilstrekkelig dimensjonering for å ivareta at luftoperativt område til enhver tid tilfredsstiller de krav som stilles for å ivareta flysikkerhet. Fagmyndighet for luftmilitær virksomhet fastsetter de nærmere kravene til tjenesten.

§ 12 Krav til lufttrafikkjeneste: Landingsplassoperatøren skal etablere en lufttrafikkjeneste som er tilpasset de typer og antall luftfartøy som benytter landingsplassen. Landingsplassoperatøren skal også påse at lufttrafikkjenesten leverer tjenester som er tilpasset de luftoperasjoner som planlegges gjennomført.

§ 13 Krav til elektrotjeneste: Landingsplassoperatøren skal etablere tjenester og rutiner som understøtter landingsplassens elektroniske systemer.

§ 14 Krav til kunngjøring av landingsplassdata: Militære landingsplassoperatører skal kunngjøre landingsplassdata og til enhver tid ajourføre disse overfor brukerne av landingsplassen gjennom *Aeronautical Information Publication (AIP) Norge*. I de tilfeller publisering av landingsplassdata kommer i konflikt med lov om nasjonal sikkerhet, skal landingsplassoperatøren i tillegg utarbeide et komplementerende militært supplement til AIP.

§ 15 Krav til bruk av feltlandingsplasser: De som tilbyr, eller stiller til rådighet, en feltlandingsplass til bruk for militære luftfartøy skal følge de krav som fastsettes av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet. Feltlandingsplass er definert i dette utkastet § 3.

§ 16 Krav til varsling og rapportering: Landingsplassoperatøren skal etablere rutiner for å varsle om forhold som medfører risiko for luftfartøy, rapportere om endringer ved landingsplassen som påvirker godkjenningsvilkårene og utarbeide årsrapport, i henhold til de retningslinjer fastsatt av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet.

§ 17 krav til stenging av militær landingsplass: Landingsplassoperatøren skal sørge for at hele eller deler av den militære landingsplassen stenges for bruk under forhold som medfører unødig risiko for flytrafikken. En stengt landingsplass skal ikke benyttes.

Den sedvanlige sær- og dispensasjonsbestemmelsen er inntatt i forskriften §§ 18-19.

3.5 Beskrivelse av foreslått forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær luftdyktighet

3.5.1 Nærmere om behovet for regulering

Det fremkommer av forskriften § 4 bokstav d) at den militære luftfartsmyndighet skal fastsette krav til militære luftfartøy med hensyn til luftdyktighet. I likhet med forskriftsreguleringen av militær luftfartsmyndighets krav til landingsplasser, eksisterer det allerede et dekkende organisasjonsinternt regelverk for reguleringsområdet luftdyktighet som arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i under forskriftsarbeidet.

FD nevner for ordens skyld at det er Forsvarsmateriell (FMA) som er rette militære (luftfarts)myndighet for luftdyktighet. Det vil si at det er FMA luftdyktighetsmyndighet som for tiden bl.a. fungerer som regelverksforvalter innen segmentet luftdyktighet og etablerer/vedlikeholder godkjennings- og sertifiseringsordninger for organisasjoner, personell og luftfartøy med tilhørende deler i henhold til regelsettet European Military Airworthiness Requirements (EMAR). Fordelingen av den militære luftfartsmyndighet relatert til luftdyktighet mellom Luftforsvaret, FMA og Forsvarets materielltilsyn (FMT) er forankret i og fremkommer i detalj i kontrakt.

Det eksisterende organisasjonsinterne regelverket som retter seg mot militære luftfartøy med hensyn til luftdyktighet fremgår av Bestemmelser for luftdyktighet (BLF) av 17. april 2021. BLF-en har kort oppsummert vedtatt og implementert European Military Airworthiness Requirements (EMAR) utgitt av EU-organet European Defence Agency (EDA), innad i Forsvarssektoren. EMAR er altså et europeisk sett med krav for militær luftdyktighet, det vil si sikkerhetskrav til militært materiell som er ment å styrke europeisk militært samarbeid. I forlengelsen av BLF-en eksisterer også andre sektorinterne regelverksdokumenter, men som er uten betydning for utformingen av denne forskriften.

Reguleringsbehovet for forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til luftdyktighet blir derfor først og fremst å løfte vedtakelsen og implementeringen av EMAR-reguleringene til forskriftsnivå. Å forankre EMAR på nasjonalt nivå, fremfor i sektorinternt regelverk, har flere gode grunner for seg. De viktigste årsakene til det er for det første at det er mer legitimt å forankre en så stor vedtakelse av internasjonal rett på nasjonalt nivå, samtidig som at det også er hensiktsmessig for å sikre at det såkalte «regulated community» får kunnskap om det regelverket som springer ut fra EMAR.

Ut fra et bredere samfunnspektiv er det ønskelig at deler av regelverket blir mer tilgjengelig for allmennheten og særlig virksomheter som samarbeider med Forsvaret (og hvor Forsvaret i dag lener seg utelukkende på avtaleretten). Det er i forlengelsen ønskelig at målgruppen, dvs. operatøren og brukerne av regelverket i praksis, skal lettere kunne forholde seg til regelverket etter gjennomføring av dette tiltaket.

3.5.2 Begrepsbruk i forskriften

Det eneste begrepet som nødvendig å løfte fram er altså definisjonen av European Military Airworthiness Requirements (EMAR), som nevnt ovenfor. Øvrige definisjoner fremkommer særskilt i de enkelte kravsett under EMAR i separate definisjonsbestemmelser. Departementet har derimot funnet det nødvendig å løpende beskrive det konkrete innholdet i hvert enkelt EMAR-kravsett i korthet.

3.5.3 Nærmere om de enkelte bestemmelser

I forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til luftdyktighet fremkommer av forskriften § 3 at Norske militære luftfartøy må oppfylle de krav til luftdyktighet som er fastsatt av militær luftfartsmyndighet og som følger av kapittelet.

Forskriften gjelder for norske militære luftfartøy i Norge. Vedlikehold og reparasjoner av norske militære luftfartøy utenfor norsk område følger særegne avtaler mellom de involverte nasjonene, jf. § 2. Vi viser også til luftfartsloven § 17-14 som ivaretar problemstillingen med hensyn til utenlandske luftfartøy i Norge. Evt. er dette allerede regulert gjennom bilaterale avtaler/overenskomster med fremmed stat. Sistnevnte vil bli betydelig forenklet gjennom felles vedtakelse av EMAR-kravsettene.

Definisjonen i § 3 presiserer at utpekt myndighet, National Military Airworthiness Authority (NMAA) i EMAR, skal i forskriften forstås som den militære luftfartsmyndighet.

Videre fremkommer i § 5 at det felleseuropeiske kravsettet for militær luftdyktighet EMAR, gjøres gjeldende som norsk rett. Hvert enkelt kravsett er satt inn sammen med beskrivende tekst på norsk som redegjør for hva og hvem som er omfattet av reguleringene.

Kravsettene som implementeres i § 5 er altså:

- EMAR 21 - CERTIFICATION OF MILITARY AIRCRAFT AND RELATED PRODUCTS, PARTS AND APPLIANCES, AND DESIGN AND PRODUCTION ORGANISATIONS

EMAR 21 regulerer godkjenning av og krav til design og produksjon, luftfartøy og tilhørende materiell med hensyn til luftdyktighet. EMAR 21 regulerer videre godkjenning av og krav til organisasjoner som designer og produsere militære luftfartøy eller tilhørende materiell.

- EMAR M - CONTINUING AIRWORTHINESS REQUIREMENTS

EMAR M beskriver krav og tiltak med hensyn til opprettholdelse av luftdyktighet for militære luftfartøy og tilhørende materiell og retter seg mot organisasjoner som har ansvar for å planlegge vedlikehold og flåtestyring.

- EMAR 145 - REQUIREMENTS FOR MAINTENANCE ORGANISATIONS

EMAR 145 beskriver krav og tiltak for å oppnå eller opprettholde godkjenning for å vedlikeholde militære luftfartøy, og retter seg mot organisasjoner som gis ansvar for å utføre vedlikehold av militære luftfartøy og tilhørende materiell.

- EMAR 147 - AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING ORGANISATIONS

EMAR 147 beskriver krav til utdanningsinstitusjoner for teknisk personell som skal utføre vedlikehold på militære luftfartøy og tilhørende materiell.

- EMAR 66 - MILITARY AIRCRAFT MAINTENANCE LICENSING

EMAR 66 beskriver krav til personell som søker sertifisering som gir rett til å drive teknisk vedlikehold av militære luftfartøy og tilhørende materiell, såkalt Military Aircraft Maintenance Licence (MAML)

Kravsettene i EMAR 21, 145, 147, 66 og M gjelder altså som norsk rett med de presiseringer som militær luftfartsmyndighet fastsetter for Forsvarssektoren i kraft av sitt handlingsrom, innad i sektoren. BLF er et egnet verktøy for å presisere regelverket for Forsvarssektoren. BLF-en skal revideres, men det er tatt til orde for at det ikke foreligger noen avvik eller unntak fra EMAR-kravsettene fra før, i dokumentet.

Videre inneholder forskriften i § 6 den sedvanlige særbestemmelsen som gir rett til å fravike krav i forskriften der det er akutt nødvendig. Denne retten ligger nok en gang til «Forsvaret». FMA anses å ikke ha dette for fravikelse av krav til luftdyktighet, da deres aktiviteter for å gjøre luftfartøy luftdyktige er allerede definert og regulert i kravsettene til EMAR, når dette kravsettet er implementert i forskriften. Dispensasjoner fra forskriften vil kunne behandles av myndigheten etter søknad fra operatøren eller vedlikeholdsorganisasjonen.

I § 7 fremkommer for ordens skyld at tillatelser til virksomhet som vedlikeholder eller på annen måte bidrar til å operere militære luftfartøy innvilget før ikrafttredelsen, er fortsatt gyldig inntil ny godkjenning søkes.

3.5.4 Temaer som er diskutert, men ikke inntatt i denne forskriften

Departementet har videre bevisst valgt å utelate en separat dispensasjonshjemmel ettersom det er innbakt handlefrihet «exemption» i ethvert EMAR-kravsett. Unntakshjemmelen i EMAR er vid og uten begrensninger for øvrig, foruten at myndigheten må godkjenne og dokumentere unntaket.

I forhold til andre nasjoners luftfartøy i Norge mht. luftdyktighet vises det til lov om luftfart § 17-14 som ivaretar dette (v/FD). Evt. er dette allerede regulert gjennom bilaterale avtaler/overenskomster med fremmed stat.

4 Avsluttende bemerkninger

Forsvarsdepartementet imøteser innspill til om forskriftene skal utgis samlet under ett (hvorav de ulike utkastene tjener som delkapitler i en større felles forskrift) eller om forskriftene best bør utgis hver for seg.

5 Forslag til nye forskrifter

Forslag til forskrifter følger som vedlegg nedenfor nummerert i følgende rekkefølge:

- **Vedlegg 1:** Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til bemanning av militære luftfartøy
- **Vedlegg 2:** Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær lufttrafikk og operative forhold
- **Vedlegg 3:** Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære flysikringstjenester
- **Vedlegg 4:** Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser

- **Vedlegg 5:** Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til luftdyktighet

**VEDLEGG 1: FORSKRIFT OM MILITÆR
LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL BEMANNING AV
MILITÆRE LUFTFARTØY**

Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til bemanning av militære luftfartøy

METADATA

GJELDER FOR:	Norge
UTGIVER:	Forsvarsdepartementet
SAKSBEHANDLENDE AVD.:	Luftforsvaret/Luftforsvarets våpenskole
HJEMMEL:	LOV-1993-06-11-101-§17-12, LOV-1993-06-11-101-§17-13, FOR- 2015-02-13-123-§ 4
IKRAFTTREDELSE:	[ÅÅÅÅ-MM-DD]
FORRIGE VERSJON:	N/A

Kapitteloversikt

KAPITTEL 1 – FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER	28
§ 1 FORMÅL.....	28
§ 2 VIRKEOMRÅDE	28
§ 3 DEFINISJONER	28
KAPITTEL 2 – BEMANNING OG TJENESTEN OMBORD	28
§ 4 BEMANNING PÅ MILITÆRT LUFTFARTØY.....	28
§ 5 KRAV TIL FLYOPERATIV HELSE, MILJØ OG SIKKERHET.....	28
§ 6 KRAV TIL TJENESTEGJØRENDE PÅ MILITÆRE LUFTFARTØY.....	28
§ 7 KRAV TIL SERTIFISERING AV BESETNINGSMEDLEMMER.....	29
§ 8 KRAV TIL SERTIFISERING AV UTENLANDSKE MILITÆRE BESETNINGSMEDLEMMER	29
§ 9 TILBAKEKALLING AV SERTIFISERING	29
KAPITTEL 3 – FARTØYSJEFENS MYNDIGHET OG ANSVAR	29
§ 10 KRAV TIL FARTØYSJEF	29
§ 11 FARTØYSJEFENS MYNDIGHET	29
§ 12 FARTØYSJEFENS ANSVAR OG PLIKTER.....	29
KAPITTEL 4 – SÆRBESTEMMELSE, DISPENSASJON OG IKRAFTTREDELSE	29
§ 13 SÆRBESTEMMELSE	29
§ 14 RETT TIL Å DISPENSERE	30
§ 15 IKRAFTTREDELSE	30

Kapittel 1 – Formål, virkeområde og definisjoner

§ 1 Formål

Forskriften har som formål å fastsette militær luftfartsmyndighets krav til bemanning av norske militære luftfartøy og tjenesten ombord, samt krav til besetningsmedlemmer.¹¹

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder all luftfart med norske militære luftfartøy i Norge, herunder bruk av militære ubemannede luftfartøysystemer (UAS).

Forskriften gjelder også ellers for luftfart med norsk militært luftfartøy utenfor Norge når annet ikke framgår av forskriftens innhold og det er forenlig med fremmed rett som skal få anvendelse i henhold til overenskomst med fremmed stat eller andre folkerettslige forpliktelser, eller for øvrig ut fra alminnelige rettsgrunnsetninger.

§ 3 Definisjoner

I denne forskrift menes med:

- a) *Luftpersonell*: Personell som har fullført godkjent grunnutdanning (sertifisering) i henhold til Luftforsvarets krav, og som innehar rett til å bære en av Luftforsvarets vinger.
- b) *Besetning eller besetningsmedlem*: Luftpersonell som er kvalifisert til å manøvrere luftfartøyet, betjene systemer ombord og/eller har en funksjon om bord som har betydning for flyets sikkerhet i luften.
- c) *Personell beordret til spesiell tjeneste*: Personell (militært/sivilt) som etter behov kan beordres på oppdrag ombord i militære luftfartøy.
- d) *Fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet*: Sjef Luftforsvaret er delegert fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet av Forsvarssjefen.
- e) *Operatør*: Forsvaret og Forsvarsmateriell.

Kapittel 2 – Bemanning og tjenesten ombord

§ 4 Bemanning på militært luftfartøy

Luftfartøyet skal være bemannet på betryggende måte. Operatøren skal påse at luftfartøyet er behørig bemannet.

Fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet skal fastsette krav til minimumsbemanning for de respektive luftfartøyene. Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne at kravene stilt til minimumsbemanning av fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet er tilstrekkelig betryggende.

§ 5 Krav til flyoperativ helse, miljø og sikkerhet

Operatøren er ansvarlig for å legge til rette for et forsvarlig flyoperativt arbeidsmiljø for personell ombord i luftfartøyet. Med flyoperativt arbeidsmiljø menes forhold om helse, miljø og sikkerhet som angår militær luftfart.

De nærmere krav til tilrettelegging og gjennomføring av tiltak og forbedringer fastsettes av Fagmyndighet for luftmilitær virksomhet

§ 6 Krav til tjenestegjørende på militære luftfartøy

Besetningsmedlemmer eller personell beordret til spesiell tjeneste på militære luftfartøy må oppfylle de vilkår militær luftfartsmyndighet oppstiller.

Det er fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet som fastsetter de særskilte kravene med hensyn til statsborgerforhold, alder, fysisk og psykisk skikkethet, medisinske krav, vandel, edruskap, utdanning og øvelse m.m.¹²

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne kravene fastsatt av fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet.

¹¹ Jf. FOR-2015-02-13-123 § 4 bokstav (a) og bokstav (b).

¹² Ref. lov om luftfart § 5-3.

§ 7 Krav til sertifisering av besetningsmedlemmer

Sertifisering for tjeneste på militært luftfartøy gis av militær luftfartsmyndighet eller den de bemyndiger. Slik sertifisering gis til den som godtgjør at han eller hun fyller de fastsatte vilkår og krav for den tjeneste sertifiseringen gjelder.

Fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet skal fastsette hvilke vilkår og krav som stilles til de respektive besetningsmedlemmer. Operatøren skal ha et system for å dokumentere at besetningsmedlemmer oppfyller kravene stilt av fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne vilkår og krav som er fastsatt av fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet.

§ 8 Krav til sertifisering av utenlandske militære besetningsmedlemmer

Militær luftfartsmyndighet eller den myndigheten bemyndiger skal godkjenne sertifisering gitt i fremmed stat før utenlandske besetningsmedlemmer kan tjenestegjøre på norske militære luftfartøy.

§ 9 Tilbakekalling av sertifisering

Militær luftfartsmyndighet eller den myndigheten bemyndiger kan tilbakekalle sertifisering for bestemt tid eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i lovbrudd av betydning for denne eller om han eller hun ellers ikke fyller vilkårene for å gjøre den tjeneste sertifiseringen gjelder. Når en sertifisering er tilbakekalt for bestemt tid eller resten av gyldighetstiden, skal dette registreres av militær luftfartsmyndighet.

Når det er grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekalling av sertifisering, skal sertifiseringen midlertidig settes ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekalling er avgjort. Fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet skal fastsette vilkår og prosedyrer for å sette sertifisering midlertidig ut av kraft for besetningsmedlemmer.

Kapittel 3 – Fartøysjefens myndighet og ansvar

§ 10 Krav til fartøysjef

Det skal angis en fartøysjef på luftfartøyet.

§ 11 Fartøysjefens myndighet

Fartøysjefen har høyeste myndighet ombord i relasjon til sikkerhet. Dette gjelder uavhengig av de ombordværendes grad eller status.

§ 12 Fartøysjefens ansvar og plikter

Fartøysjefen skal påse at luftfartøyet er luftdyktig og behørig utrustet, bemannet og lastet, og at flygingen ellers forberedes og gjennomføres i samsvar med gjeldende bestemmelser.

Fartøysjefen plikter å gi melding om forhold av betydning for luftdyktigheten til operatøren.

Fartøysjefen plikter videre å gi melding om forhold av betydning for besetningsmedlemmers tjenestedyktighet til militær luftfartsmyndighet.

Fartøysjefen er ansvarlig for opprettholdelse av ro og orden om bord i fartøyet.

Kapittel 4 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse

§ 13 Særbestemmelse

Forsvaret kan, hvor formålet er militære operasjoner som gjør dette nødvendig, inkludert ulykker, krise og krig, påbegynne eller fortsette flyging selv om krav i denne forskriften ikke er oppfylt.

Forsvaret skal ha dokumenterte prosedyrer for planlegging og utførelse av slike operasjoner. Prosedyrene skal som et minimum inneholde en risikovurdering og beskrive tiltak ved slike operasjoner.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne Forsvarets prosedyrer.

§ 14 Rett til å dispensere

Militær luftfartsmyndighet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften. Søknad om dispensasjon fremmet til militær luftfartsmyndighet skal som et minimum inneholde en risikovurdering og en vurdering av eventuelle sikkerhetskompenserende tiltak for dispensasjon.

§ 15 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra [xx. måned 202x].

**VEDLEGG 2: FORSKRIFT OM MILITÆR
LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆR
LUFTRAFIKK OG OPERATIVE FORHOLD**



DET KONGELIGE
FORSVARSDPARTEMENT

Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær lufttrafikk og operative forhold

METADATA

GJELDER FOR:	Norge
UTGIVER:	Forsvarsdepartementet
SAKSBEHANDLENDE AVD.:	Luftforsvaret/Luftforsvarets våpenskole
HJEMMEL:	LOV-1993-06-11-101-§17-12, LOV-1993-06-11-101-§17-13, FOR-2015-02-13-123-§6
IKRAFTTREDELSE:	[ÅÅÅÅ-MM-DD]
FORRIGE VERSJON:	N/A

Kapitteloversikt

KAPITTEL 1 – FORMÅL OG VIRKEOMRÅDE	33
§ 1 FORMÅL	33
§ 2 VIRKEOMRÅDE	33
KAPITTEL 2 – KRAV OM SIKKERHETSSTYRING	33
§ 3 KRAV OM SIKKERHETSSTYRING	33
KAPITTEL 3 – UNNTAK FRA FOR-2016-12-14-1578 OM LUFTRAFIKK OG OPERATIVE PROSEDYRER	33
§ 4 UNNTAK FRA FORSKRIFT OM LUFTRAFIKK OG OPERATIVE PROSEDYRER	33
§ 5 TIL SERA KAPITTEL 3. ALMINNELIGE REGLER OG UNNGÅELSE AV KOLLISJONER	33
§ 6 TIL SERA KAPITTEL 4. REISEPLANER	33
§ 7 TIL SERA KAPITTEL 5. VÆRFORHOLD FOR VISUELL FLYGING, VISUELLE FLYGEREGLER (VFR), REGLER FOR SPESIELL VFR-FLYGING OG INSTRUMENTFLYGEREGLER	34
§ 8 TIL SERA KAPITTEL 6. KLASIFISERING AV LUFTRUM	34
KAPITTEL 4 – SÆRBESTEMMELSE, DISPENSASJON OG IKRAFTTREDELSE	34
§ 9 SÆRBESTEMMELSE	34
§ 10 RETT TIL Å DISPENSERE	34
§ 11 IKRAFTTREDELSE	34

Kapittel 1 – Formål og virkeområde

§ 1 Formål

Forskriften har som formål å fastsette bestemmelser om militær luftfartsmyndighets krav til militær lufttrafikk og operative forhold, samt fastsette i hvilken utstrekning FOR-2016-12-14-1578 om lufttrafikk og operative prosedyrer¹³ skal gjelde for norsk militær luftfart.¹⁴

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder all luftfart med norske militære luftfartøy i Norge.

Forskriften gjelder også norsk militær luftfart utenfor Norge når annet ikke framgår av forskriftens innhold og det er forenlig med fremmed rett som skal få anvendelse i henhold til overenskomst med fremmed stat eller andre folkerettslige forpliktelser, eller for øvrig ut fra alminnelige rettsgrunnsetninger.

Kapittel 2 – Krav om sikkerhetsstyring

§ 3 Krav om sikkerhetsstyring

Operatøren og enhver som direkte understøtter militær luftfart skal sørge for å etablere et dokumentert system med prosedyrer for sikkerhetsstyring. Med operatør menes i denne forskriften Forsvaret og Forsvarsmateriell.

Systemet med prosedyrer for sikkerhetsstyring skal tilfredsstille de krav som Fagmyndighet for Luftmilitær virksomhet fastsetter.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne at kravene stilt til prosedyrer for sikkerhetsstyring er tilstrekkelig betryggende.

Kapittel 3 – Unntak fra FOR-2016-12-14-1578 om lufttrafikk og operative prosedyrer

§ 4 Unntak fra forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer

FOR-2016-12-14-1578 om lufttrafikk og operative prosedyrer gjennomfører Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012 av 26. september 2012 og Standardised European Rules of the Air (SERA) med visse særbestemmelser i norsk rett. Av hensyn til militær luftfarts operative virksomhet gis visse bestemmelser i SERA kapittel 3, 4, 5 og 6 heller ikke anvendelse for militær luftfart. De enkelte unntak fra SERA følger av denne forskriften §§ 6 til 9.

Fagmyndighet for luftmilitær virksomhet skal presisere rekkevidden av de enkelte unntak fra og eventuelle tillegg til SERA for militær luftfart i Forsvarets interne regelverk.

Militær luftfartsmyndighet er ansvarlig myndighet etter kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012 på militær side.¹⁵

§ 5 Til SERA kapittel 3. Alminnelige regler og unngåelse av kollisjoner

Det gjøres følgende unntak fra reglene i SERA kapittel 3:

- Unntak fra SERA.3115¹⁶
- Unntak fra SERA.3130 siste avsnitt¹⁷
- Unntak fra SERA.3215

§ 6 Til SERA kapittel 4. Reiseplaner

Det gjøres følgende unntak fra reglene i SERA kapittel 4:

- Unntak fra SERA.4001(d)¹⁸

¹³ Jf. lov om luftfart § 9-1.

¹⁴ Jf. FOR-2015-02-13-123 § 6 bokstav (1), jf. (4).

¹⁵ Jf. forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 3.

¹⁶ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 6.

¹⁷ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 7.

¹⁸ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 10.

§ 7 Til SERA kapittel 5. Værforhold for visuell flyging, visuelle flygeregler, regler for spesiell VFR-flyging og instrumentflygeregler

Det gjøres følgende unntak fra reglene i SERA kapittel 5:

- Unntak fra SERA.5001(***)(b)¹⁹
- Unntak fra SERA.5005(c), (d)(1), (f)²⁰
- Unntak fra SERA.5010(b)(2), (c)(1),(2)²¹
- Unntak fra SERA.5015(b)(1),(2)²²

§ 8 Til SERA kapittel 6. Klassifisering av luftrom

Det gjøres følgende unntak fra reglene SERA kapittel 6:

- Unntak fra SERA.6001(a)
- Unntak fra SERA.6005(b)(1)

Kapittel 4 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse

§ 9 Særbestemmelse

Forsvaret kan, hvor formålet er militære operasjoner som gjør dette nødvendig, inkludert ulykker, krise og krig, påbegynne eller fortsette flyging selv om krav i denne forskriften ikke er oppfylt.

Forsvaret skal ha dokumenterte prosedyrer for planlegging og utførelse av slike operasjoner. Prosedyrene skal som et minimum inneholde en risikovurdering og beskrive tiltak ved slike operasjoner.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne Forsvarets prosedyrer.

§ 10 Rett til å dispensere

Militær luftfartsmyndighet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften. Søknad om dispensasjon fremmet til militær luftfartsmyndighet skal som et minimum inneholde en risikovurdering og en vurdering av eventuelle sikkerhetskompenserende tiltak for dispensasjon.

§ 11 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra [xx. måned 202x].

¹⁹ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 13.

²⁰ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer §§ 14, 15, 16.

²¹ Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 17.

²² Særbestemmelsen i forskrift om lufttrafikk og operative prosedyrer § 19.

VEDLEGG 3: MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆRE FLYSIKRINGSTJENESTER

Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære flysikringstjenester

METADATA

GJELDER FOR:	Norge
UTGIVER:	Forsvarsdepartementet
SAKSBEHANDLENDE AVD.:	Luftforsvaret/Luftforsvarets våpenskole
HJEMMEL:	LOV-1993-06-11-101-§17-12, LOV-1993-06-11-101-§17-13, FOR-2015-02-13-123-§4c), § 6(1)
IKRAFTTREDELSE:	[ÅÅÅÅ-MM-DD]
FORRIGE VERSJON:	N/A

Kapitteloversikt

KAPITTEL 1 – FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER	37
§ 1 FORMÅL	37
§ 2 VIRKEOMRÅDE	37
§ 3 DEFINISJONER	3
KAPITTEL 2 – GENERELLE KRAV TIL MILITÆRE FLYSIKRINGSTJENESTER	37
§ 4 ANSVARET FOR MILITÆRE FLYSIKRINGSTJENESTER	37
§ 5 ORGANISERINGEN AV MILITÆRE FLYSIKRINGSTJENESTER	37
§ 6 FORHOLDET TIL SIVILE TJENESTEYTERE	37
§ 7 FORHOLDET TIL NATO-STANDARDER	4
KAPITTEL 3 – MILITÆRE LUFTRAFIKKTJENESTER	38
§ 8 KRAV TIL MILITÆRE LUFTRAFIKKTJENESTER	38
KAPITTEL 4 – MILITÆRE KOMMUNIKASJONS-, NAVIGASJONS- OG OVERVÅKINGSTJENESTER	4
§ 9 KRAV TIL MILITÆRE KOMMUNIKASJONS-, NAVIGASJONS- OG OVERVÅKINGSTJENESTER	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
§ 10 SÆRLIG OM KONTROLLFLYGING	5
§ 11 SÆRLIG OM PROSEDYREDESIGN	5
KAPITTEL 5 – MILITÆRE FLYFARTSINFORMASJONSTJENESTER	5
§ 12 KRAV TIL MILITÆRE LUFTFARTSINFORMASJONSTJENESTER	5
KAPITTEL 6 – MILITÆRE FLYVÆRTJENESTER	5
§ 13 KRAV TIL MILITÆRE FLYVÆRTJENESTER	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
KAPITTEL 7 – SÆRBESTEMMELSE, DISPENSASJON OG IKRAFTTREDELSE	7
§ 14 SÆRBESTEMMELSE	39
§ 15 RETT TIL Å DISPENSERE	39
§ 16 IKRAFTTREDELSE	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.

Kapittel 1 – Formål, virkeområde og definisjoner

§ 1 Formål

Formålet med forskriften er å fastsette militær luftfartsmyndighets overordnede krav til militære flysikringstjenester.

Den militære flysikringstjenesten skal sørge for en trygg og effektiv militær luftfart.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder for militære flysikringstjenester i Norge.

Forskriften gjelder også for norske militære flysikringstjenester utenfor norsk område når ikke annet fremgår av forskriften og så langt dette er i overensstemmelse med Norges folkerettslige forpliktelser, eller for øvrig ut fra alminnelige rettsgrunnsetninger.

Forskriften er ikke ment å regulere flysikringstjenester til sivil luftfart.

§ 3 Definisjoner

I denne forskrift menes med:

- a. *Militære flysikringstjenester (ANS)*: lufttrafikktenester (ATS), kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester (CNS), flyværtjenester (MET) og luftfartsinformasjonstjenester (AIS).
- b. *Militære lufttrafikktenester (ATS)*: menes flygekontroll- og flygeinformasjonstjenester.
- c. *Med militære kommunikasjonstjenester*: menes all overføring av tale- og datainformasjon i flysikringssammenheng i frekvensbånd avgitt til militær bruk.
- d. *Militære navigasjonstjenester*: menes all overføring av signaler til bruk for militær flynavigasjon i flysikringssammenheng.
- e. *Militære overvåkingstjenester*: menes produksjon og distribusjon av data fra en eller flere sensorer til produksjon av lufttrafikkbilde til bruk for militære flysikringstjenester.
- f. *Militære luftfartsinformasjonstjenester (AIS)*: menes nødvendig luftfartsinformasjon om militær luftfart som skal tilgjengeliggjøres for allmennheten.
- g. *Militære flyværtjenester*: består av innsamling, bearbeiding, analyse og lagring av meteorologisk informasjon, med det formål å utarbeide, videresende og distribuere meteorologiske produkter til støtte for militære luftoperasjoner.

Kapittel 2 – Generelle krav til militære flysikringstjenester

§ 4 Ansvar for militære flysikringstjenester

Forsvarssjefen eller den han eller hun bemyndiger har ansvar for tilstrekkelige militære flysikringstjenester som skal understøtte militær luftfart i fred, krise og krig.

§ 5 Organiseringen av militære flysikringstjenester

Militære flysikringstjenester skal være organisert med en tydelig ansvarsstruktur og med klar oppgavefordeling.

Ytere av militære lufttrafikktenester skal ha et sikkerhetsstyringsystem og en oversiktlig håndbokstruktur.

§ 6 Forholdet til sivile tjenesteytere

Forsvaret skal etablere tilstrekkelige samarbeids- og tjenesteavtaler med sivile flysikringstjenesteytere²³ og landingsplassoperatører, slik at militære flysikringstjenester fra sivile tjenesteytere blir ivaretatt.

Herunder må det særlig ivaretas at militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingssystemer, slik som navigasjonssystemet TACAN, etableres og vedlikeholdes i tråd med Forsvarets til enhver tid gjeldende behov for særskilt tilpasset beskyttelse.

Videre må det ivaretas at sivile tjenesteytere opprettholder konvensjonelle ikke-satellittbaserte navigasjonsmidler tilgjengelig for militær bruk i Norge og at Forsvarets behov for gradert og/eller kryptert informasjon ivaretas.

²³ (Ny) BSL G 1-3 § 3-2

Krav som kan påvirke sivil flysikring gjøres i dialog med sivil luftfartsmyndighet, sertifiserte tjenesteytere og andre luftromsbrukere.²⁴

Forsvaret skal føre oversikt over hvilke landingsplasser og i hvilke deler av luftrommet det skal tilbys militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester, samt i hvilke tilfeller slike tjenester skal tilbys.

§ 7 Forholdet til NATO-standarder

De militære flysikringstjenestene skal utøves i samsvar med gjeldende NATO-standarder (Nato Standardization Agreements), som er ratifisert og implementert av Norge, så langt dette ikke strider mot de krav som ellers følger av denne forskriften eller øvrige krav som er fastsatt av den militære luftfartsmyndighet.

Kapittel 3 – Militære lufttrafikkjenester

§ 8 Krav til militære lufttrafikkjenester

De organisasjoner og personer som leverer militære flygekontroll- og flygeinformasjonstjenester skal inneha slike godkjenninger eller sertifiseringer som kreves for å levere sivile flysikringstjenester. I tillegg skal de tilfredsstillende de særskilte krav som til enhver tid fastsettes av militær luftfartsmyndighet (*slik som, men ikke begrenset til, sikkerhetsklarering, statsborgerskap og eierskap*).

Militær luftfartsmyndighet fastsetter på hvilke landingsplasser og til hvilke deler av luftrommet det skal tilbys militære lufttrafikkjenester, med de begrensninger som følger av tredje og fjerde ledd.

Militære flygeinformasjonstjenester kan tilbys til militære luftfartøyer til enhver tid i enhver del av norsk og internasjonalt luftrom. Militære flygeinformasjonstjenester kan på samme måte tilbys til sivil lufttrafikk, så lenge dette ikke kommer i konflikt med sivile flygeinformasjonstjenester.

Militære flygeinformasjonstjenester levert av Forsvaret er unntatt sivile krav til godkjenning eller sertifiseringer for lufttrafikkjenester.

Militære flygekontrolltjenester kan tilbys i segregert luftrom der Forsvaret har anledning til å utestenge annen lufttrafikk etter luftfartsloven § 9-1 a andre ledd, restriksjonsområder opprettet av den sivile luftfartsmyndighet etter søknad fra Forsvaret, og reservert luftrom opprettet til fordel for Forsvaret etter forskrift om luftromsorganisering §§ 19 og 29.

Kapittel 4 – Militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester

§ 9 Krav til militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester

De organisasjoner og personer som leverer militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester skal inneha slike godkjenninger eller sertifiseringer som kreves for å levere sivile kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester. I tillegg skal de tilfredsstillende de særskilte krav som til enhver tid fastsettes av militær luftfartsmyndighet slik som, men ikke begrenset til, sikkerhetsklarering, statsborgerskap og eierskap.

Ytere av militære kommunikasjons og navigasjonstjenester har ansvar for at kravene i første ledd blir overholdt.

Militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester skal være motstandsdyktige mot signalforstyrrelser og det skal etableres tilstrekkelig med militære frekvenser for å ivareta Forsvarets behov for kommunikasjon.

Militære overvåkingstjenester skal ytes i samsvar med krav stilt av den militære luftfartsmyndighet.

Militære kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester kan av den militære luftfartsmyndighet besluttes unntatt fra krav til godkjenninger/sertifiseringer som kreves for å levere sivile kommunikasjons, navigasjons- og overvåkingstjenester.

²⁴ Jf. Forskrift om militær luftfartsmyndighet § 6(4).

§ 10 Særlig om kontrollflyging

Militær kontrollflyging skal følge sivile krav, med unntak av utstyr som kun er tiltenkt militær bruk.²⁵ Militær luftfartsmyndighet kan stille andre krav til kontrollflyging av utstyr som kun er tiltenkt militær bruk.

§ 11 Særlig om prosedyredesign

Militære instrumentprosedyrer skal publiseres i eget format og følge fastsatte spesifikasjoner for utforming og verifikasjonsflygning i samsvar med gjeldende NATO-standarder.²⁶

Kapittel 5 – Militære luftfartsinformasjonstjenester

§ 12 Krav til militære luftfartsinformasjonstjenester

Militære luftfartsinformasjonstjenester skal tilfredsstille de krav som stilles til sivile luftfartsinformasjonstjenester, samt være i samsvar med eventuelle tilleggskrav fastsatt av militær luftfartsmyndighet.

Nødvendig luftfartsinformasjon om militær luftfart skal tilgjengeliggjøres gjennom sivile luftfartsmyndigheters informasjonstjenester eller militær luftfartsmyndighets informasjonstjenester.

Kapittel 6 – Militære flyværtjenester

§ 13 Krav til militære flyværtjenester

Militære flyværtjenester skal tilfredsstille de krav som stilles til sivile flyværtjenester.

Militær luftfartsmyndighet kan i tillegg stille særskilte krav til utarbeidelse, videresendelse og distribuering av informasjon som leveres av sivile flyværtjenester.

Kapittel 7 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse

§ 14 Særbestemmelse

Forsvaret kan, hvor formålet er militære operasjoner som gjør dette nødvendig, inkludert ulykker, krise og krig, påbegynne eller fortsette å yte militære flysikringstjenester, selv om krav i denne forskriften ikke er oppfylt.

Forsvaret skal ha dokumenterte prosedyrer for planlegging og utførelse av slike operasjoner. Prosedyrene skal som et minimum inneholde en risikovurdering og beskrive tiltak ved slike operasjoner.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne Forsvarets prosedyrer.

§ 15 Rett til å dispensere

Militær luftfartsmyndighet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften. Søknad om dispensasjon fremmet til militær luftfartsmyndighet skal som et minimum inneholde en risikovurdering og en vurdering av eventuelle sikkerhetskompenserende tiltak for dispensasjon.

§ 16 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra [xx. måned 202x].

²⁵ STANAG 3374 Flight inspection of NATO Radio/Radar Navigation and approach aids, ICAO Doc 8071 Manual on testing of radio navigation aids.

²⁶ STANAG 3759 NATO supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, volume II, for the preparation of instrument approach and departure procedures, STANAG 3970 Content and format of flight information publication (FLIP) terminal high/low instrument approach procedures, instrument departure procedures, and aerodrome diagrams/layouts

VEDLEGG 4: MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆRE LANDINGSPLASSER

Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser

METADATA

GJELDER FOR:	Norge
UTGIVER:	Forsvarsdepartementet
SAKSBEHANDLENDE AVD.:	Luftforsvaret/Luftforsvarets våpenskole
HJEMMEL:	LOV-1993-06-11-101-§17-12, LOV-1993-06-11-101-§17-13, FOR- 2015-02-13-123-§ 5
IKRAFTTREDELSE:	[ÅÅÅÅ-MM-DD]
FORRIGE VERSJON:	N/A

Kapitteloversikt

KAPITTEL 1 – FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER	42
§ 1 FORMÅL.....	42
§ 2 VIRKEOMRÅDE	42
§ 3 DEFINISJONER	42
KAPITTEL 2 - FELLES KRAV TIL MILITÆRE LANDINGSPLASSER	42
§ 4 KRAV OM GODKJENNING AV MILITÆRE LANDINGSPLASSER.....	42
§ 5 KRAV TIL Å UTPEKE LANDINGSPLASSOPERATØR	42
§ 6 KRAV TIL ORGANISASJON OG LEDELSE PÅ MILITÆR LANDINGSPLASS	42
§ 7 KRAV TIL STYRINGSSYSTEM OG LANDINGSPLASSMANUAL	43
§ 8 KRAV TIL Å ETABLERE AVTALER MED SIVILE AKTØRER	43
§ 9 KRAV TIL UTFORMING AV MILITÆRE LANDINGSPLASSER	43
§ 10 KRAV TIL BRANN- OG REDNINGSTJENESTER	43
§ 11 KRAV TIL PLASSTJENESTE	43
§ 12 KRAV TIL LUFTTRAFIKKTJENESTE	44
§ 13 KRAV TIL ELEKTROTJENESTE	44
§ 14 KRAV TIL KUNNGJØRING AV LANDINGSPLASSDATA	44
§ 15 KRAV TIL BRUK AV FELTLANDINGSPLASSER	44
§ 16 KRAV TIL VARSLING OG RAPPORTERING	44
§ 17 KRAV TIL STENGING AV MILITÆR LANDINGSPLASS.....	44
KAPITTEL 3 – SÆRBESTEMMELSE, DISPENSASJON OG IKRAFTTREDELSE	44
§ 18 SÆRBESTEMMELSE	44
§ 19 RETT TIL Å DISPENSERE	44
§ 20 IKRAFTTREDELSE	45

Kapittel 1 – Formål, virkeområde og definisjoner

§ 1 Formål

Formålet med forskriften er å fastsette militær luftfartsmyndighets krav til militære landingsplasser. Dette for å forebygge og redusere omfanget av luftfartshendelser som kan tilbakeføres til virksomheten eller tilstanden på militær landingsplass.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder for landbaserte militære landingsplasser i Norge. Forskriften gjelder også ellers for norske militære landingsplasser utenfor Norge når annet ikke framgår av forskriftens innhold og det er forenlig med fremmed rett som skal få anvendelse i henhold til overenskomst med fremmed stat eller andre folkerettslige forpliktelser, eller for øvrig ut fra alminnelige rettsgrunnsetninger.

§ 3 Definisjoner

I denne forskriften menes med:

- a) *Militær landingsplass*: Militær landingsplass er en felles betegnelse på militær flyplass eller militær helikopterplass. Militær landingsplass er et permanent land- eller sjøområde²⁷ (med anlegg, bygninger, installasjoner og utstyr) med det primære formål å understøtte militære operasjoner. Omfanget av militære landingsplasser samt militære helikopterplasser er likevel begrenset til å gjelde områder på landingsplassen som benyttes til avgang, landing, manøvrering samt oppstilling av luftfartøy. En militær landingsplass kan være tilknyttet en sivil flyplass eller helikopterplass hvor det er avtale om felles bruk av manøvreringsområde og tjenester tilknyttet flyplassen.

Der hvor forskriften nevner militære landingsplasser, omfatter dette også militære luftfartsanlegg i tilknytning til landingsplassen, med mindre annet er spesifisert i forskriften.

- b) *Feltlandingsplass*: Feltlandingsplass er en feltmessig tilpasset landingsplass uten fast tilstedeværelse eller stasjonering av luftfartøy og med kun begrenset infrastruktur for å understøtte avgang og landing med militære luftfartøy. Feltlandingsplasser er normalt etablert for å understøtte militære operasjonskonsepter eller planer.
- c) *Militær landingsplassoperatør*: Militær landingsplassoperatør er en organisasjon som tilbyr, eller stiller til rådighet, en militær landingsplass til bruk for luftfartøy.

Kapittel 2 - Felles krav til militære landingsplasser

§ 4 Krav om godkjenning av militære landingsplasser

Militære landingsplasser skal være godkjent av militær luftfartsmyndighet i henhold til de krav som er fastsatt i denne forskriften.

§ 5 Krav til å utpeke landingsplassoperatør

Den etat som gis konsesjon til å etablere permanent militær landingsplass skal utpeke en landingsplassoperatør på landingsplassen. Landingsplassoperatøren skal sørge for at landingsplassen driftes i henhold til krav i denne forskriften.

§ 6 Krav til organisasjon og ledelse på militær landingsplass

Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser etablerer og bemanner en forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdsorganisasjon tilpasset lokale forhold, forventet aktivitet samt bruken av landingsplassen.

Alle deler av organisasjonen skal ha nødvendig kompetanse til å sørge for en sikker drift av landingsplassen.

²⁷ Definisjon sjøområdet er hentet fra Kommunal- og moderniseringsdepartementets veiledning for Planlegging i sjøområdene.

Ansvar og myndighet skal være tilstrekkelig dokumentert. Det skal etableres ferdighetssjekker for å sikre at personell har riktig kunnskapsnivå.

Landingsplassoperatøren skal utnevne en militær landingsplassjef som skal være godkjent av militær luftfartsmyndighet.

Landingsplassoperatøren skal utpeke en person med et særlig ansvar for styringssystemet beskrevet i denne forskriften § 7. Personen skal rapportere direkte til landingsplassjefen og skal ikke ha ansvar innenfor drift av landingsplassen.

§ 7 Krav til styringssystem og landingsplassmanual

Landingsplassoperatøren skal etablere, forvalte og vedlikeholde et styringssystem som inneholder nødvendige dokumenter for å tilfredsstille krav til landingsplassens

- a) utforming,
- b) utstyr,
- c) anlegg,
- d) aktiviteter og tjenester, og
- e) landingsplassoperatøren og relevante brukeres egne krav, manualer og rutiner.

Dokumentasjon for å tilfredsstille krav til landingsplassen som beskrevet i bokstav a. til e. skal gjøres tilgjengelig for aktuelle brukere i et elektronisk verktøy.

Data knyttet til landingsplassen skal oppbevares på en slik måte at de er tilgjengelig for aktuelle brukere, samtidig som Forsvarets særskilte behov for skjerming blir ivaretatt.

Landingsplassoperatøren skal etablere en landingsplassmanual som inneholder prosedyrer for alle aktiviteter og tjenester som utføres eller tilbys ved landingsplassen.

§ 8 Krav til å etablere avtaler med sivile aktører

Landingsplassoperatøren skal etablere avtaler mellom militær landingsplass og sivil flyplass som skal spesifisere hvilke særegne militære behov som dekkes av den sivile aktøren.

§ 9 Krav til utforming av militære landingsplasser

Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser er utformet og vedlikeholdt slik at forholdene på landingsplassen ikke medfører unødig risiko for luftfartøyer eller andre.

Utforming og tekniske krav skal være tilpasset og dimensjonert for forventet militære luftfartøy.

Landingsplassen skal tilfredsstille de nærmere krav til utforming og tekniske krav fastsatt av militær luftfartsmyndighet.

De nærmere krav til utforming og tekniske krav som fastsettes av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet skal godkjennes av den militære luftfartsmyndighet.

§ 10 Krav til brann- og redningstjenester

Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser har brann- og redningstjeneste som er dimensjonert etter den lufttrafikken som skal tillates.

Brann- og redningstjeneste skal følge de krav som stilles av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet.

§ 11 Krav til plasstjeneste

Landingsplassoperatøren skal sørge for at militære landingsplasser etablerer en lokalt tilpasset plasstjeneste med tilstrekkelig dimensjonering for å ivareta at luftoperativt område til enhver tid tilfredsstiller de krav som stilles for å ivareta flysikkerhet.

Fagmyndighet for luftmilitær virksomhet fastsetter de nærmere kravene til tjenesten.

§ 12 Krav til lufttrafikkjeneste

Landingsplassoperatøren skal etablere en lufttrafikkjeneste som er tilpasset de typer og antall luftfartøy som benytter landingsplassen i fred, krise og krig. Landingsplassoperatøren skal påse at lufttrafikkjenesten leverer tjenester som er tilpasset de luftoperasjoner som planlegges gjennomført i fred, krise og krig.

§ 13 Krav til elektrotjeneste

Landingsplassoperatøren skal etablere tjenester og rutiner som understøtter landingsplassens elektroniske systemer.

§ 14 Krav til kunngjøring av landingsplassdata

Militære landingsplassoperatører skal kunngjøre landingsplassdata og til enhver tid ajourføre disse overfor brukerne av landingsplassen gjennom Aeronautical Information Publication (AIP) Norge.

I de tilfeller publisering av landingsplassdata kommer i konflikt med lov om nasjonal sikkerhet, skal landingsplassoperatøren i tillegg utarbeide et komplementerende militært supplement til AIP. Supplementet skal publiseres slik at det er tilgjengelig for brukere av landingsplassen.

§ 15 Krav til bruk av feltlandingsplasser

De som tilbyr, eller stiller til rådighet, en feltlandingsplass til bruk for militære luftfartøy skal følge de krav som fastsettes av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet.

Militær luftfartsmyndighet skal distribuere landingsplassdata tilgjengelig for brukere av feltlandingsplassen.

§ 16 Krav til varslings og rapportering

Landingsplassoperatøren skal etablere rutiner for å varsle om forhold som medfører risiko for luftfartøy, rapportere om endringer ved landingsplassen som påvirker godkjenningvilkårene og utarbeide årsrapport, i henhold til de retningslinjer fastsatt av fagmyndighet for luftmilitær virksomhet.

§ 17 Krav til stenging av militær landingsplass

Landingsplassoperatøren skal sørge for at hele eller deler av den militære landingsplassen stenges for bruk under forhold som medfører unødig risiko for flytrafikken.

En stengt landingsplass skal ikke benyttes.

Kapittel 3 – Særbestemmelse, dispensasjon og ikrafttredelse

§ 18 Særbestemmelse

Forsvaret kan, hvor formålet er militære operasjoner som gjør dette nødvendig, inkludert ulykker, krise og krig, fortsette å operere militære landingsplasser, selv om krav i denne forskriften ikke er oppfylt.

Forsvaret skal ha dokumenterte prosedyrer for planlegging og utførelse av slike operasjoner. Prosedyrene skal som et minimum inneholde en risikovurdering og beskrive tiltak ved slike operasjoner.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne Forsvarets prosedyrer.

§ 19 Rett til å dispensere

Militær luftfartsmyndighet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften. Søknad om dispensasjon fremmet til militær luftfartsmyndighet skal som et minimum inneholde en risikovurdering og en vurdering av eventuelle sikkerhetskompenserende tiltak for dispensasjon.

§ 20 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra [xx. måned 202x].

VEDLEGG 5: MILITÆR LUFTFARTSMYNDIGHETS KRAV TIL MILITÆR LUFTDYKTIGHET

Forskrift om militær luftfartsmyndighets krav til militær luftdyktighet

METADATA

GJELDER FOR:	Norge
UTGIVER:	Forsvarsdepartementet
SAKSBEHANDLENDE AVD.:	Luftforsvaret/Luftforsvarets våpenskole
HJEMMEL:	LOV-1993-06-11-101-§17-12, LOV-1993-06-11-101-§17-13, FOR-2015-02-13-123-§ 4d)
IKRAFTTREDELSE:	[ÅÅÅÅ-MM-DD]
FORRIGE VERSJON:	N/A

Kapitteloversikt

Kapittel 1 – FORMÅL OG VIRKEOMRÅDE	48
§ 1 FORMÅL	48
§ 2 VIRKEOMRÅDE	48
Kapittel 2 – KRAV TIL LUFTDYKTIGHET	48
§ 3 KRAV TIL LUFTDYKTIGHET	48
§ 4 IMPLEMENTERING AV FELLESEURORPEISKE KRAV FOR MILITÆR LUFTDYKTIGHET VED EUROPEAN MILITARY AIRWORTHINESS REQUIREMENTS	48
Kapittel 3. SÆRBESTEMMELSE, IKRAFTREDELSE OG OVERGANGSREGLER	49
§ 5 SÆRBESTEMMELSE	49
§ 6 IKRAFTREDELSE OG OVERGANGSREGLER	49

Kapittel 1 – Formål og virkeområde

§ 1 Formål

Formålet med forskriften er å fastsette militær luftfartsmyndighets krav til militære luftfartøy med hensyn til luftdyktighet.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder for norske militære luftfartøy i Norge.

Forskriften gjelder også der norske militære luftfartøy produseres eller vedlikeholdes utenfor norsk område når det er forenlig med fremmed rett som skal få anvendelse i henhold til overenskomst med fremmed stat.

§ 3 Definisjoner

National Military Airworthiness Authority (NMAA) i EMAR skal i denne forskriften forstås som den militære luftfartsmyndighet.

Kapittel 2 - Krav til luftdyktighet

§ 4 Krav om luftdyktighet

Norske militære luftfartøy må oppfylle de krav til luftdyktighet som er fastsatt av militær luftfartsmyndighet og som følger av dette kapittelet.

§ 5 Implementering av felleseuropeiske krav for militær luftdyktighet ved European Military Airworthiness Requirements

Det felleseuropeiske kravsettet for militær luftdyktighet European Military Airworthiness Requirements (EMAR), gjøres gjeldende som norsk rett, herunder:

a) *EMAR 21 - CERTIFICATION OF MILITARY AIRCRAFT AND RELATED PRODUCTS, PARTS AND APPLIANCES, AND DESIGN AND PRODUCTION ORGANISATIONS*
EMAR 21 regulerer godkjenning av og krav til design og produksjon, luftfartøy og tilhørende materiell med hensyn til luftdyktighet. EMAR 21 regulerer videre godkjenning av og krav til organisasjoner som designer og produserer militære luftfartøy eller tilhørende materiell.

b) *EMAR M - CONTINUING AIRWORTHINESS REQUIREMENTS*
EMAR M beskriver krav og tiltak med hensyn til opprettholdelse av luftdyktighet for militære luftfartøy og tilhørende materiell og retter seg mot organisasjoner som har ansvar for å planlegge vedlikehold og flåtestyring.

c) *EMAR 145 - REQUIREMENTS FOR MAINTENANCE ORGANISATIONS*
EMAR 145 beskriver krav og tiltak for å oppnå eller opprettholde godkjenning for å vedlikeholde militære luftfartøy, og retter seg mot organisasjoner som gis ansvar for å utføre vedlikehold av militære luftfartøy og tilhørende materiell.

d) *EMAR 147 - AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING ORGANISATIONS*
EMAR 147 beskriver krav til utdanningsinstitusjoner for teknisk personell som skal utføre vedlikehold på militære luftfartøy og tilhørende materiell.

e) *EMAR 66 - MILITARY AIRCRAFT MAINTENANCE LICENSING*
EMAR 66 beskriver krav til personell som søker sertifisering som gir rett til å drive teknisk vedlikehold av militære luftfartøy og tilhørende materiell, såkalt Military Aircraft Maintenance Licence (MAML).

Kapittel 3. Særbestemmelse, ikrafttredelse og overgangsregler

§ 6 Særbestemmelse

Forsvaret kan, hvor formålet er militære operasjoner som gjør dette nødvendig, inkludert ulykker, krise og krig, påbegynne eller fortsette flyging selv om krav i denne forskriften ikke er oppfylt.

Forsvaret skal ha dokumenterte prosedyrer for planlegging og utførelse av slike operasjoner. Prosedyrene skal som et minimum inneholde en risikovurdering og beskrive tiltak ved slike operasjoner.

Militær luftfartsmyndighet skal godkjenne Forsvarets prosedyrer.

§ 7 Ikrafttredelse og overgangsregler

Forskriften trer i kraft 1. januar 202[X].

Tillatelser til virksomhet som vedlikeholder eller på annen måte bidrar til å operere militære luftfartøy innvilget før ikrafttredelsen, er fortsatt gyldig inntil ny godkjenning søkes.
