

Notat

Saksbehandler

Hege Aalstad, tlf. +47 98261680

Til
Nina B. Vindvik/Direktorat

Kopi til

Høring - utkast til nye nasjonale forskrifter på teknisk område

Publiseres på Luftfartstilsynets nettside.

1. Innledning

Luftfartstilsynet har utarbeidet forslag til nye nasjonale forskrifter på området luftdyktighet. Forskriftene skal gjelde for luftfartøy som ikke er omfattet av den felleseuropeiske reguleringen på området luftdyktighet.

Følgende forskrifter sendes nå på høring:

- forskrift om bygging av luftfartøy
- forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy
- forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy
- forskrift om eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell

Følgende forskrifter foreslås opphevet:

- forskrift 19. juli 1993 nr. 4047 om begrensning av støy og utslipp fra sivile luftfartøyer, (BSL B 2-2)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 435 om eksport av flymateriell, (BSL B 1-4)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 433 om kontinuerlig luftdyktighet, (BSL B 1-2)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 434 om luftfartøyers masse og balanse, (BSL B 1-3)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 458 om vedlikehold av flymateriell for ikke-erhvervsmessig luftfart, (BSL B 2-3)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 468 om dokumentasjon knyttet til luftdyktighet (dokumentasjonsforskriften), (BSL B 1-1)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 469 om autoriserte verksteder, (BSL B 2-4)
- forskrift 19. januar 2007 nr. 59 om tekniske krav mv. til luftfartøy som er unntatt fra EASA-forskriften, (BSL B 2-6)
- forskrift 26. juni 2007 nr. 721 om selvbygde luftfartøy, (BSL B 3-1)
- forskrift 19. juni 2008 nr. 614 om krav for utstedelse, utvidelse og fornyelse av nasjonal rettighet for vedlikehold av luftfartøy (BSL C 7-1)

2. Hvorfor foreslås det nye forskrifter?

Luftfartstilsynet har i arbeidet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i Utredningsinstruksen – instruks om utredning av statlige tiltak for å få et best mulig grunnlag for revisjonen. Et minimumskrav er å besvare følgende spørsmål:

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

2.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Som det fremkommer av oversikten innledningsvis, er det i dag svært mange forskrifter på området luftdyktighet. Reguleringen fremstår uoversiktlig og fragmentert. Flere av forskriftene er utdaterte.

Målsettingen med arbeidet har vært å utarbeide forskrifter som gir bedre forutberegnelighet for hva som er kravene for å oppnå luftdyktighet for disse luftfartøyene, og deretter hva som er kravene for å opprettholde luftdyktigheten.

Forskrift om bygging av luftfartøy inneholder slik tittelen indikerer, kravene som gjelder for den som ønsker å bygge et luftfartøy. Det foreslås en relativt omfattende forskrift, med detaljerte krav for byggeprosjektet. Luftfartstilsynet mener det er riktig å foreslå mer konkrete og detaljerte krav på dette området, slik at det blir mer forutberegnelig og klart for bygger hvilke krav som gjelder. Forskriften kan nærmest benyttes som en håndbok for alle prosesser som må være oppfylt for at man skal kunne oppnå luftdyktighet for det luftfartøyet som bygges. Mer detaljert fremstilling av forskriften er gitt i kapittel 3.

For andre luftfartøy enn amatørbygde luftfartøy, vil *forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy* fastsette kravene for å oppnå luftdyktighet for et luftfartøy, dvs. at det utstedes luftdyktighetsbevis. Også her er målet at det skal bli mer forutberegnelig hva som er kravene, slik at det blir lettere å vurdere om det vil være mulig å oppnå luftdyktighetsbevis for et konkret luftfartøy. Samtidig er det et svært stort spenn i hvilke luftfartøy som kan komme inn under forskriften. Bestemmelsene må derfor være tilstrekkelig fleksible til at ulike typer luftfartøy kan vurderes ut fra de samme bestemmelsene. Behovet for forutberegnelighet må derfor balanseres med behovet for fleksibilitet. Det foreslås også en rekke bestemmelser som innebærer at Luftfartstilsynet – der det anses nødvendig – kan stille krav som oppleves som strengere for søker, for eksempel at det skal gjennomføres prøveflyging.

Når først et luftfartøy har fått utstedt luftdyktighetsbevis eller særskilt luftdyktighetsbevis, så vil *forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy* gjelde. Da arbeidet med forskriftene startet opp, ble det lagt opp til å fastsette en forskrift med komplette krav til kontinuerlig luftdyktighet. Da det ble klart at det ville komme lettelser i det felleseuropeiske regelverket slik at regelverket ville bli bedre tilpasset mindre luftfartøy, ble arbeidet lagt om. Det er nå en målsetting at de felleseuropeiske reglene for kontinuerlig luftdyktighet skal gjelde så langt det lar seg gjøre. Det er nødvendig med visse tilpasninger, men det er valgt å gjøre så få tilpasninger som mulig.

Til sist skal *forskrift om eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell* gjelde der luftfartøy, flymotor eller flypropell som ikke er omfattet av den felleseuropeiske reguleringen på området luftdyktighet, skal eksporteres ut av Norge.

Luftfartstilsynet har også på høring utkast til forskrift om luftfartsoperasjoner for de samme luftfartøyene som er omfattet av denne høringen. Mer informasjon om denne høringen finnes på Luftfartstilsynets nettside¹.

2.2 Hvilke tiltak er aktuelle?

Det foreligger allerede forskrifter som dekker de aktuelle områdene det her er tale om. Forslag til forskrifter inneholder krav som ikke kan fastsettes på annen måte enn gjennom forskrifter, noe som innebærer at andre tiltak enn forskrifter derfor ikke er aktuelle.

2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Saken innebærer ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

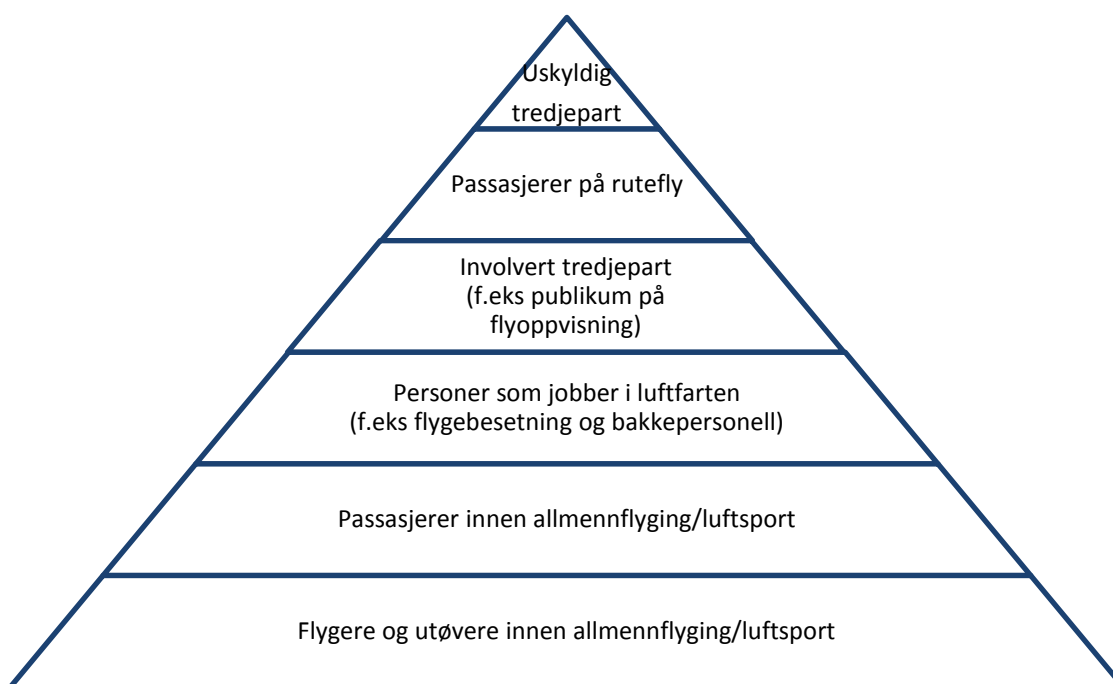
Sett bort fra hva som er ment i utredningsinstruksen, så bærer saken i seg flere vanskelige prinsipielle spørsmål, noe som er noe av årsaken til at det har tatt svært lang tid å utrede saken. Hva skal være myndighetenes krav til luftfartøy som kun skal brukes til privatflyging? Kan det godtas et annet risikonivå enn for luftfartøy som er sertifisert i henhold til felleseuropeisk regelverk? Hvis det kan godtas et annet, høyere risikonivå, hva skal i tilfelle være den akseptable grensen?

EASA (EUs luftfartsbyrå) vedtok i 2012 et veikart som inneholder prinsipper for regulering av området allmennflyging². Veikartet inneholdt blant annet et risikohierarki som EASA legger til grunn for sitt arbeid. Regelverk skal tilpasses etter forholdene, og det ble lagt til grunn et vesentlig lavere sikkerhetsnivå for allmennflyging enn for kommersiell lufttransport. Et lavere vern er gitt til de som selv flyr, og som kan kontrollere egen risiko. Uskyldige tredjeparter på bakken gis høyest vern. Luftfartstilsynet har fulgt opp prinsippene i veikartet med dokumentet «Fremtidens regulering av allmennflygingen i Norge» (2016) og «Prosjekt for allmennflyging og luftsport II (PAL II)».

Risikohierarkiet kan illustreres slik:

¹ Lenke: <https://luftfartstilsynet.no/horinger/2020/horing--utkast-til-forskrift-om-luftfartsoperasjoner/>

² Oppdatert i 2019: GA Roadmap 2.0 - Making GA Safer and Cheaper: <https://www.easa.europa.eu/domains/general-aviation/general-aviation-road-map>



De bestemmelsene som foreslås må altså være proporsjonale sett opp mot risiko og ønsket sikkerhetsnivå. Ved vurderingen av hvilke bestemmelser som foreslås for luftdyktighet, er det relevant å se hen til forslaget til forskrift om luftfartsoperasjoner som er nevnt over: *forskrift om luftfartsoperasjoner med luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport*. Det foreslås der innført nye bestemmelser som skal sikre at passasjerene er bedre informert før flyging med de luftfartøyene som skal reguleres av *forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy*. I forslagets § 5 foreslås det at passasjerene blant annet skal informeres om at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til teknisk standard. Passasjerene skal også informeres om de viktigste forskjellene mellom den planlagte flygingen og kommersielle flyginger. For passasjerer under 18 år foreslås det at det må foreligge skriftlig samtykke fra verge (§ 7). Det foreslås også fastsatt en absolutt rett for passasjerer til å avbryte flygingen frem til luftfartøyet er i bevegelse for avgang (§ 6). Formålet bak bestemmelsen som foreslås i § 5 er å sikre at passasjerer har et grunnlag for å vurdere om de ønsker å delta på flygingen. Den informasjonen som skal gis må tilpasses det konkrete luftfartøyet og den konkrete flygingen, og slik kan det ivaretas det store spennet av luftfartøy som faller inn under dette regelverket.

De luftfartøyene som det er tale om her må være luftdyktige. Oppsummert må et luftfartøy være konstruert, bygd, utstyrt og vedlikeholdt, og ha slike flygeegenskaper, at det samlet vurderes som luftdyktig. Samtidig er det et faktum at disse luftfartøyene ikke har normal sertifisering og dermed ikke det samme sikkerhetsnivået som luftfartøy som kommer inn under det felleseuropeiske regelverket. Gjennom bestemmelsen om informert samtykke fra eventuelle passasjerer som foreslås i forskriften om luftfartsoperasjoner, så legges det til rette for at det kan godtas et større spenn i hvilke luftfartøy som oppnår luftdyktighetsbevis eller særskilt luftdyktighetsbevis.

Det foreslås for øvrig i forskriften om luftfartsoperasjoner en del kompenserende tiltak for å ivareta sikkerheten, blant annet visse strengere krav til oppfølging av luftfartøyet gjennom en operativ organisasjon dersom et luftfartøy skal brukes til opplevelsesflyging.

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

Forskriftene som foreslås berører deler av allmennflysegmentet og selvbyggere av luftfartøy. Luftfartstilsynet har arbeidet med forskriftene i lengre tid, og har underveis diskutert elementer i forskriftsarbeidet med aktører innenfor interessegruppene, særlig med Norges luftsportforbund og EAA Chapter 573 Norway. Det er fra aktørene uttrykt stor interesse for at forskriftsarbeidet ferdigstilles slik at ny mer tidsriktig regulering kommer på plass. Gjennom at forskriften om kontinuerlig vedlikehold gjennomfører relevante deler av det felleseuropeiske regelverket, er målet at det skal oppnås større grad av forutberegnelighet for de som eier og vedlikeholder de aktuelle luftfartøyene.

2.5 Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?

Det foreligger som nevnt ovenfor allerede forskrifter i dag som dekker de aktuelle områdene. Forslag til forskrifter inneholder krav som ikke kan fastsettes på annen måte enn gjennom forskrifter, noe som innebærer at andre tiltak enn forskrifter derfor ikke er aktuelle.

2.6 Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Implementeringen av forskriftene vil særlig være av betydning for vellykket gjennomføring i dette tilfellet. Det foreslås derfor overgangsregler som sikrer at de eiere av luftfartøy som allerede er innenfor tidligere luftdyktighetsregime, skal ha tilstrekkelig med tid til å komme over i det nye systemet. Det vil være svært viktig at Luftfartstilsynet gir god informasjon og veiledning om det nye regelverket for at overgangen skal bli vellykket.

3. Forskrift om bygging av luftfartøy

Forslag til forskrift om bygging av luftfartøy, skal erstatte forskrift 26. juni 2007 nr. 721 om selvbygde luftfartøy (selvbyggerforskriften). Selvbyggerforskriften omtales ofte som BSL B 3-1. Det legges opp til at den nye forskriften skal overta samme nummer, dvs. BSL B 3-1.

Det foreslås en begrepsbruk som er i tråd med internasjonal begrepsbruk. Både i USA og i Storbritannia benyttes begrepet *amateur built aircraft*. I Sverige brukes begrepet *amatörbyggnad*, og i Danmark begrepet *amatørbygget luftfartøj*.

Det foreslås en relativt omfattende forskrift, som detaljert går gjennom de ulike kravene til den som ønsker å bygge eget luftfartøy. Forskriften er inndelt i kapitler:

Kapittel 1. Innledende bestemmelser inneholder blant annet viktige definisjoner. Definisjonen av «amatørbygd luftfartøy» tilsvarer definisjonen i forordning (EU) 2018/1139³. Det foreslås også en bestemmelse om at alle søknader og vedlegg til søknader, dvs. dokumentasjon som skal fremlegges for Luftfartstilsynet, må være på et skandinavisk språk eller engelsk. Det vil altså ikke kunne fremlegges dokumentasjon på andre språk enn disse, og det er søker som eventuelt må sørge for oversettelse dersom det skal fremlegges dokumentasjon på andre språk.

Kapittel 2. Godkjenning av byggeprosjektet mv. slår i § 7 fast grensene for hvilke byggeprosjekter som kan godkjennes. Grensene foreslås videre enn i selvbyggerforskriften. Kapitlet inneholder ellers krav til prosjektkontrollører og krav om at nye prosjektkontrollører skal godkjennes. Når det gjelder

³ Anneks I, punkt 1 (c): aircraft, including those supplied in kit form, where at least 51 % of the fabrication and assembly tasks are performed by an amateur, or a non-profit making association of amateurs, for their own purposes and without any commercial objective;

kravet om at en prosjektkontrollør må kunne «dokumentere tilstrekkelig kompetanse», jf. § 10 tredje ledd bokstav c, så kan dette typisk gjøres gjennom at vedkommende innehar Part-66 sertifikat som dekker det aktuelle luftfartøyet, eller at vedkommende tidligere har vært byggeleder for et byggeprosjekt fra søknadstidspunktet til luftfartøyet ble luftdyktig som tilsvarer det aktuelle luftfartøyet. Kapitlet inneholder videre bestemmelser knyttet til egenkonstruksjon. Også bestemmelser om modifikasjoner og reparasjoner inngår i kapitlet. Det foreslås i § 19 en bestemmelse som legger til rette for overføring av påbegynt byggeprosjekt.

Kapittel 3. Dokumentasjon og rapportering i byggefasen inneholder kravene til teknisk spesifisering for byggeprosjektet og kravene til byggejournal. Det foreslås også et krav om oppbevaring av byggejournal og all dokumentasjon fra byggeprosjektet; oppbevares minst 36 måneder etter at luftfartøyet permanent er tatt ut av bruk. Det fastsettes også i § 25 en plikt for byggeleder om å rapportere til Luftfartstilsynet dersom arbeidet innstilles uten at byggearbeidet slutføres. Dette fordi Luftfartstilsynet har behov for denne informasjonen for å kunne planlegge sin virksomhet.

Kapittel 4. Krav til bygging, fabrikasjon og materialer mv. inneholder de detaljerte kravene knyttet til selve byggingen og de materialer som skal benyttes. Her fastsettes også krav til motor og propell. Når det i § 26 tredje ledd er vist til at sveising og slaglodding av bærende konstruksjoner skal utføres av person som er godkjent sveiser etter internasjonalt anerkjente standarder, vil dette for eksempel kunne være Standard AWS D17.1, *Specification for Fusion Welding of Aerospace Applications*. Det foreslås også særregler som innebærer at byggeleder under byggingen, dersom det inngår i det godkjente byggeprosjektet, kan installere utstyr for mørkeflyging og utstyr for flyging i samsvar med instrumentflygeregulene (§ 30).

Kapittel 5. Krav til luftfartøyet mv. fastsetter kravene til selve luftfartøyet mht. instrumenter, utstyr, skilt og merking. Her er også kravet om at det skal foreligge en flygehåndbok fastsatt. I § 32 andre ledd foreslås det at det ved konstruksjon og installasjon av instrumenter og utstyr, så skal internasjonale anerkjente konstruksjonsstandarder legges til grunn. Dette kan for eksempel være EASA CS-23 Subpart F, EASA CS-VLA Subpart F eller 14 CFR Part (FAR) 23 Subpart F.

Kravet om merking i § 35 er noe endret fra selvbyggerforskriften. Det anses ikke lenger tilstrekkelig at teksten kun er på norsk. For å ivareta den funksjonen som teksten er ment å skulle ha, må teksten være både på norsk og engelsk. Kravet må også sees i sammenheng med forslaget til *forskrift om luftfartsoperasjoner med luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport* der det foreslås innført nye bestemmelser som skal sikre at passasjerene er bedre informert før flyging. Se mer om dette over under punkt 2.3.

Kapittel 6. Kontroller i byggefasen fastsetter kravene til gjennomføring av kontroller i byggefasen. Det foreslås at Luftfartstilsynet skal ha hjemmel til å kunne gjennomføre besiktigelse på ethvert tidspunkt i byggefasen. Kontrollene skal imidlertid utføres av prosjektkontrollører og eventuelt i tillegg konstruksjonskontrollører. Det foreslås en produktkontroll som skal gjennomføres før det søkes om særskilt flygetillatelse for prøveflyging.

Kapittel 7. Prøveflyging inneholder reglene for gjennomføring av prøveflyging. Det foreslås fastsatt minste antall flytimer som prøveflygingsprogrammet må omfatte. Ut over dette må prøveflygingsprogrammet tilpasses det konkrete byggeprosjektet. Prøveflygingsprogrammet skal godkjennes av Luftfartstilsynet. Det foreslås fastsatt en bestemmelse om at prøveflyger må ha tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter for den prøveflygingen som skal gjennomføres, og at dette skal bekreftes gjennom selverklæring til Luftfartstilsynet (§ 49). Kapitlet fastsetter for øvrig en del rammer for den prøveflygingen som skal gjennomføres.

Kapittel 8 Luftdyktighet slår i § 52 fast hva som skal til for at et amatørbygd luftfartøy skal kunne anses som luftdyktig og dermed få utstedt særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd (§ 55). Tittelen på dokumentet foreslås altså å være *særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd*. Særskilt

luftdyktighetsbevis, amatørbygd skal være gyldig så lenge det foreligger en gyldig N-ARC som dokumenterer at kravene til vedlikehold og kontinuerlig luftdyktighet opprettholdes (se kapittel 5 under).

Kapittel 9 Dispensasjon, tilbakekall og overtredelsesgebyr inneholder reglene for dette. Det kan ikke utelukkes at det kan være aktuelt for noen å søke om dispensasjon fra de rammene som er satt i § 7 for hvilke byggeprosjekter som kan godtas. Det kan også tenkes andre tilfeller der noen vil kunne ønske å søke om dispensasjon for eksempel fra et merkekrav. Det er derfor foreslått tatt inn en bestemmelse som åpner for at det kan søkes om dispensasjon.

Kapittel 10 Ikrafttredelse og overgangsregler. Det foreslås at forskriften skal tre i kraft 1. juli 2021. Det foreslås overgangsregler som innebærer at de som allerede har fått godkjent et byggeprosjekt etter den tidligere forskriften, kan fortsette byggingen på de vilkår som følger av den tillatelsen som er gitt. Det er imidlertid foreslått uttrykkelig at bestemmelsene i den nye forskriftens kapittel 7 om prøveflyging, kapittel 8 om luftdyktighet og kapittel 9 (tilbakekall og overtredelsesgebyr) også skal gjelde for allerede godkjente byggeprosjekter. Det samme gjelder kravet om merking i § 35.

Det foreslås en overgangsregel som innebærer at merking etter § 35 ikke må være på plass før 1. januar 2023.

Det foreslås videre en overgangsbestemmelse for å klargjøre hvordan første gangs utstedelse av særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd etter forskriften skal gjennomføres. Dette fordi alle luftfartøy som har luftdyktighetsbevis etter tidligere BSL B 3-1 må få utstedt nytt, ikke-tidsbegrenset luftdyktighetsbevis etter denne forskriften.

Forslaget til *forskrift om bygging av luftfartøy* tar inn i seg elementer fra flere av dagens forskrifter. Dette innebærer at den som skal bygge eget luftfartøy nå kun vil trenge å forholde seg til én forskrift. Målsettingen er at det skal gjøre det enklere å forstå hvilke krav som gjelder for byggeprosessen og hva som skal til for at luftfartøyet skal oppnå status som luftdyktig.

4. Forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy

Den neste forskriften i regelverkspakken, er forslaget til forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy. I hovedsak skal denne komme til erstatning for forskrift 19. januar 2007 nr. 59 om tekniske krav mv. til luftfartøy som er unntatt fra EASA-forskriften (BSL B 2-6), men det inngår i forslaget også elementer fra flere andre forskrifter. Også her er målsettingen at det skal bli enklere å forstå hvilke krav som gjelder for at luftfartøyet skal oppnå status som luftdyktig. Den nye forskriften vil bli nummert som BSL B 3-2.

Følgende forskrifter vil i tillegg BSL B 2-6 bli opphevet som følge av forslaget til ny forskrift:

- forskrift 19. juli 1993 nr. 4047 om begrensning av støy og utslipp fra sivile luftfartøyer, (BSL B 2-2)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 434 om luftfartøyers masse og balanse, (BSL B 1-3)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 468 om dokumentasjon knyttet til luftdyktighet (dokumentasjonsforskriften), (BSL B 1-1)

Også forslaget til forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy er inndelt i kapitler:

Kapittel 1 Innledende bestemmelser inneholder virkeområdet og definisjoner. Virkeområdet som foreslås innebærer at det ikke lenger er en kobling mot en liste i EASA basisforordning⁴ med hensyn

⁴ Forordning (EU) nr. 216/2008 annek 2; i ny EASA basisforordning 2018/1139 annek 1.

til hvilke luftfartøy som kommer inn under forskriften. Ethvert luftfartøy som ikke reguleres av det felleseuropeiske regelverket gjennom typesertifikat utstedt eller validert av EASA eller gjennom såkalt Specific Airworthiness Specification utstedt av EASA, vil altså kunne vurderes etter forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy. Dette til forskjell fra dagens BSL B 2-6.

For at det ikke skal være noen tvil om dette, så sier § 2 at forskriften ikke gjelder for mikrofly⁵ og luftfartøy som kun brukes til statsluftfart⁶.

Videre slås det også fast at forskriften skal gjelde for importert amatørbygd luftfartøy som har vært luftdyktig. Dette innebærer at så lenge det amatørbygde luftfartøyet har vært luftdyktig, så skal tekniske krav til luftfartøyet mv. og krav til dokumentasjon gjelde som fastsatt i denne forskriften. Dersom det dreier seg om et luftfartøy som fortsatt er under bygging, så gjelder kravene i forskrift om bygging av luftfartøy.

Det foreslås et regelverk som i størst mulig grad speiler det systemet som er innført gjennom det felleseuropeiske regelverket. Dette innebærer at de samme begrepene benyttes. For å kunne skille de to systemene fra hverandre, innføres begrepene N-ARC, N-CAMO, N-CAO og N-Part-145, dvs. nasjonal ARC, nasjonal CAMO, nasjonal CAO og nasjonal Part-145.

Kapittel 2. Søknad om luftdyktighetsbevis inneholder de mest sentrale bestemmelsene i forskriften. Det foreslås innledningsvis en bestemmelse som gir rett til en forhåndskonferanse dersom man ønsker veiledning av om et konkret luftfartøy vil kunne oppnå luftdyktighet. Veiledningsplikten følger selvfølgelig allerede av forvaltningsloven, men vi ønsker å fremholde denne retten i forskriften slik at potensielle kjøpere av luftfartøy i større grad blir mer oppmerksomme på den veiledningen de kan be om. I veiledningen til forskriften vil det fremgå luftfartøytyper som allerede har fått utstedt luftdyktighetsbevis og der det har formodningen for seg at nye individer av samme type også vil kunne få utstedt luftdyktighetsbevis forutsatt at de er luftdyktige.

I § 5 fremkommer det hva som normalt må inngå i en søknad om luftdyktighetsbevis. § 7 slår fast hvem som kan utstede vedlikeholdsrapporten som må vedlegges søknaden.

Spennet for hvilke luftfartøy som kan komme inn under forskriften er stort. Det er derfor behov for fleksibilitet i hvilke krav som skal gjelde i den enkelte sak.

Ett av de punktene der behovet for fleksibilitet har vært vurdert, er bestemmelsen om besiktigelse. Begrepet besiktigelse er benyttet i forskriften, da dette er begrepet som er benyttet i luftfartsloven § 4-2 og som tradisjonelt har vært benyttet om disse inspeksjonene. I enkelte tilfeller, der det importeres et luftfartøy som har vært luftdyktig og i bruk i lengre tid, kan det tenkes at besiktigelse kunne vært unnlatt som grunnlag for å vurdere luftdyktigheten. Luftfartstilsynet har falt ned på at det er riktig å foreslå at det som en klar hovedregel skal gjennomføres besiktigelse av luftfartøyet. Det er i samsvar med standarden som er lagt til grunn i det felleseuropeiske regelverket, at det gjennomføres besiktigelse ved import av såkalte annekts II-luftfartøy. Luftfartstilsynet gjennomfører i dag besiktigelse for importerte luftfartøy av den typen som denne forskriften vil omfatte. Ved disse besiktigelsene avdekkes avvik sammenlignet med de opplysningene som fremgår i vedlikeholdsrapporten.

I noen tilfeller kan det være behov for en teknisk kontrollflyging for å verifisere luftdyktighet, uten at det anses nødvendig med gjennomføring av full prøvflyging. Det foreslås derfor innføring av en bestemmelse i § 9 som gir Luftfartstilsynet anledning til å kreve at dette gjennomføres. I enkelte

⁵ Forskrift 19. januar 2007 nr. 58 om tekniske krav mv. for sivile luftfartøy med startmasse (MTOM) inntil 495 kg (BSL B 2-5) <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2007-01-19-58>

⁶ Forskrift 26. mai 2020 nr. 1076 om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål mv. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2020-05-26-1076>

tilfeller kan det være behov for at det gjennomføres prøveflyging i tråd med de spesifikke kravene som gjelder for gjennomføring av prøveflyging, se under om kapittel 5.

Det foreslås at det skal utstedes luftdyktighetsbevis for luftfartøy i normalklassen (§ 12), og særskilt luftdyktighetsbevis for luftfartøy i eksperimental-klassen (§ 13). Det er i definisjonene slått fast hva som menes med hhv. normalklasse og eksperimental-klasse. Importert amatørbygd luftfartøy får utstedt særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd (§ 13 andre ledd). For begge bestemmelsene legges det opp til at det skal gjøres en konkret vurdering av om det konkrete luftfartøyet anses som luftdyktig. Det er for øvrig gitt nærmere rammer for denne vurderingen i luftfartsloven § 4-1 andre ledd som siteres: «*Et fartøy kan ikke anses som luftdyktig, med mindre det er slik konstruert, bygd, utstyrt og vedlikeholdt og har slike flyegegenskaper at det tilfredsstillter sikkerhetens krav*».

Luftfartstilsynet utsteder N-ARC første gang basert på vedlikeholdsrapporten i søknaden om luftdyktighetsbevis (§ 14).

Luftdyktighetsbevis og de to typene særskilt luftdyktighetsbevis er gyldige så lenge det foreligger en gyldig N-ARC som dokumenterer at kravene til vedlikehold og kontinuerlig luftdyktighet opprettholdes (§ 15). Kravene til vedlikehold og kontinuerlig vedlikehold følger av *forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy*, som behandles under punkt 5.

Det åpnes for at det kan søkes om utstedelse av støysertifikat (§ 16) for de som ønsker et slik sertifikat som i utgangspunktet er unntatt fra kravet om støysertifikat, jf. § 29 andre ledd.

Kapittel 3 Tekniske krav til luftfartøy, komponenter, deler og utstyr inneholder de kravene som må oppfylles for at luftfartøyet skal kunne anses som luftdyktig.

I § 27 innføres det krav om at luftfartøy i eksperimentalklassen må være merket med et varselskilt. Plikten til merking må sees i sammenheng med bestemmelsen som er foreslått i *forskrift om luftfartsoperasjoner med luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport* § 5 om plikt til å informerer passasjerer. Se mer om dette over i punkt 2.3. Det foreslås en overgangsbestemmelse som innebærer at varselskilt ikke må være på plass før 1. januar 2023 (§ 48).

Det foreslås tatt inn i § 30 en særregel knyttet til tidligere militære luftfartøy:

Det er ikke tillatt med utskytningssete i tidligere militære luftfartøy.

Man kan også tenke seg en alternativ bestemmelse som fastsetter:

I tidligere militære luftfartøy der utskytningssete er standard, skal dette være operativt og sertifisert. Besetningen må være trent i nødprosedyrer for bruk av utskytningssete. Operatør må ha prosedyrer for å ivareta bakkeoperasjon ved enhver flyging.

Det knytter seg svært vanskelige avveininger til spørsmålet om det skal foreslås et slikt forbud eller ikke. Det er forbundet en viss risiko med selve utskytningssetet. Dersom det skulle skje en ulykke eller hendelse, og utskytningssetet er aktivt, vil det kunne representere en betydelig fare for bakkepersonell og redningsmannskaper dersom det utløses. Personellet vil ikke være trent for å ivareta den klare risikoen som utskytningssetet representerer. Hensynet til å ivareta personell i luftfarten og uskyldig tredjepart, tilsier at det ikke bør være tillatt med slike utskytningsseter i sivilt registrerte luftfartøy.

På den andre siden er de luftfartøyene det her dreier seg om designet og sertifisert ut fra at de nettopp skal ha fungerende utskytningsseter. Det taler for at fungerende utskytningssete er en forutsetning for luftdyktigheten. Bruk av utskytningssete i seg selv vil kunne øke risikoen for uskyldig tredjepart. Dette fordi det vil være en risiko for at piloten skyter seg ut på et måte som medfører at luftfartøyet kan forårsake stor skade der det treffer bakken.

Det bes særlig om kommentarer til om det bør være et slikt forbud mot utskytings seter i tidligere militære luftfartøy.

Kapittel 4 Modifikasjon og reparasjon inneholder reglene for klassifisering av modifikasjoner og reparasjoner. Det foreslås at mindre modifikasjoner og reparasjoner skal kunne gjøres uten godkjenning fra Luftfartstilsynet (§ 33), mens større modifikasjoner og reparasjoner vil kreve godkjenning før de kan påbegynnes (§ 34). Modifikasjoner og reparasjoner som faller inn under EASA CS-STAN vil være slike mindre modifikasjoner og reparasjoner.

Kapittel 5. Prøveflyging inneholder reglene for gjennomføring av prøveflyging for de tilfellene der dette er aktuelt. Bestemmelsene i dette kapitlet er i stor grad sammenfallende med bestemmelsene om prøveflyging i *forskrift om bygging av luftfartøy*. (Omtalt i punkt 3, kapittel 7.) Også her foreslås det en ordning med selverklæring for prøveflygere (§ 41).

Det er tatt inn en hjemmel i § 10 om at Luftfartstilsynet kan kreve at det skal gjennomføres prøveflyging. Tilsvarende bestemmelse er tatt inn i § 34 andre ledd så langt det gjelder gjennomføring av større modifikasjoner og reparasjoner.

Kapittel 6. Tilbakekall og overtredelsesgebyr inneholder reglene for dette.

Kapittel 7 Ikrafttredelse og overgangsregler. Det foreslås også her at forskriften skal tre i kraft 1. juli 2021.

Det foreslås en overgangsregel som innebærer at varselskilt etter § 27 ikke må være på plass før 1. januar 2023.

Det foreslås videre en overgangsbestemmelse for å klargjøre hvordan første gangs utstedelse av luftdyktighetsbevis etter forskriften skal gjennomføres. Dette fordi alle luftfartøy som har luftdyktighetsbevis etter tidligere BSL B 2-6 må få utstedt nytt, ikke-tidsbegrenset luftdyktighetsbevis etter denne forskriften. Det nye luftdyktighetsbeviset skal utstedes etter § 12 for luftfartøy i normalklassen eller § 13 om særskilt luftdyktighetsbevis til luftfartøy i eksperimentalklassen eller som er amatørbygd.

5. Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy

Den tredje forskriften fastsetter kravene til vedlikehold og kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøy med luftdyktighetsbevis, særskilt luftdyktighetsbevis og særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd utstedt etter de to forskriftene som er gjennomgått over. *Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy* inneholder bestemmelser som tidligere har vært delt opp i flere forskrifter. Målsettingen har også her vært at det skal bli enklere å forstå hvilke krav som gjelder for vedlikehold og kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøy som kommer inn under den nasjonale reguleringen. Den nye forskriften vil bli publisert som BSL B 3-3.

Følgende forskrifter vil bli opphevet som følge av forslaget til ny forskrift:

- forskrift 24. februar 2004 nr. 433 om kontinuerlig luftdyktighet, (BSL B 1-2)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 458 om vedlikehold av flymateriell for ikke-erhvervsmessig luftfart, (BSL B 2-3)
- forskrift 24. februar 2004 nr. 469 om autoriserte verksteder, (BSL B 2-4)

- forskrift 19. juni 2008 nr. 614 om krav for utstedelse, utvidelse og fornyelse av nasjonal rettighet for vedlikehold av luftfartøy (BSL C 7-1)

Forslaget til ny forskrift inneholder følgende kapitler:

Kapittel 1 Innledende bestemmelser inneholder også her virkeområdet og definisjoner. Det er her særlig viktig å merke seg at forskriften også fastsetter krav som gjelder for vedlikeholdspersonell og organisasjoner som skal utføre vedlikeholdsoppgaver for de luftfartøyene som faller inn under forskriften.

Kapittel 3 Nasjonale krav og godkjenninger mv. innledes med bestemmelsen som gjennomfører utvalgte deler av forordning (EU) nr. 1321/2014, nærmere bestemt

- Anneks Vb, Seksjon A (Part-ML)
- Anneks I, Seksjon A (Part-M)

Det som foreslås gjennomført er disse delene av forordningen *slik de er gjennomført i forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet*. Det er valgt denne metoden for gjennomføring for å sikre at det ikke oppstår noen forskjell mellom hva som er gjennomført for de nasjonalt sertifiserte luftfartøyene og hva som gjelder for øvrig for EASA-sertifiserte luftfartøy. Regelverket for de nasjonalt sertifiserte luftfartøyene vil slik hele tiden oppdateres i den grad det gjøres endringer i Part-ML og Part-M så snart disse tas inn i forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet. Målsettingen er at dette skal bidra til å skape forutberegnelighet på området og ikke hindre videre utvikling etter hvert som det gjøres relevante tilpasninger i det felleseuropeiske regelverket, særlig i Part-ML.

Kapitlet fortsetter med bestemmelsene som fastsetter hvilke vedlikeholds krav som gjelder for konkrete luftfartøy. Det foreslås følgende inndeling:

Enkle luftfartøy skal vedlikeholdes i samsvar med bestemmelsene i Part-ML (§ 5). Enkle luftfartøy er definert som: luftfartøy med enmotors stempelmotor med MTOM til og med 2730 kg, og helikopter med MTOM til og med 1200 kg med plass til maksimalt 4 personer om bord (§ 3 første ledd bokstav f).

Andre luftfartøy enn det som kommer inn under definisjonen for enkle luftfartøy, skal vedlikeholdes i samsvar med bestemmelsene i Part-M (§ 6). Det er stilt krav om at vedlikeholdet i disse tilfellene skal ivaretas av N-CAO, N-CAMO eller vedlikeholdsordning, begrenset av at N-CAO kun kan ivareta vedlikeholdet for luftfartøy opp til 5700 kg.

Det foreslås videre en særbestemmelse for tidligere militære luftfartøy (§ 7) der det som et alternativ til i hovedsak Part-M kan legges til grunn vedlikeholds krav fra anerkjente internasjonale standarder. Bestemmelsen foreslås for at det skal kunne legges til grunn alternative standarder for vedlikehold som er tilpasset det aktuelle tidligere militære luftfartøyet. Et eksempel på en slik standard vil kunne være *CAP1640: Ex-Military Aircraft: Design, restoration and continuing airworthiness approval*.

Vedlikeholdsprogram for luftfartøy som skal vedlikeholdes etter §§ 6 og 7, skal godkjennes av Luftfartstilsynet (§ 8).

Dersom man ønsker å opprette en vedlikeholdsordning, skal denne godkjennes av Luftfartstilsynet, jf. § 9.

Organisasjon med godkjenning som Part-145, CAMO eller CAO etter forordning (EU) nr. 1321/2014, har tilsvarende rettigheter til å utføre oppgaver for luftfartøy som kommer inn under denne forskriften (§ 10 første setning). Organisasjonen må avgi selverklæring til Luftfartstilsynet for å kunne utøve

rettighetene. Gjennom selverklæringen får organisasjonen status som en nasjonal Part-145, N-CAMO eller N-CAO. Dette innebærer at for eksempel en Part-145 som er godkjent av svenske luftfartsmyndigheter, kan avgi selverklæring til Luftfartstilsynet. Organisasjonene skal bekrefte gjennom selverklæringen at de har prosedyrer for å ivareta luftdyktigheten for luftfartøy omfattet av forskriften. Prosedyrene skal ivareta de unntak som gjelder sammenlignet med det som normalt følger av Part-M og Part-ML.

For å klargjøre at det er eier som har ansvaret for å sikre vedlikeholdet, foreslås det en plikt for eier om å forsikre seg om at den organisasjonen eller flyteknikeren som eier velger å benytte, har de nødvendige rettigheter for det aktuelle luftfartøyet.

§ 13 inneholder i første og andre ledd bestemmelser for Part-66 og Part-66L flyteknikere, og slår fast at disse kan utføre og attestere for vedlikehold etter denne forskriften i samme omfang som de har rettigheter etter forordning (EU) nr. 1321/2014. Det er videre i andre ledd åpnet for at Part-66 flyteknikere uten nødvendige rettigheter etter forordning (EU) nr. 1321/2014, for eksempel fordi det er tale om luftfartøy eller oppgave som ikke er regulert i det felleseuropeiske regelverket, kan søke om å få påført en flytype i den nasjonale delen i sitt Part-66 sertifikat. Det er også åpnet for at person med utenlandsk Part-66 sertifikat, som har fått påført nasjonal rettighet av luftfartsmyndigheten i sertifikatlandet, kan søke om å få denne nasjonale rettigheten anerkjent.

Videre er det i § 14 åpnet for at også personer uten Part-66 eller Part-66L-sertifikat kan søke om nasjonal rettighet til å utføre og attestere for vedlikehold i en vedlikeholdsordning, dvs. i tilknytning til et konkret luftfartøy. Det vil være et krav at det er gjennomført og bestått relevant typetrening. Det foreslås også at Luftfartstilsynet kan anerkjenne utenlandske nasjonale rettigheter.

§ 16 fastsetter at Luftfartstilsynet på visse vilkår kan godkjenne at eier av amatørbygd luftfartøy utfører og kvitterer for 100 timer/årlig vedlikehold. Det foreslås klare vilkår som alle må være oppfylt for at slik godkjenning kan gis. Eier kan i tillegg etter andre ledd søke om å få rettighet som luftdyktighetsgransker i forbindelse med årlig vedlikehold. Dersom eier kun har rettighet etter § 16 første ledd, må N-ARC utstedes av en organisasjon, jf. § 19 andre ledd.

For å speile strukturen i Part-ML, etableres det et system med nasjonal rettighet som luftdyktighetsgransker, jf. § 18.

§ 19 slår i første ledd fast hvilke organisasjoner og personer som kan utstede vedlikeholdsrapport for luftfartøyet etter årlig vedlikehold, dvs. N-Part-145, N-CAO, vedlikeholdsordningen eller Part-66 flytekniker.

N-CAMO N-Part.145 og N-CAO som har rettigheter for utstedelse av N-ARC (dvs. ARC), kan også utstede N-ARC. Dersom organisasjonen eller personen som har utstedt vedlikeholdsrapporten ikke har rettighet til å utstede N-ARC, må eier engasjere en N-CAMO, N-Part-145 eller N-CAO med slik rettighet til å utstede N-ARC basert på den vedlikeholdsrapporten som foreligger, jf. andre ledd. Vedlikeholdsrapporten som er grunnlaget for at N-ARC utstedes, må ikke være utstedt mer enn 1 måned tidligere. Luftfartstilsynet skal ha tilsendt kopi av både vedlikeholdsrapporten og N-ARC. Dette fordi Luftfartstilsynet må registrere de konkrete opplysningene for hvert enkelt fartøy.

Bestemmelsene om forlengelse av N-ARC er tatt inn i § 20. Så lenge fartøyet er i et kontrollert miljø, kan N-ARC forlenges for to perioder.

Ved modifikasjoner og reparasjoner i et luftfartøy, gjelder kravene i hhv. forskrift om bygging av luftfartøy § 18 og forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy kapittel 4 (§ 21).

Kapittel 3. Særbestemmelser til Part-ML og Part-M inneholder enkelte særbestemmelser der det er nødvendig med tilpasning til det som følger av forordning (EU) nr. 1321/2014.

Kapittel 4. Besiktigelse, tilbakekall og overtredelsesgebyr inneholder bestemmelser for dette.

Her kan det særlig nevnes at det i § 29 foreslås en bestemmelse som gir Luftfartstilsynet hjemmel for å kreve at et luftfartøy som skal besiktiges gjøres tilgjengelig for slik besiktigelse i Norge. Dette vil kunne være aktuelt for luftfartøy som er registrert i Norges luftfartøyregister, men der luftfartøyet brukes utenfor Norge⁷.

Kapittel 5. Ikrafttredelse og overgangsregler. Også for denne forskriften foreslås det at ikrafttredelse skal være 1. juli 2021. det foreslås også flere viktige overgangsregler:

Vedlikeholdsrapport (review report) som er utstedt før forskriften trer i kraft, er fortsatt gyldig inntil sin utløpsdato. Det inntreer altså ikke et krav om at alle luftfartøy fra forskriften trer i kraft må ha N-ARC.

Før utløpsdato for vedlikeholdsrapporten, kan luftdyktigheten forlenges én gang gjennom en ny vedlikeholdsrapport. Luftfartstilsynet utsteder første N-ARC på grunnlag av denne nye vedlikeholdsrapporten. Deretter må N-ARC enten forlenges i tråd med bestemmelsene i § 20 eller utstedes etter bestemmelsene i § 19.

Noen eksempler kan illustrere overgangsbestemmelsen dersom ikrafttredelse blir som foreslått 1. juli 2021:

Eksempel 1

VR utstedes 1. mai 2021 – den er gyldig frem til 1. mai 2022.

Ny VR utstedes 20. april 2022 og sendes til LT.

LT utsteder N-ARC (basert på ny VR) 30. april 2022.

Før 30. april 2023 må N-ARC enten forlenges (§ 20), eller utstedes på nytt (§19).

Eksempel 2

VR utløper 1. august 2021.

Ny VR utstedes 20. juli 2021 og sendes til LT.

LT utsteder N-ARC (basert på ny VR) 30. juli 2021.

Før 30. juli 2022 må N-ARC enten forlenges (§ 20), eller utstedes på nytt (§19).

Eksempel 3

VR utløper 15. juni 2022.

Ny VR utstedes 1. juni 2022 og sendes til LT.

LT utsteder N-ARC (basert på ny VR) 10. juni 2022.

Før 10. juni 2023 må N-ARC enten forlenges (§ 20), eller utstedes på nytt (§19).

Formålet med overgangsreglene er å sikre at aktørene får tilstrekkelig med tid til å omstille seg til det nye systemet med N-ARC. Siden det ikke vil være noen organisasjoner som kan utstede N-ARC umiddelbart etter ikrafttredelsen, vil Luftfartstilsynet utstede første N-ARC. Etter hvert som det kommer til organisasjoner som kan utstede N-ARC, kan eier av et luftfartøy gi oppdraget til en organisasjon med rettighet.

⁷ Merk at det normalt vil kreve tillatelse fra luftfartsmyndighetene i det aktuelle landet for at nasjonalt sertifisert luftfartøy skal kunne benyttes i landet. Bestemmelsen tar kun sikte på en situasjon der det aktuelle landet aksepterer at luftfartøyet brukes i landet, og der vilkårene for registrering i Norges luftfartøyregister er oppfylt slik at fartøyet fortsatt er registrert på norsk register.

Det foreslås videre en overgangsperiode frem til 1. januar 2023 for etablering av vedlikeholdsordning og godkjenning av vedlikeholdsprogram.

Til sist er det tatt inn bestemmelser som skal sikre at de som allerede har nasjonal rettighet til å utføre og attestere for vedlikehold, kan beholde samme rettighet (§ 32 fjerde ledd). De som har nasjonal rettighet for vedlikehold av eget, amatørbygd luftfartøy beholder denne retten så lenge vedkommende er registrert eier av luftfartøyet.

6. Forskrift om eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell

Den siste forskriften i denne regelverkspakken fastsetter kravene for utstedelse av eksportluftdyktighetsbevis. Forskriften vil gjelde for de luftfartøyene som skal reguleres av forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Forskriften vil imidlertid også gjelde for eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell med typesertifikat som skal eksporteres ut fra EASA-området. Dette fordi det felleseuropeiske regelverket kun regulerer overføring av luftfartøy, flymotor og flypropell mellom medlemslandene i EASA⁸. Eksport av et norskregistrert luftfartøy med EASA typesertifikat til for eksempel USA, vil derfor skje etter BSL B 1-4.

Merk ellers at forskriften gjelder kun for luftfartøy, flymotor og flypropell med typesertifikat som oppfyller kravene i ICAO (FNs luftfartsorganisasjon) anneks 8. Luftfartøy, flymotor og flypropell som ikke oppfyller kravene i anneks 8 kan eksporteres, men da uten eksportluftdyktighetsbevis.

Forskriften skal erstatte forskrift 24. februar 2004 nr. 435 om eksport av flymateriell (eksportforskriften) (BSL B 1-4). Den nye forskriften vil også bli publisert som BSL B 1-4.

Utkast til forskrift er innholdsmessig i stor grad lik dagens forskrift. Den nye forskriften er tilpasset begrepsbruken i de øvrige forskriftene som foreslås.

Det foreslås i § 8 en bestemmelse som klargjør at et luftfartøy, flymotor og flypropell som oppfyller kravene i anneks 8, og som derfor som utgangspunkt normalt eksporteres med eksportluftdyktighetsbevis, kan eksporteres uten slikt eksportluftdyktighetsbevis. Risikoen for slik eksport påhviler eieren. Dersom det oppstår problemer senere på grunn av manglende eksportluftdyktighetsbevis, må luftfartøyet gjeninnføres i Norges luftfartøyregister før Luftfartstilsynet eventuelt kan utstede eksportluftdyktighetsbevis for dette. Det foreslås fastsatt at registrert eier av et luftfartøy skal ha plikt til å melde fra om eksporten til Luftfartstilsynet. Dette av hensyn til Luftfartstilsynets ressursplanlegging. Dersom luftfartøyet i forbindelse med eksporten begjæres slettet fra Norges luftfartøyregister, anses dette også som melding til Luftfartstilsynet etter denne forskriften.

7. Høring

Det foreslås altså 4 forskrifter som til sammen skal regulere initiell og kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøy, vedlikehold av de aktuelle luftfartøyene og til slutt eventuell eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell. Forskriftene gjelder kun for luftfartøy som ikke er omfattet av det felleseuropeiske regelverket. De fire forskriftene som foreslås er:

- forskrift om bygging av luftfartøy (BSL B 3-1)
- forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy (BSL B 3-2)
- forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy (BSL B 3-3)
- forskrift om eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell (BSL B 1-4)

⁸ 27 EU-land, Norge, Sveits, Island. Liechtenstein og inntil 1. januar 2021 Storbritannia.

Interesserte som har kommentarer til forslaget til endringer bes om å sende disse til Luffartstilsynet, primært per e-post til postmottak@caa.no. Høringsuttalelser bes merket med referansenummer xx.

Det er ikke nødvendig å ha mottatt informasjon om høringen fra Luffartstilsynet for å kunne gi sitt høringsinnspill.

Høringsfrist 31. mars 2021.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

- Flyteknisk inspektør Jan-Roald Henriksen, jrh@caa.no, 982 61 721
- Juridisk seniorrådgiver Hege Aalstad, hsa@caa.no, 982 61 680