

NotatSaksbehandler
Finn Owen Meling

Høring – endring i reglene om forbud mot flyging med ubemannet luftfartøy i 5 km sonen rundt lufthavner – nytt krav om tillatelse for å fly med ubemannet luftfartøy i kontrollsoner rundt lufthavner

Luftfartstilsynet sender med dette på høring et forslag om endringer i regler som knytter seg til hvor det er lovlig å fly med ubemannet luftfartøy.

Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-post postmottak@caa.no, og merkes saksnummer 23/26103.

Høringsfristen er 14. juni 2024.

Spørsmål kan rettes til saksbehandler Finn O. Meling, fom@caa.no.

1. Bakgrunn

I dag har man regler for flyging med ubemannet luftfartøy som fastsetter at det ikke er tillatt å fly ubemannede luftfartøy nærmere enn 5 km fra en lufthavn uten tillatelse fra lokal lufttrafikkjenesteenhet. Bestemmelsen står i [forskrift om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori \(BSL A 7-2\)](#) § 8 andre ledd¹.

Luftfartstilsynet har over tid sett behov for at denne bestemmelsen endres, slik at enhver flyging med ubemannede luftfartøy i *kontrollert luftrom* vil kreve en form for tillatelse fra lufttrafikkjenesten (flygekontrolltjenesten). I tillegg foreslår vi en endring i formuleringen av kravene til tillatelse fra lufttrafikkjenesten for å fly ubemannet luftfartøy i nærheten av landingsplasser utenfor kontrollert luftrom.

Nedenfor gjør vi nærmere rede for problemstillingene og hvordan Luftfartstilsynet foreslår at de løses.

¹ En tilsvarende bestemmelse finnes i [forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv.](#) (BSL A 7-1) § 7 tredje ledd og § 54 andre ledd. Denne forskriften retter seg i praksis bare mot statsluftfart.

2. Nærmere vurdering av behovet for revisjon av gjeldende regelverk

I vurderingen av forslagene til endret regelverk har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav 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 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Den første omfattende reguleringen av ubemannede luftfartøy i Norge ble gjort ved vedtakelsen av forskrift 30. november 2015 nr. 1404 om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. (BSL A 7-1). Forskriften trådte i kraft 1. januar 2016. Ved utarbeidelse av denne forskriften måtte Luftfartstilsynet ta stilling til en rekke nye problemstillinger, blant annet i hvilke deler av luftrommet ubemannede luftfartøy skulle få tillatelse til å fly.

I den tradisjonelle luftfarten har man et etablert skille mellom kontrollert og ikke-kontrollert luftrom. I kontrollert luftrom må luftfartøy ha klarering fra flygekontrolltjenesten for å fly. I ikke-kontrollert kan i utgangspunktet alle fly som de vil, ut fra et «se og bli sett»-prinsipp, så lenge de holder seg innenfor rammene av ordinære flygeregler. (Unntaket gjelder de laveste delene av luftrommet, hovedsakelig av hensyn til sikkerheten for folk på bakken, og luftrom med andre særskilte restriksjoner.)

Å motta eller utstede klarering fra flygekontrolltjenesten for *ubemannede luftfartøy* har ikke vært like enkelt som for bemannede luftfartøy. Dette skyldes at man for ubemannede luftfartøy ikke har stilt krav til teknologiske løsninger som på samme måte kan utnytte kommunikasjons- og navigasjonstjenester, eller bli overvåket av lufttrafikkjenesten. Luftfartstilsynet måtte derfor, ved vedtakelsen av forskriften i 2015, finne løsninger for flyging med ubemannede luftfartøy som ikke nødvendigvis samsvarte med det som gjaldt for tradisjonell luftfart.

Løsningen ble at man innførte enkelte generelle regler for flyging med ubemannede luftfartøy, der ubemannede luftfartøy som hovedregel får lov til å fly opp til 120 meter over bakken eller vannet, likevel slik at de må holde seg unna folkemengder, motorkjøretøyer og bygninger. Det ble også lagt ned absolutt forbud mot å fly i nærheten av militære områder, ambassader eller fengsler uten etter tillatelse fra stedlig leder, med mer.

Et særskilt forbud for brukere av ubemannede luftfartøy gjaldt flyging nærmere enn 5 km fra en lufthavn uten tillatelse fra lokal lufttrafikkjeneste. Denne bestemmelsen ble et slags kompromiss mellom behovet for sikkerhet for flyginger med ordinære luftfartøy til og fra en lufthavn, og muligheten for å kunne fly med ubemannet luftfartøy i lavt luftrom med god avstand til lufthavnen.

Løsningen Luftfartstilsynet landet på hadde imidlertid både en prinsipiell og en praktisk utfordrende side.

Den prinsipielle problemstillingen var at en rekke lufthavner – først og fremst de største – er omgitt av kontrollert luftrom. Dette kontrollerte luftrommet, såkalte kontrollsoner (CTR), går fra bakken og opp til en viss høyde, og med stor horisontal utstrekning. (Eksempelvis strekker kontrollsonen for Bodø lufthavn seg enkelte steder 20 km ut fra lufthavnen i bredden, og i høyden opp til 1500 fot.) Det at det er lov å fly utenfor 5 km grensa, men likevel innenfor kontrollsonen, betyr dermed at det kan forekomme en hel mengde flygninger med ubemannede luftfartøy i et område i luften der flygekontrolltjenesten har ansvar for å ha kontroll med flygninger og sikre nødvendig avstand mellom dem. Flygekontrolltjenesten vil imidlertid ikke ha noen mulighet til å overvåke eller instruere de ansvarlige for de ubemannede luftfartøyene ved bruk av konvensjonelle kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingshjelpemidler. Man får dermed en uønsket situasjon knyttet til hvilket ansvar som faktisk og rettslig påligger flygekontrolltjenesten i situasjoner der ubemannede og bemannede luftfartøy opererer i samme luftrom.

Den praktiske problemstillingen er nært knyttet opp mot den prinsipielle. Beregninger av minimum stige- og synkegradient fra avgående eller ankommende terskel fra lufthavnen tilsa at en 5 kilometer sone rundt lufthavner der ubemannede luftfartøy ikke kunne fly, sammen med en høydebegrensning på 120 meter, ville sikre at man ville opprettholde tilstrekkelig adskillelse mellom ubemannede luftfartøy og vanlige luftfartøy. Senere utførte beregninger fra Avinor har imidlertid vist at dette ikke er helt sikkert, spesielt der topografien rundt lufthavner er ujevn, og slik at flygninger 120 meter over bakken faktisk kan komme i veien for inn- og utflygningsprosedyrer for bemannet trafikk.

Luftfartstilsynet ønsker å få til en løsning på disse problemstillingene som innebærer at flygekontrolltjenesten faktisk skal ha kontroll med alle flygninger i kontrollert luftrom, også de som foregår med ubemannede luftfartøy. Samtidig ønsker vi at dette gjøres på en slik måte at det ikke vil medføre vesentlige ulemper for brukere av ubemannede luftfartøy.

Løsningen vi foreslår er at ubemannede luftfartøy likestilles med tradisjonelle luftfartøy med tanke på behovene for klarering fra flygekontrolltjenesten. Samtidig er det ønskelig at flygekontrolltjenesten skal kunne tilby brukere av ubemannede luftfartøy en digital løsning for enkel innhenting av klarering. Den aktuelle løsningen går ut på at brukere av ubemannede luftfartøy i de fleste tilfeller ikke skal måtte foreta aktive anrop (ved hjelp av telefon eller radio) mot flygekontrolltjenesten når de skal fly inn i kontrollsoner. Det skal være tilstrekkelig for brukere av ubemannede luftfartøy å benytte en digital plattform for å oppnå ønsket klarering².

Luftfartstilsynet har også vurdert om de samme kravene til tillatelse bør gjelde i utvidede deler av ikke-kontrollert luftrom. Dette gjelder luftrommet rundt de såkalte ikke-kontrollerte lufthavnene, typisk kortbanelufthavnene. På disse lufthavnene har man ikke flygekontrolltjeneste, men såkalt AFIS, det vil si flygeinformasjonstjeneste. AFIS har ikke anledning til å gi klareringer for bemannet luftfart, men skal i stedet bare gi informasjon til de som flyr, typisk om andre flygninger, værforhold, etc.

Siden AFIS allerede i dag er de som kan gi tillatelse til *ubemannede luftfartøy* for flyging nærmere enn 5 km fra en lufthavn, har Luftfartstilsynet vurdert om et krav om tillatelse skal gjelde for hele ansvarsområdet til AFIS, det vil si trafikkinformasjonssonen («TIZ») rundt lufthavnen. Den ideelle løsningen ville være at slik tillatelse gis på samme måte som klareringer som gis av

² Den digitale løsningen, kjent som «Ninox», er allerede tilbudt av Avinor knyttet til forespørsler om flyging i 5-km-sonen rundt en rekke lufthavner.

flygekontrolltjenesten, ved at AFIS gir aksept gjennom en digital plattform. Rent praktisk er det likevel ikke forventet at denne digitale tjenesten vil tilbys på AFIS-lufthavner samtidig som for kontrollerte lufthavner. I utgangspunktet vil det derfor på AFIS-lufthavner, og på kontrollerte lufthavner der andre enn Avinor Flysikring AS tilbyr flygekontrolltjeneste, måtte forventes at tillatelse gis «manuelt», det vil si pr telefon eller radio.

Etter en vurdering av fordeler og ulemper ved en slik løsning, har Luftfartstilsynet likevel kommet til at det *ikke* på det nåværende tidspunkt bør innføres et krav om tillatelse for å fly i trafikkinformasjonssonen rundt ikke-kontrollerte lufthavner. Grunnen til dette er at det vil være krevende å finne en løsning som er enkel og forutsigbar å forholde seg til for luftromsbrukerne. Problemene knytter seg først og fremst til at det er upraktisk å ikke ha for hånden en digital løsning for å be om tillatelse for flyging. I tillegg er det et problem at det i mange trafikkinformasjonssoner er begrensede åpningstider. Dette kompliserer adgangen til å be om tillatelse, og vil effektivt kunne legge betydelige og uforholdsmessige begrensninger på ubemannede fartøyers adgang til å fly i lite trafikkerte områder.

Av den grunn foreslår vi i stedet at dagens regler opprettholdes for lufthavner som ikke er omsluttet av kontrollert luftrom. Den eneste reelle endringen vi foreslår, er at vi bytter ut ordet «lufthavn» med «landingsplass», og med det presiserer at kravet til tillatelse gjelder rundt alle landingsplasser med egen lokal flygeinformasjonstjeneste (AFIS). Forslaget blir da at det innenfor 5-km-sonen rundt landingsplasser med lokal flygeinformasjonstjeneste (AFIS) er krav til at enhver som flyr ubemannet luftfartøy må be om tillatelse til å fly fra den lokale flygeinformasjonstjenesten, som i dag.

2.2 Hvilke tiltak er relevante?

Luftfartstilsynet anser at det relevante tiltaket er å justere nasjonale forskriftsbestemmelser som regulerer de problemstillingene som må løses.

2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Som nevnt ovenfor, berører tiltaket en prinsipiell side ved forståelsen av hva kontrollert luftrom skal innebære. Om tiltaket blir gjennomført, vil det i kontrollert luftrom være behov for klarering for flyging med *alle* typer luftfartøy, både bemannede og ubemannede.

Utover dette vil en prinsipiell side av tiltaket kunne være at lufttrafikkertjenesten etter hvert vil kunne kreve betalt for bruk av den digitale plattformen («appen») som skal brukes for å be om og å innvilge tillatelse til flyging med ubemannet luftfartøy. Dersom denne digitale plattformen formelt eller i realiteten blir en tvungen løsning for å be om tilgang til deler av luftrommet, betyr dette at man i praksis tar betalt for å kunne bruke deler av luftrommet. Dette kan anses å være et prinsipielt spørsmål for brukere av ubemannede luftfartøy, selv om slik tvungen betaling er realiteten for de fleste brukere av *bemannede* luftfartøy i dag³. Det er imidlertid verdt å merke seg at slik betaling formelt ikke er en betaling for å bruke luftrommet, men en betaling for *de tjenester* som er nødvendige for å kunne ferdes trygt i luftrommet.

³ Se [forskrift om avgift på flysikringstjenester](#).

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

De positive virkningene av tiltaket er at man antas å få en tryggere situasjon i luftrommet rundt kontrollerte lufthavner. Grunnen til dette er at det vil være pliktig for førere av alle typer luftfartøy å innhente tillatelse til å fly i det kontrollerte luftrommet rundt disse lufthavnene. Særlig for flygeledere vil dette skape en bedre arbeidssituasjon, ettersom de vil vite at det i den delen av luftrommet de har ansvar for å utøve flygekontrolltjeneste (kontrollert luftrom) vil være pliktig for alle som flyr å innhente tillatelse/klarering i forkant. Den samme vissheten antas å skape en noe tryggere arbeidshverdag for de som flyr bemannet luftfart.

Også for brukere av ubemannede luftfartøy vil tiltaket forhåpentligvis ha positive virkninger. Tilbudet om en digital plattform antas å ville gjøre det enklere for brukere av ubemannede luftfartøy å få oversikt over hvilke deler av luftrommet de kan fly i. Det vil også bli enklere for dem å rette forespørsler om tillatelse til flyging til flygekontrolltjenesten.

Tiltaket vil også ha virkninger som kan oppfattes som negative. Særlig vil brukere av ubemannede luftfartøy kunne oppfatte det som negativt at de etter iverksettelse av tiltaket vil måtte innhente tillatelse til å fly i en større del av luftrommet enn tidligere. Dette vil kunne oppfattes som en innskrenking av retten til å fly fritt i luftrommet, og medføre mer arbeid og forberedelser i forbindelse med hver enkelt flyging. Særlig vil dette gjøre seg gjeldende for de tilfeller der den lokale flygekontrolltjenesten ikke vil tilby en digital løsning for å be om tillatelse til å fly, som muligens vil være tilfellet i luftrommet rundt lufthavnene i Kristiansand (Kjevik) og Ålesund (Vigra), der det spanske foretaket SAERCO i dag tilbyr flygekontrolltjeneste. Vi gjør i denne sammenheng oppmerksom på at slik vi foreslår forskriftsordlyden, så vil det ikke være noe prinsipielt i veien for at lufttrafikkjenesten kan gi generelle tillatelser til brukere som lufttrafikkjenesten har egne ordninger med, eksempelvis modellflyklubber som jevnlig opererer innenfor en kontrollsonen.

En egen utfordring med tiltaket er at «5-km-grensen» rundt lufthavner er blitt en godt kjent og innarbeidet regel for brukere av ubemannet luftfartøy. Det kan derfor bli krevende å få kommunisert til dem at det skal innføres nye regler. Spesielt kan det virke kompliserende at man får et sett regler rundt kontrollerte lufthavner (krav om tillatelse i hele kontrollsonen), og et sett regler for ikke-kontrollerte lufthavner med lokal flygeinformasjonstjeneste (fortsatt 5 km grense). Luftfartstilsynet tror at mye av denne utfordringen vil kunne avbøtes med at den digitale løsningen som Avinor har utviklet («Ninox»), tydelig vil vise hvor det finnes kontrollsoner og ikke. Vi er likevel klar over at det – i akkurat den sammenheng – kan være en ulempe at den digitale løsningen ikke er pliktig å bruke.

Tiltaket berører først og fremst brukere av ubemannede luftfartøy og lufttrafikkjenesten, men vil også få innvirkning på bemannet luftfart.

Tiltaket er tenkt å være en varig løsning. Vi ser likevel grunn til å påpeke at den teknologiske utviklingen rundt digitale løsninger for brukere av ubemannet luftfartøy går fort, slik at det eksempelvis kan skje endringer knyttet til hvilken digital løsning som for praktiske formål benyttes til å be om tillatelse til flyging i luftrommet. Luftfartstilsynet har nå ute en egen høring⁴ som blant annet omhandler en digital luftfartspublikasjon rettet mot bemannet og ubemannet luftfart.

⁴ [Høring – Ny forskrift om gjennomføring av felleseuropeisk regelverk om U-space i norsk rett, og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon rettet mot bemannet og ubemannet luftfart \(luftfartstilsynet.no\)](#)

2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet foreslår konkret å endre forskrift om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori (BSL A 7-2) § 8 andre ledd, samt tilsvarende bestemmelser i forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. (BSL A 7-1)⁵. Endringen som foreslås blir å endre bestemmelsene som sier at det uten tillatelse fra lokal lufttrafikkjenesteenhet ikke er tillatt å fly ubemannet luftfartøy nærmere enn 5 km fra en lufthavn.

Vi foreslår å formulere bestemmelsen slik at det uten tillatelse fra flygekontrolltjenesten ikke er tillatt å fly ubemannet luftfartøy i kontrollsonen tilknyttet en lufthavn, eller nærmere enn 5 km fra en landingsplass med lokal flygeinformasjonstjeneste (AFIS). De konkrete bestemmelsene som er foreslått endret, vises i utkast til endringsforskrift som ligger som vedlegg til dette høringsnotatet.

En særlig problemstilling har vært om kravet om tillatelse for å fly i en kontrollsone, eller innenfor 5-km-grensa for en landingsplass med lokal flygeinformasjonstjeneste, også skal gjelde i perioder av døgnet der det ikke ytes lufttrafikkjeneste (når «flytårnet er stengt»).

Det nærliggende utgangspunktet er at det bør være et sammenfall mellom den gjeldende lufttrossorganiseringen og kravene til tillatelse – eksempelvis slik at det bare kreves tillatelse i de perioder der det faktisk utøves flygekontrolltjeneste i en kontrollsone (kontrollsone/CTR)⁶. Dette vil begrense kravene til lufttrossbrukerne, og vil sørge for mindre inngripen i lufttrossbrukernes frihet i luftrommet.

Ulempen med en slik løsning er at den kan fremstå forvirrende og krevende for lufttrossbrukere som ikke har god kjennskap til flygeregler og lufttrossorganiseringen. Lufttrossbrukerne må da forholde seg til at det av og til er krav om tillatelse, og av og til ikke, for å fly inn i det aktuelle luftrommet. Dette kan på sin side øke risikoen for uønsket lufttrossinntrenging, og med det redusere flysikkerheten.

Luftfartstilsynet mener at flysikkerhetsbetraktninger må veie tyngst i denne sammenheng, og foreslår i dette høringsbrevet at kravet om tillatelse til å fly i kontrollsoner, og innenfor 5-km-grensa for en landingsplass med lokal flygeinformasjonstjeneste, skal gjelde hele tiden. Vi anerkjenner likevel at det finnes argumenter mot en slik løsning. Eksempelvis vil enkelte kontrollsoner omklassifiseres til ikke-kontrollert luftrom når det ikke ytes flygekontrolltjeneste, og man vil da kunne hevde at det prinsipielle argumentet med at kontrollert luftrom forutsetter kontroll med alle typer flyginger, faller bort. Luftfartstilsynet er særlig interessert i å få høringsinstansenes syn på akkurat dette spørsmålet, det vil si om kravet om tillatelse også skal gjelde i perioder av døgnet der det ikke ytes lufttrafikkjeneste.

⁵ Det er forventet at BSL A 7-1 i nær fremtid vil bli erstattet av en forskrift om statsluftfart for ubemannet luftfartøy. Den aktuelle bestemmelsen vil i så fall bli videreført der.

⁶ Et spørsmål i denne sammenheng er om det vil være krav om klarering/tillatelse for flyging i kontrollert luftrom som ligger over kontrollsonen, for eksempel terminalområder (TMA). Luftfartstilsynet legger til grunn at alle kontrollsoner strekker seg opp til minimum 1500 fot, slik flyginger med ubemannet luftfartøy over disse høydene forutsetter at flygingene skjer i tråd med kravene til operasjoner i spesifikk kategori, jf. forordning (EU) 2019/947. For slike flyginger gjelder ordinære flygeregler, jf. forordning (EU) 2019/947 artikkel 7 nr. 3, og dermed også krav om å innhente klarering før man flyr inn i kontrollert luftrom.

Den foreslåtte bestemmelsen vil innebære at det i regelverket stilles et generelt krav til at det må innhentes tillatelse for å fly i kontrollsonen tilknyttet en lufthavn, eller innenfor 5 km grensa for en landingsplass med lokal flygeinformasjonstjeneste. Selve regelverket vil ikke stille noe krav til *hvordan* slik tillatelse skal innhentes. Det vil med andre ord være opp til lufttrafikkjentesten hvilke løsninger de tilbyr for å kunne be om og gi tillatelse. Et premiss for denne høringen er likevel at i hvert fall Avinor vil tilby digitale løsninger rundt kontrollerte lufthavner, som redegjort for ovenfor.

Når det gjelder virkningstidspunkt, så er det ønskelig at endringene trer i kraft så snart som mulig. Luftfartstilsynet mener likevel at det vil behøves en viss periode for å gjøre markedet kjent med de nye reglene. Vi foreslår derfor at de nye reglene skal tre i kraft fra 1. januar 2025.

Det er verdt å nevne at Luftfartstilsynet også har vurdert om de endrede reglene burde sammenfalle med at det innføres krav om visse typer elektronisk synlighet for ubemannede luftfartøy. Et slikt krav ville gjøre det enklere å detektere ubemannede luftfartøy som flyr i kontrollsonen, noe som ville være fordelaktig først og fremst for lufttrafikkjentesten, men også for andre luftromsbrukere og for politiet.

Selv om det er mange gode grunner for å innføre krav om elektronisk synlighet, mener Luftfartstilsynet at det pr i dag vil være noe prematurt å innføre særlige nasjonale krav på dette området. Hovedgrunnen til dette er at det både globalt og på europeisk nivå er mange teknologier og standarder under utvikling, og at det foreløpig ikke er helt klart hva som vil bli den vedtatte standarden for ulike luftromsbrukere i fremtiden. Det vil etter vårt syn være uheldig om vi på det nåværende tidspunktet innfører nasjonale krav som ikke vil være kompatible med de kravene som fastsettes i eksempelvis felleseuropeisk regelverk. Vi har derfor kommet til at et krav om elektronisk synlighet bør avvente noe. Vi ser likevel at arbeidet med elektronisk synlighet står høyt på agendaen hos blant andre EASA, og vi utelukker derfor ikke at det allerede i høringsperioden kan skje en utvikling som tilsier at et krav om elektronisk synlighet kan bli aktuelt. Vi ser derfor gjerne at høringsinstansene gir sine synspunkter på spørsmålet om og eventuelt hvordan det bør innføres et krav om elektronisk synlighet.

2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En forutsetning for en vellykket gjennomføring er først og fremst at brukere av ubemannede luftfartøy blir gjort kjent med de nye kravene, og at de velger å etterleve dem.

En helt vesentlig forutsetning er også at lufttrafikkjentesten kan tilby løsninger for innhenting av tillatelse som er enkle og praktiske for brukerne. Luftfartstilsynet har hatt tett dialog med Avinor Flysikring AS – som er den klart største leverandøren av lufttrafikkjenester i Norge – i denne prosessen. Avinor Flysikring AS har gitt uttrykk for at de er klar med en digital løsning på de fleste av sine kontrollerte lufthavner i dag, og at de vil være klar på alle de kontrollerte lufthavnene før forskriftsendringen forventes iverksatt. Denne løsningen er en videreutvikling av det som i dag er kjent som «Ninox Drone», og som kan nedlastes som applikasjon på nettbrett/mobiltelefoner/etc.

For andre lufthavner enn de der Avinor Flysikring AS tilbyr flygekontrolltjeneste, vil løsningen som et utgangspunkt være at tillatelser til å fly må innhentes «manuelt» (radio/telefon). Dette vil kunne gjelde de ikke-kontrollerte lufthavnene med lokal flygeinformasjonstjeneste, i tillegg til de kontrollerte lufthavnene i Kristiansand (Kjevik) og Ålesund (Vigra) der det spanske foretaket SAERCO i dag tilbyr flygekontrolltjeneste. Luftfartstilsynet er særlig interessert i å høre disse lufthavnenes og SAERCOs syn på den foreslåtte regelverksendringen.

Vedlegg:

Utkast til forskrift om endring av forskrift om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori (BSL A 7-2) og forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv.