

## **Forskrift om luftromsorganisering**

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet ... med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-3, § 7-4 andre ledd, § 7-5, § 9-1, § 9-1a, § 9-2, § 13-8 andre ledd, § 13 a-5, og § 16-1 første ledd.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XIII kap. VI nr. 66y (forordning (EF) nr. 2150/2005).

### **Kapittel I – Innledende bestemmelser**

#### *§ 1. Formål*

Forskriften skal legge grunnlag for organisering av luftrommet med det primære mål å oppnå en sikker, samfunnsnyttig og effektiv trafikkavvikling, og der det samtidig tas hensyn til alle brukere av luftrommet.

#### *§ 2. Ansvarlig myndighet*

Luftfartstilsynet er ansvarlig myndighet etter forskriften. Ved utøvelse av myndighet etter forskriften skal nasjonale føringer for prioritet til bruk av luftrom vektlegges.

#### *§ 3. Virkeområde og pliktsubjekter*

Forskriften gjelder innenfor norsk område, samt i områder hvor Norge i henhold til internasjonale konvensjoner og avtaler er forpliktet til å yte lufttrafikkjeneste.

Forskriften pålegger plikter til Luftfartstilsynet, Forsvaret, ytere av lufttrafikkjeneste, flyplassoperatører, og personer som søker om eller gis plikter i forbindelse med opprettelse av forbuds-, restriksjons- eller fareområder.

Bestemmelsene i § 37 til og med § 43 gjelder også for den militære luftfartsmyndighet når denne oppretter restriksjonsområder med hjemmel i luftfartsloven § 9-1 a.

#### *§ 4. Fastsettelse av gjeldende luftromsorganisering*

Luftromsorganiseringen fastsettes av Luftfartstilsynet, og skal publiseres i relevante produkter for luftfartsinformasjon.

#### *§ 5. Definisjoner og forkortelser*

Definisjoner og forkortelser i denne forskrift skal forstås tilsvarende som i

- a) forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (publisert som BSL F 1-1),
- b) forordning (EU) nr. 923/2012, og
- c) forordning (EU) 2017/373.

I denne forskrift forstås i tillegg med

- a) Chicago-konvensjonen: Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart.
- b) Flyplass: Landingsplass med krav til konsesjon etter luftfartsloven § 7-5, jf. forskrift om konsesjon for landingsplasser.
- c) Flyplassoperatør: Konsesjonshaver for landingsplass etter luftfartsloven § 7-5, eller den Luftfartstilsynet gjennom konsesjonsvedtak har akseptert som ansvarlig for plikter etter denne forskriften.
- d) Innretning: Fellesbetegnelse for fast og flyttbar innretning som benyttes til petroleumsvirksomhet eller annen virksomhet på kontinentalsokkelen.

- e) Instrumentprosedyrer: Instrumentinnflygingsprosedyrer og instrumentutflygingsprosedyrer.
- f) Kontinentalsokkelen: Havbunnen og undergrunnen i de undersjøiske områder som strekker seg utover norsk sjøterritorium gjennom hele den naturlige forlengelse av landterritoriet til ytterkanten av kontinentalmarginen, men ikke kortere enn 200 nautiske mil fra grunnlinjene som sjøterritoriets bredde er målt fra, likevel ikke utover midtlinjen i forhold til annen stat.
- g) Produkter for luftfartsinformasjon (Aeronautical Information Product): Luftfartsdata og luftfartsinformasjon gitt enten som digitale datasett eller som en standardisert presentasjon i papir eller elektroniske medier. Produkter for luftfartsinformasjon inkluderer:
  - I. publikasjon for luftfartsinformasjon (AIP), inkludert endringer og tillegg (AIP SUP).
  - II. informasjonssirkulære for luftfart (AIC).
  - III. luftfartskart.
  - IV. NOTAM.
  - V. digitale datasett.

## Kapittel II – Inndeling og klassifisering av luftrommet

### § 6. Flygeinformasjonsregioner

Luftfartstilsynet skal fastsette en eller flere flygeinformasjonsregioner (FIR) som dekker det området hvor Norge er ansvarlig for å yte lufttrafikkteneste. En FIR skal inkludere alt luftrom innenfor dets horisontale grenser.

Det kan opprettes en egen øvre flygeinformasjonsregion (UIR). Grensen mellom en øvre og en nedre flygeinformasjonsregion skal defineres som et flygenivå, slik at nedre grense for UIR er sammenfallende med øvre grense for FIR.

### § 7. Klassifisering av luftrom

I norske FIR eller UIR er ATS-luftromsklassene A, C, D og G tilgjengelige.

Luftfartstilsynet fastsetter hvilken luftromsklasse som skal gjelde i de enkelte delene av norske FIR eller UIR, jf. kapittel III og IV. Det skal være samsvar mellom type luftromsklasse og den lufttrafikkteneste som ytes. I tillegg gjelder følgende:

- a) Luftrom over flygenivå 660 skal være uklassifisert.
- b) Kontrollområder skal etableres som ATS-luftromsklasse C, med unntak av Bodø oseaniske kontrollområde (Bodø OCA) som over flygenivå 195 skal være ATS-luftromsklasse A.
- c) Kontrollsoner skal være ATS-luftromsklasse C eller D.
- d) Trafikkinformasjonsområder (TIA) og trafikkinformasjonssoner (TIZ) skal være ATS-luftromsklasse G, med krav til toveis radiokommunikasjon for alle flygninger (RMZ).
- e) I ikke-kontrollert luftrom kan Luftfartstilsynet fastsette krav til toveis radiokommunikasjon for alle flygninger (RMZ), krav til bruk av transponder (TMZ) eller krav til annen type overvåkings- eller kommunikasjonsutstyr. Slike krav kan også fastsettes selv om det ikke er etablert trafikkinformasjonssoner (TIZ) eller trafikkinformasjonsområder (TIA).

## Kapittel III – Kontrollert luftrom

### § 8. Områder i kontrollert luftrom

Kontrollert luftrom skal bestå av kontrollområder (CTA), terminalområder (TMA) og kontrollsoner (CTR).

### § 9. Kontrollområder (CTA)

Aktuell yter av flygekontrolltjeneste har ansvar for å utrede og foreslå etablering eller endring av kontrollområder. Kontrollområdene skal utformes i samsvar med de krav Luftfartstilsynet fastsetter. Luftfartstilsynet skal legge til grunn kravene i Vedlegg 11 til Chicago-konvensjonen, likevel med de unntak og tillegg som følger av § 11.

Kontrollområder skal ikke ha en større utstrekning enn det som er nødvendig for å ivareta en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling for alle luftfartøyer inne i området.

Luftfartstilsynet kan pålegge aktuell yter av flygekontrolltjeneste å utrede og foreslå etablering eller endring av kontrollområder, dersom Luftfartstilsynet finner det sannsynliggjort at behovene knyttet til kontrollområdet er endret.

### § 10. Kontrollert luftrom over flyplass med AFIS

Ved flyplass hvor det er etablert AFIS, og som er godkjent for instrumentflyging, skal det være opprettet et tilstøtende kontrollert luftrom (CTA eller TMA) til underliggende TIZ. Ansvarlig yter av lufttrafikkjenester kan likevel søke Luftfartstilsynet om opprettholdelse av eller omgjøring til ikke-kontrollert luftrom (TIA). Søknaden skal inneholde en sikkerhetsvurdering utarbeidet i samarbeid med berørte parter, som viser et akseptabelt sikkerhetsnivå for luftrommet. Dersom trafikkvolum eller trafikk sammensetning senere endres vesentlig, skal tjenesteyter på eget initiativ, eller etter pålegg fra Luftfartstilsynet, fremlegge en oppdatert sikkerhetsvurdering som grunnlag for opprettholdelse av ikke-kontrollert luftrom (TIA).

### § 11. Ytre grenser for CTA og TMA

Nedre grense for TMA skal ikke være lavere enn 200 meter (700 fot) over bakken eller vannet. Den nedre grensen kan likevel være lavere dersom det dokumenteres at dette er nødvendig av hensyn til flygeprofiler og topografiske forhold.

Nedre grense av et kontrollområde, med unntak av TMA, skal fastsettes til en høyde eller et flygenivå som sikrer atskillelse til bakken eller vannet (1000/2000 fot), jf. forskrift 23. september 2014 nr. 1242 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer og forordning (EU) nr. 923/2012 SERA.5015(b). Dersom flygenivå fastsettes som nedre grense skal atskillelsen til bakken eller vannet være sikret uavhengig av trykk og temperatur.

Øvre grense for et kontrollområde skal fastsettes dersom:

- a) flygekontrolltjeneste ikke vil ytes over en slik grense, eller
- b) kontrollområdet ligger under et annet kontrollområde. Øvre grense for kontrollområdet skal i så fall, med unntak for kontrollområder tilknyttet helikopterflyging over kontinentalsokkelen, være sammenfallende med nedre grense for det overliggende kontrollområdet, og fastsettes som et VFR flygenivå/høyde.

### § 12. Kontrollsoner (CTR)

Flyplassoperatør har ansvar for å utrede og foreslå etablering eller endring av kontrollsoner i tilknytning til en flyplass, i samråd med tilknyttet yter av lufttrafikkjenester. Kontrollsoner skal utformes i samsvar med de krav Luftfartstilsynet fastsetter. Luftfartstilsynet skal legge til grunn kravene i Vedlegg 11 til Chicago-konvensjonen.

Kontrollsoner skal ikke ha en større utstrekning enn det som er nødvendig for å ivareta en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling for alle luftfartøyer inne i kontrollsonen.

Luftfartstilsynet kan pålegge flyplassoperatør å utrede og foreslå etablering eller endring av kontrollsoner, dersom Luftfartstilsynet finner det sannsynliggjort at behovene knyttet til kontrollsonen er endret.

#### § 13. *Særskilte avtaler om bruk av kontrollert luftrom*

Utpekt yter av lufttrafikktenester kan inngå særskilte avtaler med brukere, om bruk av det luftrommet tjenesteyteren har ansvar for. Dersom slike avtaler skal inneholde vilkår som avviker fra de krav som gjelder for luftrommet, må avtalene godkjennes av Luftfartstilsynet før de trer i kraft.

### **Kapittel IV – Ikke-kontrollert luftrom**

#### § 14. *Områder i ikke-kontrollert luftrom*

I ikke-kontrollert luftrom kan det etableres trafikkinformasjonssoner (TIZ), trafikkinformasjonsområder (TIA) og trafikksoner for helikopter (HTZ).

#### § 15. *Trafikkinformasjonssoner (TIZ)*

Flyplassoperatør har ansvar for å utrede og foreslå etablering eller endring av trafikkinformasjonssoner (TIZ) i tilknytning til flyplasser med AFIS, i samråd med tilknyttet yter av lufttrafikktenester.

#### § 16. *Trafikkinformasjonsområder (TIA)*

Ved flyplass med AFIS kan det i luftrommet over etablert trafikkinformasjonssone, jf. § 10, opprettes et trafikkinformasjonsområde (TIA).

#### § 17. *Ytre grenser for TIZ og TIA*

En TIZ skal utformes slik at den omfatter IFR og VFR ruteføringer som går til eller fra tilknyttet flyplass. Den øvre grensen for TIZ skal sammenfalle med den nedre grensen for et overliggende TIA, TMA eller CTA.

En TIA skal utformes slik at den omfatter det luftrommet som er nødvendig for å ivareta hele eller deler av IFR og VFR ruteføringer, inklusive ventemønstre, samt en tilstrekkelig vertikal og horisontal sikkerhetsavstand til tilstøtende luftrom. Det skal ved utformingen tas hensyn til kommunikasjons- og navigasjonsdekningen i området.

Nedre grense for en TIA skal ikke settes lavere enn det som er nødvendig for å omfatte IFR og VFR ruteføringer.

Der nedre grense for en TIA er høyere enn 3000 fot over middelvann (FT AMSL), skal denne være sammenfallende med et VFR flygenivå eller høyde.

Øvre grense for en TIA skal fastsettes dersom

- a) det ikke er krav til toveis radiokommunikasjon over en slik grense, eller
- b) TIA ligger under et kontrollområde. Øvre grense for TIA skal i så fall være sammenfallende med nedre grense for det overliggende kontrollområde, og fastsatt som et VFR flygenivå eller høyde.

#### § 18. *Spesielle luftromsområder over innretninger på kontinentalsokkelen*

Ved faste eller flyttbare innretninger på kontinentalsokkelen som er utstyrt med helikopterdekk, skal det være en trafikksone for helikopter (HTZ).

Trafikksonen skal ha en horisontal utstrekning med radius 5 NM fra helikopterdekket, og en vertikal utstrekning fra havflaten opp til og med 2000 fot over middelvann (FT AMSL), eller opp til nedre grense av et overliggende kontrollområde.

## **Kapittel V – Særskilt regulert luftrom**

### *§ 19. Forbudte områder*

Luftfartstilsynet skal opprette forbudte områder når det er nødvendig å forby all flyging av hensyn til forhold eller aktiviteter på bakken eller i luften som kan medføre en sikkerhetsrisiko.

### *§ 20. Restriksjonsområder*

Luftfartstilsynet kan opprette restriksjonsområder for å unngå sammenstøt mellom luftfartøyer eller andre luftfartsulykker, og for å ivareta viktige samfunnsmessige interesser.

Restriksjonsområder kan være permanente eller midlertidige, og de kan på nærmere vilkår bli aktivert eller deaktivert.

Restriksjonsområder kan utformes slik Luftfartstilsynet finner hensiktsmessig, og Luftfartstilsynet kan fastsette vilkår for restriksjonsområdene.

### *§ 21. Fareområder*

Luftfartstilsynet kan opprette fareområder når det kan forekomme aktiviteter som er farlig for luftfartøy under flyging.

Fareområder kan være permanente eller midlertidige, og de kan på nærmere vilkår bli aktivert eller deaktivert.

### *§ 22. Ansvar for aktiviteter i restriksjons- eller fareområder*

Når et restriksjons- eller fareområde i kontrollert luftrom eller i en RMZ aktiveres, beholdes luftromsklassifiseringen, men lufttrafikkjenestens ansvar innenfor området opphører.

Den som er gitt ansvar for aktiviteten innenfor området, må være i stand til å avslutte aktiviteten på kort varsel, dersom lufttrafikkjenesten krever dette. Området tilbakeføres i slike tilfeller til lufttrafikkjenesten.

### *§ 23. Oppheving av forbudte områder, restriksjonsområder og fareområder*

Luftfartstilsynet kan oppheve forbudte områder, restriksjonsområder og fareområder, dersom Luftfartstilsynet finner det godtgjort at behovet for slike områder ikke lenger i tilstrekkelig grad er til stede. Slike beslutninger skal fastsettes gjennom forskrift.

## **Kapittel VI – Ruter og prosedyrer for flyging**

### *§ 24. Etablering av ATS-ruter*

Aktuell yter av lufttrafikkjeneste har ansvar for å utrede og foreslå etablering, endring eller fjerning av ATS-ruter, med de begrensninger som følger av § 25. Luftfartstilsynet fastsetter ATS-rutene.

### § 25. Instrumentprosedyrer

Flyplassoperatør for flyplass med konsesjon for offentlig bruk, har ansvar for å utrede og foreslå etablering eller endring av instrumentprosedyrer. Instrumentprosedyrene skal etableres innenfor luftrom med krav til toveis radiokommunikasjon med lufttrafikkjentesten (RMZ).

Ved utarbeidelse av instrumentprosedyrer skal det primært tas hensyn til sikkerhet og trafikkflyt, men også til relevante grensesnitt og miljøfaktorer. Flyplassoperatøren skal kunne dokumentere at det er foretatt en avveining av disse hensynene ved utarbeidelse av instrumentprosedyrene, og at yter av lufttrafikkjenester for det aktuelle luftrommet er konsultert.

Luftfartstilsynet fastsetter instrumentprosedyrene. Luftfartstilsynet skal legge til grunn ICAO PANS-OPS, Volume II. Luftfartstilsynet kan fastsette instrumentprosedyrer som avviker fra ICAO PANS-OPS Volume II, dersom et tilfredsstillende sikkerhetsnivå er dokumentert.

### § 26. Begrensning av flyging i områder nær flyplass

Flyplassoperatøren kan etter en vurdering av allmenne hensyn, og i samsvar med konsesjonsvedtaket for flyplassen, fastsette områder hvor inn- og utflyging ikke skal foregå. Fastsettelse av slike områder skal skje etter konsultasjon med lokale myndigheter.

Flyplassoperatørens rett begrenses geografisk til den kontrollsonen eller trafikkinformasjonssonen som er fastsatt for flyplassen. Dersom det ikke er fastsatt kontrollsone eller trafikkinformasjonsone til flyplassen, begrenses retten horisontalt til 5 NM fra flyplassens senterpunkt og vertikalt til 1000 fot over flyplassens senterpunkt.

Flyplassoperatøren kan pålegge lufttrafikkjentesten å utøve flygekontroll- eller flygeinformasjonstjeneste i samsvar med de begrensninger som flyplassoperatøren har fastsatt på grunnlag av første ledd.

Begrensninger fastsatt i samsvar med første ledd skal publiseres i relevante produkter for luftfartsinformasjon.

## Kapittel VII – Fleksibel bruk av luftrommet (FUA)

### § 27. Gjennomføring av forordning om fleksibel bruk av luftrommet

EØS-avtalen vedlegg XIII kapittel VI nr. 66y (forordning (EF) nr. 2150/2005) om felles regler for fleksibel bruk av luftrommet (FUA-forordningen) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Formålet med gjennomføringen av forordningen i norsk rett er å legge grunnlag for at sivil og militær bruk av luftrommet skal kunne gjennomføres på en fleksibel måte uten redusert sikkerhet eller vesentlige ulemper for brukerne av luftrommet.

### § 28. Komité for luftromspolicy på strategisk nivå

Luftfartstilsynet skal utføre de oppgaver som fremgår av artikkel 4 nr. 1 bokstav a til n i FUA-forordningen.

For å løse oppgavene nevnt i første ledd, skal Luftfartstilsynet opprette en sivil-militær komité bestående av representanter fra Luftfartstilsynet og Forsvaret. Komitéen skal konsulteres med målsetting om å oppnå enighet før avgjørelser treffes. Komitéen kan beslutte at den ikke skal konsulteres i enkeltsaker eller på faglig avgrensede områder. Komitéen kan ved behov etablere rådgivende ekspertgrupper for å gjennomføre faglige utredninger eller for å utføre oppgaver på vegne av komitéen.

Uavklarte saker som reiser spørsmål av politisk karakter, skal forelegges Samferdselsdepartementet. Forsvarsdepartementet skal involveres før avgjørelse treffes.

#### § 29. Restriksjonsområder eller fareområder til særskilt bruk for militær trening (FUA-områder)

I tråd med FUA-forordningen artikkel 4 nr. 1 bokstav d, og etter forslag fra Forsvaret og utpekt yter av lufttrafikkjenester for det relevante luftrommet, skal Luftfartstilsynet fastsette restriksjonsområder eller fareområder til særskilt bruk for militær trening, som på nærmere vilkår blir aktivert eller deaktivert. Den sivil-militære komitéen skal konsulteres før områdene fastsettes, jf. § 28 andre ledd. De nærmere vilkårene for restriksjons- eller fareområdene skal samsvare med avtaler som nevnt i § 31.

#### § 30. Opprettelse av enhet for styring av luftrommet (AMC) på pre-taktisk nivå

Luftfartstilsynet skal utpeke en felles sivil-militær enhet for styring av luftrommet (AMC) i henhold til artikkel 5 i FUA-forordningen. Enhetens lokalisering, sammensetning, ansvar og myndighet fastsettes av Luftfartstilsynet etter fremgangsmåten beskrevet i § 28.

#### § 31. Taktisk styring av luftrommet

Forsvaret og aktuell yter av lufttrafikkjenester skal inngå avtaler for å muliggjøre taktisk styring av luftrommet i henhold til artikkel 6 i FUA-forordningen.

#### § 32. Tilsyn, underretning og rapportering

Luftfartstilsynet skal føre tilsyn med at bestemmelsene i § 31 og i FUA-forordningen overholdes, samt foreta underretning og rapportering i henhold til artikkel 4 nr. 3 og artikkel 8 i FUA-forordningen.

### **Kapittel VIII – Søknader om endring av luftromsorganiseringen**

#### § 33. Søknad om opprettelse av forbudte områder, restriksjonsområder og fareområder

Enhver kan søke om opprettelse av forbudte områder, restriksjonsområder eller fareområder. Søknadene behandles av Luftfartstilsynet etter forvaltningsloven kapittel VII om forskrifter.

#### § 34. Gebyr for søknad

Behandling av søknad som kommer inn etter søknadsfristene i § 35, medfører plikt til å betale et gebyr tilsvarende to ganger det ordinære gebyret. Behandling av søknad som kommer inn senere enn to måneder før datoen søkeren ønsker restriksjonsområdet opprettet, medfører plikt til å betale et gebyr tilsvarende tre ganger det ordinære gebyret.

#### § 35. Søknadsfrister

Komplett søknad om opprettelse av forbudte områder, restriksjonsområder eller fareområder skal være innkommet senest seks måneder før ønsket ikrafttredelse av området. For søknad om opprettelse av forbudte områder, restriksjonsområder eller fareområder i tilknytning til store militærøvelser, skal komplett søknad være innkommet senest ni måneder før ønsket ikrafttredelse.

### **Kapittel IX – Særskilte regler om fremgangsmåten ved opprettelse av restriksjonsområder**

### § 36. Høring

Ved høring av utkast til forskrift om opprettelse av restriksjonsområde skal høringsfristen normalt ikke være kortere enn seks uker.

I tilfeller hvor det skjer endringer i sentrale elementer i søknaden etter at saken har vært på høring, skal det normalt skje ny høring av utkast til forskrift.

### § 37. Overordnede prinsipper

Restriksjonsområder kan bare opprettes for å unngå sammenstøt mellom luftfartøy eller andre luftfartsulykker, eller for å ivareta viktige samfunnsmessige interesser.

Luftfartstilsynet og Forsvaret skal vurdere hvilke virkninger et restriksjonsområde vil kunne få for kommersiell og ikke-kommersiell luftfart.

Restriksjonsområder skal om mulig tre i kraft på en fastsatt AIRAC-dato, det vil si en dato fastsatt av ICAO for periodisk oppdatering av AIP.

### § 38. Utstrekning

Et restriksjonsområde skal ikke være større i lateral og vertikal utstrekning enn nødvendig for å ivareta formålet med restriksjonsområdet. Restriksjonsområdet skal lateralt være angitt med posisjoner oppgitt i grader, minutter og sekunder i WGS84.

Der det er hensiktsmessig kan et restriksjonsområde opprettes ut fra en posisjon angitt i grader, minutter og sekunder i WGS84 og angi en utstrekning i nautiske mil i form av en sirkel, eller del av en sirkel, fra den angitte posisjonen. Alternativt kan et restriksjonsområde opprettes tilsvarende et område som er publisert i AIP Norge.

### § 39. Avveining

Luftfartstilsynets og Forsvarets avveining av om det skal opprettes et restriksjonsområde, skal skje etter en konkret helhetsvurdering, hvor de hensyn som begrunner restriksjonsområdet skal vurderes opp mot de hensyn som taler for at det ikke opprettes et restriksjonsområde. Det skal særlig legges vekt på om de hensyn som begrunner opprettelse av restriksjonsområdet kan ivaretas på annen måte. Ved vurderingen skal hensynet til kommersielle interesser normalt veie tyngre enn fritidsinteresser.

Restriksjonsområder skal ikke være strengere, gjelde for lengre tidsrom eller for flere luftromsaktiviteter enn det som er nødvendig for å ivareta formålet med restriksjonsområdet.

Brukerne av luftrommet skal involveres så langt som mulig, slik at utilsiktede effekter identifiseres før det opprettes restriksjonsområde.

Der Forsvaret, Kriminalomsorgsdirektoratet, Politiet eller andre tilsvarende offentlige etater søker om opprettelse av restriksjonsområde, skal restriksjonsområdet normalt opprettes, jf. likevel § 37 og § 38.

### § 40. Krav til begrunnelse

Vedtak om opprettelse av restriksjonsområde skal begrunnes.

### § 41. Kontaktperson

Det skal være en kontaktperson, eller en funksjon, som er tilgjengelig i god tid før og under restriksjonsområdets aktivering. Kontaktpersonen, eller funksjonen, skal være bindeledd mellom deltakende og ikke-deltakende aktiviteter, og i tillegg bindeleddet til relevante lufttrafikkjenesteheter.

Det skal foreligge en prosedyre for kommunikasjon mellom kontaktpersonen, eller funksjonen, og

- a) de som utfører aktiviteten i restriksjonsområdet
- b) relevante lufttrafikkjenesteenheter.

#### § 42. *Kunngjøring*

Den myndighet som oppretter restriksjonsområdet er ansvarlig for kunngjøring.

Forskrift om restriksjonsområde som har varighet på to uker eller kortere kan kunngjøres på Luftfartstilsynets internettside i stedet for publisering i Norsk Lovtidend.

Informasjon om restriksjonsområder skal også kunngjøres i NOTAM, og avhengig av restriksjonsområdets gyldighetstid publiseres gjennom relevante produkter for luftfartsinformasjon.

#### § 43. *Særskilt tillatelse til flyging i restriksjonsområder for ikke-deltakende luftfartøy*

Det kan kun gis særskilt tillatelse til flyging i et restriksjonsområde for ikke-deltakende luftfartøy dersom det er åpnet for dette i forskriften som oppretter området, og der slik flyging anses sikkerhetsmessig forsvarlig.

#### § 44. *Evaluering*

Når et opprettet restriksjonsområde ikke lenger benyttes, skal den som søkte om restriksjonsområdet innen én måned sende en skriftlig evaluering til Luftfartstilsynet. Evalueringen skal inneholde en redegjørelse for:

- a) om restriksjonsområdet har blitt brukt i henhold til formålet,
- b) om restriksjonsområdets vertikale og horisontale utstrekning var nødvendig for utøvelse av aktiviteten i restriksjonsområdet, og
- c) i hvilken grad søker har mottatt søknader om særskilt tillatelse til flyging, og hvordan disse har blitt behandlet.

### **Kapittel X – Forbud og dispensasjon**

#### § 45. *Forbud mot flyging med luftfartøyer i kontrollert luftrom*

Enhver flyging med bemannede eller ubemannede luftfartøyer i kontrollert luftrom er forbudt, dersom ikke aktuell yter av flygekontrolltjeneste har gitt tillatelse til flygingen.

#### § 46. *Dispensasjon*

Luftfartstilsynet kan dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften dersom sterke samfunnshensyn tilsier det, eller det anses særlig samfunnsnyttig.

#### § 47. *Overtredelsesgebyr*

Luftfartstilsynet kan ilegge overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13 a-5 for brudd på § 22 og § 45.

### **Kapittel XI – Avsluttende bestemmelser**

#### § 48. *Endringer i annen forskrift*

I forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer gjøres følgende endringer:

- a) Nytt § 19 fjerde ledd skal lyde:  
I ATS-luftromsklasse A, C og D er det påbudt med transponder.

b) Ny § 22 a skal lyde:

*§ 22 a. Flygekontrolltjeneste tilknyttet fareområder*

Der det er aktive fareområder i kontrollert luftrom, skal flygekontrolltjenesten atskille IFR flyginger fra fareområdene med samme atskillelse som benyttes mellom kontrollerte IFR flyginger.

Selv om flyging i fareområder ikke er forbudt, skal flygekontrolltjenesten ikke gi klarering til VFR-flyginger for flyging i aktive fareområder i kontrollert luftrom. Flygekontrolltjenesten skal likevel gi fartøysjefen informasjon og tilbud om alternative flygeruter.

c) Ny § 22 b skal lyde:

*§ 22 b. Flygekontrolltjeneste tilknyttet restriksjonsområder*

Der det er aktive restriksjonsområder i kontrollert luftrom, skal flygekontrolltjenesten atskille IFR flyginger i samsvar med de restriksjoner som er knyttet til områdene. Atskillelse fra restriksjonsområdene skal skje med samme atskillelse som benyttes mellom kontrollerte IFR flyginger.

Flygekontrolltjenesten er ikke pliktig å atskille VFR flyginger fra aktive restriksjonsområder i kontrollert luftrom. Flygekontrolltjenesten skal likevel gi fartøysjefen informasjon og tilbud om alternative flygeruter.

#### *§ 49. Ikrafttredelse*

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2020. Fra samme tid oppheves forskrift 15. mai 2009 nr. 523 om luftromsorganisering og forskrift 13. mars 2007 nr. 266 om fleksibel bruk av luftrommet.

#### *§ 50. Overgangsbestemmelser*

Alle luftsportsområder, fastsatt med hjemmel i forskrift 15. mai 2009 nr. 523 om luftromsorganisering, opphører med virkning fra 1. juli 2022. Luftfartstilsynet kan forlenge varigheten av eksisterende luftsportsområder dersom det foreligger et særskilt og tungtveiende behov for dette.

Dersom nedre grense for en TMA er lavere enn 200 meter (700 fot) over bakken eller vannet ved ikrafttredelse av denne forskriften, må aktuell yter av flygekontrolltjeneste ha oversendt dokumentasjon som nevnt i § 11 første ledd andre punktum til Luftfartstilsynet innen 1. januar 2021.

Avtaler som nevnt i § 13, som er inngått før ikrafttredelse av denne forskriften, må være godkjent av Luftfartstilsynet innen 1. juli 2022.