

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Michael Bell / Finn O. Meling

Vår dato: 06.03.2024

Vår referanse: 24/05876-1

## Høring – Fjerning av restriksjonsområde EN R402 Finnmark

### 1. Innledning

Luftfartstilsynet sender med dette på høring et forslag om å fjerne restriksjonsområdet EN R402 Finnmark.

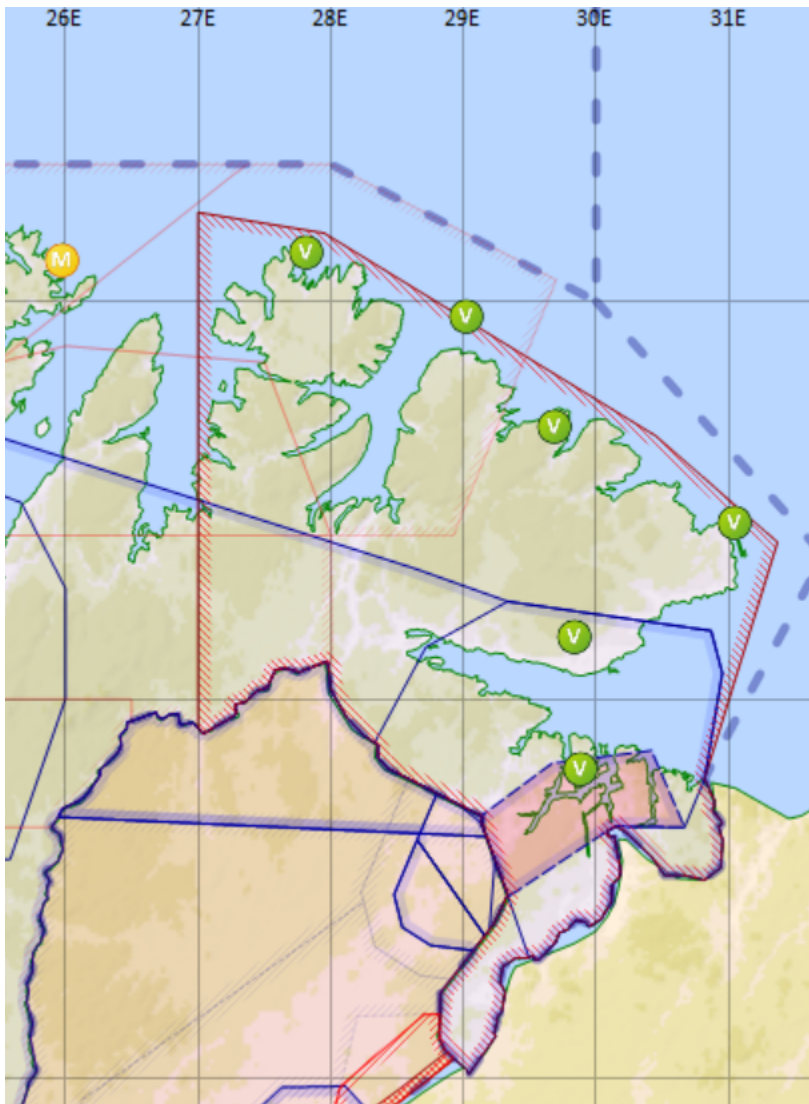
Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-postadresse [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes med saksnummer 24/05876.

**Høringsfristen er 20. mai 2024.**

Eventuelle spørsmål kan rettes til Finn Owen Meling, [fom@caa.no](mailto:fom@caa.no).

### 2. Bakgrunn og gjeldende regelverk

Det permanente restriksjonsområdet EN R402 Finnmark dekker Finnmark øst av 27 grader øst. Området strekker seg fra bakken og har ingen øvre grense. Området er markert på kartet under med rød skravert strek.



Restriksjonsområdet er fastsatt i [forskrift 11. januar 1995 nr. 42 om opprettelse av restriksjonsområde EN R402, Finnmark](#), og nedfeller enkelte begrensninger på bruk av luftrommet i området.

Restriksjonene som forskriften fastsetter er også angitt i AIP Norge ENR 5.1 punkt 2.2.1 «RESTRIKSJONER GJELDENDE FOR EN R402» med underpunkter. De relevante restriksjonene i forskriften er gjengitt nedenfor:

- 1.1. Med unntak som angitt i 1.1.1. kan ikke-regelbunden og privat flyging innenfor området bare finne sted etter en på forhånd innsendt fullstendig reiseplan. Flygeruten skal spesifiseres.
- 1.1.1. Ved avgang fra en flyplass der flygingen bare vil finne sted innenfor grensene for kontrollsonen (CTR) eller trafikkinformasjonssonen (TIZ) for vedkommende flyplass, er det tilstrekkelig, før avgang, å gi slike opplysninger til vedkommende luftrafikkjenesteenhet som er påkrevet for luftrafikkjenesteformål i angjeldende luftrom.

*Flyging innenfor en CTR eller TIZ, men utenom åpningstiden for vedkommende lufttrafikkjeneste kan, forutsatt at dette er i samsvar med andre bestemmelser som måtte gjelde for slik flyging, finne sted såfremt opplysninger om luftfartøy, hvilken flyplass det gjelder og når avgang og landing vil finne sted, er gitt til Bodø kontrollsentral før avgang.*

*ANM.: I samsvar med bestemmelsene i lufttrafikkreglene (BSL F 1), må alle flyginger som ønsker alarm- og redningstjeneste, også flyginger nevnt i 1.1.1., innlevere en fullstendig reiseplan.*

- 1.1.2. *Når riksgrensen skal krysses, må tidspunkt og posisjon for kryssing av grensen angis i reiseplanen. Reiseplanen må være Bodø kontrollsentral i hende senest 60 minutter før luftfartøyet ventes å passere grensen av norsk territorium.*
- 1.1.3. *Flyging innenfor EN R402 i strid med de bestemmelser som er fastsatt i punktene 1.1., 1.1.1. og 1.1.2. ovenfor, både avvik fra trekk som fører til flyging inn i området uten tillatelse og avvik fra klarert/godkjent trekk, kan resultere i at avskjæring av luftfartøy blir foretatt.*
- 1.1.4. *Restriksjonene i denne forskrift gjelder ikke for ambulanseflyginger og flyginger etter Avtalen om det åpne luftrom.*

Forskrift 14. desember 2021 nr. 3530 om luftromsorganisering § 4 jf. § 1, pålegger Luftfartstilsynet å sørge for en sikker, samfunnsnyttig og effektiv trafikkavvikling i luftrommet, under hensyn til alle brukere av luftrommet og til nasjonale føringer for prioritert bruk av luftrommet.

Det følger av forskriften § 17, at for å unngå sammenstøt mellom luftfartøyer eller andre luftfartsulykker, og for å ivareta viktige samfunnsmessige interesser, kan Luftfartstilsynet opprette områder i luftrommet der det gjelder særlige restriksjoner for luftfarten. Luftfartstilsynet kan bestemme at restriksjonsområdene skal være permanente eller midlertidige og at de helt eller delvis kan aktiveres og deaktiveres etter fastsatte vilkår. Ved avgjørelsen av om et restriksjonsområde skal opprettes, skal Luftfartstilsynet vurdere virkningen som området vil ha for alle berørte aktører i luftfarten, jf. § 22 første ledd.

Det følger videre av § 22 første ledd, andre setning og andre ledd at:

*«Det skal særlig legges vekt på om de hensyn som begrunner opprettelse av områdene eller sonene kan ivaretas på en annen og mindre inngripende måte. Et område eller en sone etter første ledd skal ikke ha en større utstrekning eller gjelde for lengre tid eller for flere luftromsaktiviteter enn det som er nødvendig for å ivareta formålet».*

I forskrift om luftromsorganisering § 23 fremkommer det at Luftfartstilsynet har adgang til å oppheve områder dersom grunnlaget for at de er etablert ikke lenger foreligger.

Luftfartstilsynet vurderer nå at grunnlaget for EN R402 Finnmark ikke lenger foreligger, og at restriksjonsområdet derfor bør fjernes.

### 3. Vurdering av behovet for å fjerne eller endre restriksjonene for det eksisterende området

#### 3.1. Retningslinjer for utredningen

Ved vurderingen av om det er behov for en regelverksendring, har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i føringene i regjeringens instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen). I utredningsinstruksen er det et minimumskrav at statlige tiltak skal utrede følgende 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?

#### 3.2. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Luftfartstilsynet har over tid erfart at restriksjonsområdet EN R402 medfører restriksjoner som er svært krevende for operatører av ubemannet luftfart å etterleve. Dette knytter seg spesielt til at det i restriksjonsområdet er et krav om å levere inn en fullstendig reiseplan for flyging, noe som ikke er vanlig for de fleste operatører av ubemannet luftfartøy.

Restriksjonsområdet EN R402 ble opprettet i en tid før ubemannet luftfart ble allment utbredt. Restriksjonene er derfor utformet med tanke på bemannet luftfart, da først og fremst ikke-regelbunden og privat flyging. Selv om utviklingen i både norske og internasjonale konsepter for integrering av bemannet og ubemannet luftfart legger til grunn, i alle fall i deler av luftrommet, en form for «reiseplaner» også for ubemannet luftfart, så vil de være i en form og med tilhørende krav som vil være tilpasset ubemannet luftfarts særegenheter. Ettersom et system for slike «reiseplaner» ennå ikke er etablert har Luftfartstilsynet ønsket å legge til rette for at også ubemannet luftfart kan operere i Øst-Finnmark på en hensiktsmessig måte.

I det forberedende arbeidet med å revidere forskriften som regulerer EN R402, har Luftfartstilsynet hatt vansker med å finne bakgrunnsinformasjon og forarbeider for de restriksjonene som forskriften nedfeller. Vi har hatt som forutsetning at det primært har vært forsvars- og sikkerhetsinteresser som har ligget til grunn for restriksjonene. Vi har derfor konsultert Forsvaret om saken. Forsvaret har angitt at de ikke har behov for at restriksjonsområdet opprettholdes i det hele tatt, hverken med hensyn til bemannede eller ubemannede luftfartøyer. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet kommet til at det ikke bare er hensiktsmessig å gjøre tilpasninger i forskriften for å tilrettelegge bedre for operatører av ubemannet luftfartøy, men at det fremstår mest hensiktsmessig å oppheve hele forskriften.

Luftfartstilsynet ønsker likevel å gjøre ytterligere undersøkelser for å klarlegge om det fremdeles er et behov for restriksjonsområdet EN R402. Hvis behovet fremdeles er til stede, så vil Luftfartstilsynet vurdere å *endre* restriksjonene i området, slik at det blir bedre tilrettelagt for operatører av ubemannet luftfartøy, i stedet for å fjerne hele restriksjonsområdet.

### 3.3. Hvilke tiltak er relevante?

Relevante tiltak vil være å fjerne restriksjonsområdet, alternativt å justere restriksjonene knyttet til området. Dette vil kreve en oppheving, eventuelt en endring, av forskrift 11. januar 1995 nr. 42 om opprettelse av restriksjonsområde EN R402, Finnmark.

Dersom vi kommer til at det ikke er grunnlag for å oppheve hele forskriften, vil det relevante tiltaket være å foreslå at kravene i forskriftens ikke skal gjelde for ubemannet luftfart. Endringen vi i så fall foreslår er å føye «ubemannet luftfartøy» til forskriftens punkt 1.1.4, som omhandler hvem restriksjonene i forskriften ikke gjelder for.

### 3.4. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Luftfartstilsynet kan ikke se at tiltaket vil reise noen prinsipielle spørsmål.

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

Luftfartstilsynet foreslår å fjerne EN R402 permanent. De positive effektene vil være at man fjerner unødvendige hindringer for luftfarten i Øst-Finnmark, og særlig at man legger bedre til rette for ubemannet luftfart.

De negative virkningene er at, uten andre kompensierende tiltak, så kan Forsvarets og lufttrafikkjenestens oversikt over ikke-regelbunden og privat flyging i Øst-Finnmark reduseres. En annen potensiell negativ effekt kan være at luftromsbrukerne, ved en oppheving av forskriften, kan forledes til å tro at *øvrige generelle* krav om innlevering av reiseplan ikke vil gjelde for området. De generelle kravene til innlevering av reiseplan, som blant annet stiller krav om reiseplan for flyging over internasjonale grenser, vil gjelde fullt ut i området som i dag dekkes av EN R402<sup>1</sup>, også etter at restriksjonsområdet eventuelt fjernes.

### 3.6. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet anbefaler å permanent fjerne restriksjonsområdet EN R402 Finnmark, ved å oppheve forskrift 11. januar 1995 nr. 42 om opprettelse av restriksjonsområde EN R402, Finnmark. Begrunnelsen er at Forsvaret har oppgitt at det ikke lenger er behov for å opprettholde restriksjonsområdet. Videre antas de positive virkningene av å legge til rette for at ubemannet luftfart kan gjennomføre sin aktivitet på en hensiktsmessig måte, å oppveie eventuelle negative konsekvenser av tiltaket.

### 3.7. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

---

<sup>1</sup> Se bestemmelsene SERA.4001 m. fl. i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012, som gjennomført i [forskrift om lufttrafikkregler og operative prosedyrer](#).

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at vi får belyst alle sidene av saken godt nok gjennom høringsrunden, og dermed kommer frem til en hensiktsmessig regulering.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling  
juridisk seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*

Mottakerliste:

Forsvaret  
Klima- og miljødepartementet  
Statens Havarikommisjon  
Miljødirektoratet  
Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet  
Transportstyrelsen  
Nasjonal Sikkerhetsmyndighet (Nsm)  
Politiets Helikoptertjeneste  
Politiets Sikkerhetstjeneste  
Utenriksdepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Energidepartementet  
Norsk Helikopteransattes Forbund  
Forsvarsdepartementet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden  
Politidirektoratet  
Industri Energi  
Landsorganisasjonen i Norge  
Forsvarsbygg  
Norsk Luftambulanseteknologi  
Norsk Luftambulanshelikopter  
Norsk Flygerforbund  
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Helse- og omsorgsdepartementet  
Parat  
Norsk Flygelederforening

NHO Logistikk og Transport  
Forsvarets Forskningsinstitutt  
Tolletaten  
Aopa Norway  
Norsk Flyoperatør Forbund  
Finnish Transport And Communications Agency Traficom  
Board of Airline Representatives in Norway  
Luftoperativt Inspektorat  
Hovedredningssentralen  
Stiftelsen Norsk Luftambulans