



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 89 LS

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

Endringer i luftfartsloven  
(ubemannet luftfart mv.) og samtykke  
til godkjenning av EØS-komiteens beslutning  
nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen  
av forordning (EU) 2018/1139 om felles  
regler for sivil luftfart og om opprettelse av  
et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 89 LS

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

Endringer i luftfartsloven  
(ubemannet luftfart mv.) og samtykke  
til godkjenning av EØS-komiteens beslutning  
nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen  
av forordning (EU) 2018/1139 om felles  
regler for sivil luftfart og om opprettelse av  
et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b>	5	4.4.3	Bruken av kvalifiserte enheter .....	25
			4.4.4	Forbud mot bruk av rusmidler ved bruk av droner .....	25
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	7			
2.1	Ny EASA-forordning .....	7	4.4.5	Prosessten ved bruk av restriksjonsområde .....	25
2.2	Høring av gjennomføringsbestemmelser .....	7	4.4.6	Erstatningsansvar og forsikring ...	26
			4.4.7	Straff for bruk av droner .....	27
			4.4.8	Forhindring av ulovlig dronebruk .....	28
<b>3</b>	<b>Nærmere om innholdet i forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)</b> .....	9	4.4.9	Regelteknisk gjennomføring av endringer i undersøkelsesforordningen og rapporteringsforordningen .....	28
3.1	Generelt om endringer fra forordning (EF) nr. 216/2008 .....	9	4.4.10	Økonomiske sanksjoner fra EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen .....	28
3.2	Endringer av mulig grunnlovsmessig betydning – sertifisering, tilsyn og håndheving .....	11			
3.3	Særlig om rettsakter gitt med hjemmel i forordning (EU) 2018/1139 .....	13	<b>5</b>	<b>Markedstilsyn med droner</b> .....	30
<b>4</b>	<b>Gjennomføring av forordningen i norsk rett</b> .....	15	<b>6</b>	<b>Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning</b> .....	31
4.1	Forordningen gjennomføres «som sådan i nasjonal rett» .....	15	6.1	EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 .....	31
4.2	Høring og høringsforslag .....	15	6.2	Forholdet til Grunnloven .....	33
4.2.1	Definisjon av luftfartøy .....	15	6.2.1	Tre generasjoner EASA-forordninger – tidligere stortingsbehandlinger .....	33
4.2.2	Bemanning, fartøysjef og tjenesten om bord .....	16	6.2.2	Vurderingskriteriene etter Grunnloven .....	34
4.2.3	Forbud mot bruk av rusmidler ved bruk av droner .....	16	6.2.3	Vurdering av forordning (EU) 2018/1139 .....	35
4.2.4	Trafikkstyringssystem for droner – U-Space .....	17	6.3	Konklusjon og tilrådning .....	38
4.2.5	Restriksjonsområder .....	17	<b>7</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....	40
4.2.6	Erstatningsansvar og forsikring ...	18			
4.2.7	Straff for bruk av droner .....	18	<b>8</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelserne i lovforslaget</b> ...	41
4.2.8	Krav om «bevis» for å føre drone ...	19			
4.2.9	Bruk av kvalifisert enhet – Qualified entity .....	19	<b>A Forslag til lov om endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.)</b> .....		46
4.2.10	Dom om tap av retten til å føre luftfartøy .....	19	<b>B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeiske byrå for flysikkerhet (EASA)</b> .....		49
4.2.11	Endring av undersøkelsesforordningen (EU) nr. 996/2010 ....	20			
4.2.12	Endring av rapporteringsforordningen (EU) nr. 376/2014 ....	21			
4.3	Høringsinstansenes syn .....	21			
4.4	Departementets vurdering .....	23			
4.4.1	Definisjonen av luftfartøy .....	23			
4.4.2	Krav til luftdyktighet og miljødyktighet for ubemannet luftfartøy (droner) – luftfartsloven kapittel IV	25			

## Vedlegg

1	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsdirektiv (EØF) nr. 3922/91 .....	50
2	EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) og vedlegg XIII (Transport) .....	161



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 89 LS

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

## Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. april 2024,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringer i lov om luftfart (luftfartsloven). Proposisjonen gjelder gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), og endring av forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, og opphevelse av forordning (EF) nr. 552/2004 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr.

216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EASA-forordningen).

Hovedformålet med den nye forordningen er som for forordningen den erstatter, forordning (EF) nr. 216/2008, å sikre et høyt sikkerhetsnivå innenfor sivil luftfart gjennom et harmonisert regelverk i Europa. I tillegg skal forordningen bl.a. sikre et høyt og ensartet nivå innen miljøvern, fremme fri bevegelighet av varer, tjenester og personer, etablere mer effektive sertifiseringsrutiner, bistå medlemsstatene i deres oppfyllelse av nasjonale forpliktelser i henhold til den globale

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Chicago-konvensjonen og fremme EUs syn på flystandarder og sikkerhetsregler gjennom samarbeid med tredjeland og internasjonale organisasjoner.

Den nye forordningen innebærer en overgang til en mer risiko- og ytelsesbasert regulering av flysikkerheten. Rettsakten er ment å skape en fleksibilitet som gjør det mulig å tilpasse kravene til de situasjonene de skal anvendes på. Videre skal rettsakten lukke «hull» i tidligere regelverk, og sikre at samspillet mellom flysikkerhet, security (forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten) og miljøvern ivaretas. Men disse andre målene er ikke selvstendige mål i forordningen. Regelverket skal også sikre integrering av nye forretningsmodeller og ny teknologi, blant annet ubemannet luftfartøy (droner). Videre åpner rettsakten på flere felter opp for bruk av egenerklæring i stedet for sertifisering på områder som er mindre sikkerhetskritiske. For eksem-

pel skal leverandører av bakketjenester gi en erklæring om at de oppfyller gjeldende krav.

Det er nødvendig med *lovendringer* for å gjennomføre forordningen i norsk rett. Forordningen har ikke økonomiske og administrative konsekvenser av betydning. EØS-komiteens beslutning anses å være en sak av særlig stor viktighet fordi forordningen åpner for *myndighetsoverføring* til EASA. Dette omtales nærmere i punkt 3.2 og kapittel 6.

Norge deltok på denne bakgrunn i EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 om innlemmelse av forordningen med forbehold om Stortingets samtykke. Stortingets samtykke til å godkjenne EØS-komiteens beslutning er derfor nødvendig, jf. Grunnloven § 26 annet ledd.

EØS-komiteens beslutning og forordning (EU) 2018/1139 i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Ny EASA-forordning

---

Europakommisjonen la 7. desember 2015 frem forslag til ny forordning om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), KOM (2015) 613. Hovedformålet med forslaget var å lage et regelverk for flysikkerhet i Europa som skulle håndtere de utfordringer europeisk luftfart sto overfor de neste 10 til 15 år. Forslaget utgjør en del av EUs luftfartsstrategi «An Aviation Strategy for Europe». Forordningen ble vedtatt av Europaparlamentet og Rådet 4. juli 2018 som europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), og endring av forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, og opphevelse av forordning (EF) nr. 552/2004 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91. Forordningen trådte i kraft 11. september 2018 i EU.

Forordning (EU) 2018/1139 erstatter europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), som ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011, jf. Prop. 27 S (2012–2013). Forordning (EF) nr. 216/2008 erstattet i sin tid europaparlamentets og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002, som ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004, jf. St.prp. nr. 44 (2004–2005). EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 innebar bl.a. at Norge ble deltaker i det europeiske byrået for flysikkerhet (EASA) som ble opprettet i henhold til forordningen, og at Norge forpliktet seg til å følge samme regelverk på flysikkerhetsområdet som EU-statene.

Som forordning (EF) nr. 216/2008 fastsetter forordning (EU) 2018/1139 i hovedsak overordnede regler. Mer detaljerte og utfyllende tekniske regler skal fastsettes i gjennomføringsregelverk. De overordnede reglene fastsettes av Europa-

parlamentet og Rådet, mens Kommisjonen er gitt myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter og delegerte rettsakter. Utkast til alle typer regelverk utarbeides av EASA. Kommisjonen bistår i regelverksarbeidet med gjennomføringsrettsakter av en komité med representanter fra medlemsstatene. For delegerte rettsakter rådspør Kommisjonen ekspertkomiteer med medlemmer utpekt av medlemsstatene.

Det ble i St.prp. nr. 44 (2004–2005) lagt til grunn at deltakelsen i EASA ville innebære en viss overføring av forvaltnings- og domsmyndighet på området for flysikkerhet. EASA fikk ved forordning (EF) nr. 1592/2002 myndighet til å fatte vedtak om sertifisering i enkelte klart definerte tilfeller som vil få direkte virkning også overfor private rettssubjekter i Norge og EU-domstolen kunne overprøve disse. I praksis dreier dette seg om et meget begrenset antall tilfeller. Disse bestemmelsene ble videreført i forordning (EF) nr. 216/2008, og videreføres i forordning (EU) 2018/1139.

### 2.2 Høring av gjennomføringsbestemmelser

---

Gjennomføring av forordning (EU) 2018/1139 krever at luftfartsloven endres. Til en viss grad er det også ønskelig å endre lovgivningen uten at endringer er strengt nødvendige. Samferdselsdepartementet sendte forslaget til gjennomføringsbestemmelser på høring ved brev av 12. mars 2019 med høringsfrist 11. juni 2019. Høringsnotatet var i stor grad utarbeidet av Luftfartstilsynet og basert på en systematisk gjennomgang av endringsbehovet. Det viktigste enkelttemaet i høringsnotatet er behovet for å endre lovbestemmelsene for å fange opp at droner fullt ut regnes som luftfartøy etter forordningen.

Følgende fikk høringsnotater til uttalelse:

Air Leap  
Airlift AS  
Avinor AS  
Avinor Flysikring AS

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Ben Air AS  
Board of Airline Representatives in Norway –  
BARIN  
Bristow Norway AS  
CHC HELIKOPTER SERVICE AS  
Danish Air Transport  
European Helicopter Center AS  
Finansdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Griff Aviation  
Hesnes Air AS  
Hovedorganisasjonen Virke  
Ikaros ANS  
Klima- og miljødepartementet  
Konkurransetilsynet  
Landsorganisasjonen i Norge  
Luftfartens funksjonærforening  
Luftfartstilsynet  
NHO Luftfart  
Nordic Unmanned  
Norges Luftsportforbund  
Norsk Flygelederforening  
Norsk Flygerforbund  
Norsk Flyoperatør Forbund  
Norsk Luftambulans AS  
North Flying A/S  
Norwegian Air Shuttle ASA

Notodden Lufthavn AS  
Rørosfly  
Scandinavian Airlines Norge AS  
SINTEF Teknologi og Samfunn  
SUN-AIR of Scandinavia A/S  
Sundt Air AS  
Sunnhordland Lufthavn AS  
Toll- og avgiftsdepartementet  
TORP Sandefjord Lufthavn AS  
UAS Norway  
Widerøes Flyveselskap AS

Følgende instanser hadde merknader til høringsforslaget:

Forsvarsdepartementet  
Landsorganisasjonen i Norge  
NHO Luftfart  
Norges Luftsportforbund  
Norsk Flygelederforening  
Norsk Luftambulans AS  
Norsk Presseforbund, Norsk Journalistlag,  
Norsk Redaktørforening  
Regelrådet

Høringsuttalelsene blir gjengitt og kommentert der de tematisk hører hjemme i kapittel 4.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### **3 Nærmere om innholdet i forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)**

#### **3.1 Generelt om endringer fra forordning (EF) nr. 216/2008**

Forordningens virkeområde fremgår av artikkel 2, og er i hovedsak en sammenslåing av innholdet i artikkel 1 og artikkel 4 i den tidligere EASA-forordningen (forordning (EF) nr. 216/2008).

De vesentligste utvidelsene av virkeområdet gjelder design, produksjon, vedlikehold og luftfartsoperasjoner med ubemannede luftfartøyer (droner) uansett størrelse og vekt, samt at bakkeoperasjoner (ground handling) omfattes. Dette følger av artikkel 2 nr. 1 (b) (iii) og nr. 1 (d).

En annen vesentlig endring er at statene kan velge å la de felleseuropeiske reglene i EASA-forordningen, og dermed også de underliggende forordningene, gjelde for statsluftfart (politi, brann og redning) og for militære flysikringstjenester (såkalt «opt-in»), jf. artikkel 2 nr. 6. Dette er områder som i utgangspunktet faller utenfor virkeområdet til de felleseuropeiske reglene. Adgangen til å anvende de felleseuropeiske reglene skal være fleksibel. Statene skal i utgangspunktet kunne velge hvilke av reglene som skal gjelde og skal kunne tilbakekalle eller endre dette valget på et hvert senere tidspunkt. Et eventuelt ønske om å la de felleseuropeiske reglene gjelde skal imidlertid notiseres til Kommisjonen og til EASA. Kommisjonen skal, dersom den mener at staten ikke oppfyller vilkårene, vedta en beslutning om at staten ikke kan ta i bruk de felleseuropeiske reglene som planlagt.

Mens tidligere forordning (EF) nr. 216/2008 fastsatte at EU kun kan regulere droner som veier 150 kg eller mer, gir forordning (EU) 2018/1139 EU kompetanse til å regulere all droneflygning, uavhengig av vekt og av om bruken er privat eller kommersiell. Dette innebærer en endring på to måter: All kommersiell flygning med droner under 150 kg vil være omfattet og EU gis kompetanse til å regulere privatflygning med droner, herunder droner produsert og solgt som leketøy.

Forordning (EU) 2018/1139 har allerede blitt brukt til å vedta tre utfyllende forordninger om droner som ikke blir lagt frem for Stortinget med denne proposisjonen, men som likevel påvirker forståelsen av EASA-forordningen og teksten nedenfor på en måte som gjør naturlig å nevne dem her:

- Kommisjonsforordning (EU) 2019/945 av 12. mars 2019 om ubemannet luftfartøysystem og om operatører av ubemannet luftfartøy fra tredjeland. Denne forordningen inneholder produktkrav til droner og om markedstilsyn med små masseproduserte droner.
- Kommisjonsforordning (EU) 2019/947 av 24. mai 2019 om regler og prosedyrer for luftfartsoperasjoner med ubemannet luftfartøy. Denne forordningen inneholder sikkerhetsregler for bruken (operasjonen) av droner i åpen og spesifikk kategori (se nedenfor).
- Kommisjonsforordning (EU) 2021/664 av 22. april 2021 om et rettslig rammeverk for U-space (se punkt 4.2.5). Denne forordningen innebærer at medlemsstatene kan fastsette områder i luftrommet (U-space-luftrommet) der droner bare kan fly dersom de benytter seg av et sett digitale og automatiserte tjenester (U-space-tjenester), slik som flygetillatelse, identifikasjonstjeneste, stedsbevissthet med mer.

Forordning (EU) 2018/1139 innebærer videre at masseproduserte droner som representerer lav risiko, i utgangspunktet skal reguleres gjennom EUs markedsregulering ved forordning (EF) nr. 765/2008 og beslutning (EF) nr. 768/2008 (som omhandler produksjon og markedsføring av produkter; gjennomført i Norge i EØS-vareloven). Forordning (EF) nr. 765/2008 er relativt nylig revidert av EU ved forordning (EU) 2019/1020, men denne er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen. Se mer om dette i kapittel 5.

Reguleringen av ubemannet luftfart fordeler seg på tre kategorier av droner:

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- Åpen kategori (lavest risiko): sikkerheten skal ivaretas gjennom operasjonelle begrensninger, fastsetting av industristandarder, fastsettelse av visse funksjonalitetskrav i markedslovgivningen og visse operative bestemmelser.
- Spesifikk kategori (middels risiko): godkjenning fra luftfartsmyndighetene, mulig assistert av en såkalt kvalifisert enhet (QE), basert på operatørens risikovurderinger. Operasjoner skal skje basert på en manual hvor risikoreduerende tiltak fremgår. Operatører i denne kategorien er underlagt tilsyn fra luftfartsmyndighetene.
- Sertifisert kategori (høyest risiko): kravene vil være sammenlignbare med kravene for bemannet luftfart. Tilsyn skal utføres av luftfartsmyndighetene, som også skal utstede nødvendige sertifikater og godkjenninger. EASA skal utføre sertifisering av design av luftfartøy og operatører fra tredjeland.

Forordning (EU) 2018/1139 åpner for at statene kan fastsette nasjonale tilleggskrav til droneoperasjoner, når kravene knytter seg til forhold som faller utenfor virkeområdet til forordningen. Et praktisk tilfelle kan være krav til samfunnssikkerhet og personvern. Se artikkel 56 nr. 8.

Etter forordningens artikkel 33 utvides virkeområdet til også å gjelde leveranse av lufthavnrelaterte tjenester og tjenester knyttet til trafikkavvikling på oppstillingsplass. Lufthavnrelaterte tjenester omfatter blant annet bagasjehåndtering, av-ising og drivstoffleveranser. Trafikkavvikling på oppstillingsplass omfatter styring av flybevegelser, biler og annen type trafikk på områder som ikke benyttes til taksing, avgang og landing. Leverandører av slike tjenester skal ikke sertifiseres, men avgi en erklæring om at de oppfyller de kravene som gjelder. Se artikkel 37 punkt 2.

Forordningen inneholder en ny bestemmelse om miljøvern innen sivil luftfart, jf. artikkel 87. Formålet er å se sammenhengen mellom tekniske standarder og miljøeffekter. EASA skal bistå Kommisjonen ved fastleggelsen og koordineringen av luftfartspolitikken for miljøvern. EASA skal minst hvert tredje år publisere en statusrapport for miljøvern innen sivil luftfart.

Forordningen inneholder en ny bestemmelse som tar sikte på å sikre at medlemsstatene, Kommisjonen og EASA skal samarbeide om security (herunder digital sikkerhet) slik at den gjensidige avhengigheten mellom ordinær flysikkerhet (safety) og security blir ivaretatt, jf. artikkel 88. For eksempel skal det ved design av luftfartøy tas hensyn både til ordinær flysikkerhet og behovet

for å forebygge anslag. Dette kan gjelde utformingen av låssystemer for cockpitdør, beskyttelse av datasystemer om bord i luftfartøy eller beskyttelse av lufttrafikkstyringssystemer.

EASA-forordningens kapittel II introduserer nye regler om sikkerhetsstyring innen sivil luftfart. Bestemmelsene pålegger Kommisjonen, EASA og medlemsstatene å etablere flysikkerhetsprogram og flysikkerhetsplaner.

Artikkel 5 regelfester at Kommisjonen skal utarbeide et flysikkerhetsprogram for europeisk luftfart (European Aviation Safety Programme – EASP). Dette programmet skal blant annet omfatte en sikkerhetspolicy og sikkerhetsmål, og beskrive hvordan risikostyringsarbeid i luftfarten skal løses på europeisk nivå.

Artikkel 6 stiller krav om at EASA skal utarbeide en europeisk flysikkerhetsplan (European Plan for Aviation Safety – EPAS). Planen skal være forankret i flysikkerhetsprogrammet, og identifisere de viktigste flysikkerhetsområdene og beskrive konkrete tiltak for å forbedre sikkerheten innen disse områdene.

Artikkel 7 og 8 stiller tilsvarende krav til medlemsstatene, hvor disse skal utarbeide et nasjonalt flysikkerhetsprogram (State Safety Program) og en nasjonal plan for flysikkerhetsarbeidet (State Safety Plan). Bestemmelsene i EASA-forordningen lovfester ICAOs krav til statene om å utarbeide et nasjonalt flysikkerhetsprogram, som Norge er folkerettslig forpliktet til å følge gjennom medlemskapet i ICAO (Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart). Både flysikkerhetsprogrammet og planen for flysikkerhetsarbeidet skal være koordinert med det motsvarende flysikkerhetsprogrammet og flysikkerhetsplanen på europeisk nivå. Norge innførte 27. juni 2017 et nasjonalt flysikkerhetsprogram.

I forordningens artikkel 63 fremgår det at EASA i samarbeid med nasjonale myndigheter skal etablere en ordning for samling og deling av inspektører og annet personell som sertifiserer og utøver tilsyn («Europeiske luftfartsinspektører»). Både EASA og nasjonale myndigheter kan ved behov be om assistanse fra disse luftfartsinspektørene i gjennomføringen av tilsyn og sertifisering. Dette kan for eksempel være aktuelt dersom relevant kompetanse ikke er tilgjengelig nasjonalt.

Forordningens artikkel 70 gir en medlemsstat rett og plikt til å treffe umiddelbare sikkerhetstiltak som går ut over eller bryter med innholdet i bestemmelsene i EASA-forordningen og de underliggende forordningene, dersom dette anses som nødvendig for å reagere på et sikkerhetsproblem

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

innen sivil luftfart. Slike tiltak kan være å fatte vedtak eller vedta nasjonale regler som går ut over det de felleseuropeiske reglene ellers gir anledning til. Bestemmelsen oppstiller tre kumulative vilkår for at en medlemsstat skal kunne treffe slike tiltak: (1) Det må foreligge en alvorlig sikkerhetsrisiko som krever umiddelbar handling. (2) Risikoen kan ikke motvirkes tilstrekkelig gjennom å anvende de eksisterende reglene. (3) Det stilles krav om at tiltaket må være en forholdsmessig reaksjon på risikoen. Når en stat treffer et slikt tiltak skal dette umiddelbart varsles til Kommisjonen, EASA og de andre medlemsstatene. Dersom tiltaket har en varighet ut over åtte måneder, eller tiltaket er truffet gjentatte ganger med en samlet varighet på over åtte måneder, skal Kommisjonen prøve om tiltaket som er truffet samsvarer med de nevnte vilkårene. Hvis vilkårene ikke anses oppfylt vil staten plikte å tilbakekalle eller oppheve tiltaket.

Forordningens artikkel 71 nr. 1 regulerer i hvilken grad statene kan vedta midlertidige unntak fra de felleseuropeiske reglene i EASA-forordningen og utfyllende regelverk (gjennomføringsrettsakter eller delegerte rettsakter). Slike midlertidige unntak skal bare prøves av Kommisjonen dersom de varer over åtte måneder eller er gitt gjentagende med en samlet varighet på mer enn åtte måneder.

Vedleggene til EASA-forordningen fastsetter såkalte essensielle sikkerhetskrav til de ulike fagområdene innen sivil luftfart. Disse essensielle kravene skal utfylles gjennom EASA-forordningens øvrige regler og gjennom utfyllende regelverk.

Dersom en medlemsstat kan demonstrere at de essensielle kravene kan oppfylles på andre måter enn gjennom de nevnte felleseuropeiske reglene, og samtidig kan demonstrere at dette medfører vesentlige fordeler for sikkerheten eller for effektiviteten reglene gir for aktører i markedet, kan medlemsstaten be om at reglene endres for å tillate den alternative fremgangsmåten. EASA skal deretter evaluere forespørselen fra medlemsstaten og gi råd til Kommisjonen når den skal ta stilling til forespørselen. Dette følger av artikkel 73 nr. 3.

EASAs rolle med hensyn til koordinering av innsamling, utveksling og analyse av opplysninger på europeisk nivå videreutvikles, jf. artikkel 74. EASA skal, i samarbeid med Kommisjonen og medlemsstatene, etablere og forvalte et nytt sentralt datalager hvor formålet er å samle inn og lagre opplysninger som er relevante for sertifisering, tilsyn og håndheving. Medlemsstatene skal kunne benytte datalageret til å utveksle opplys-

ninger om blant annet sertifikater og piloters helsemessige tilstand. Bestemmelsene om beskyttelse av opplysninger og informasjonskilder er tilsvarende som for datalageret hvor rapporter som samles inn under rapporteringsforordningen (EU) nr. 376/2014 lagres.

Forordning (EU) 2018/1139 inneholder videre bestemmelser om byråets administrative struktur og styring som er oppdatert i tråd med de sentrale prinsippene for styring av EUs byråer som ble vedtatt i 2012. De oppdaterte bestemmelsene er også i noen grad bygget på praksis knyttet til økonomi, administrasjon, og regnskap som har etablert seg i EASA.

I artikkel 139 i forordningen fremgår det blant annet at forordning (EU) 2018/1139 opphever forordning (EF) nr. 216/2008.

Forordningen inneholder ti vedlegg med ytterligere presisering av essensielle krav mv.

### **3.2 Endringer av mulig grunnlovsmessig betydning – sertifisering, tilsyn og håndheving**

Forordning (EU) 2018/1139 inneholder videre bestemmelser som åpner opp for overføring av myndighetsansvar og tilsynsoppgaver til andre medlemsstater og til EASA, og delegering av tilsynsoppgaver til private aktører og andre organisasjoner. Disse reglene, som oppstilles i forordningens artikkel 64, 65, 66, 69 og 80 reiser enkelte problemstillinger som det er hensiktsmessig å behandle særskilt. De av disse bestemmelsene som kan innebære myndighetsoverføring blir fulgt opp og drøftet i kapittel 6 om forholdet til Grunnloven.

I artikkel 64 er det tatt inn en bestemmelse som omhandler muligheten en stat har til selv å anmode om overføring av ansvaret for sertifisering, tilsyn og håndheving til enten EASA eller til en annen medlemsstat. Dette innebærer en endring sammenlignet med tidligere forordning (EF) nr. 216/2008, hvor en slik mulighet kun eksisterte for overdragelse av sertifiserings- og tilsynsoppgavene for produksjonsorganisasjoner og flygesimulatorer, samt sikkerhetsgodkjenning av operatører fra land utenfor EU/EØS.

Den nye bestemmelsen gir en generell adgang til å overføre tilsynsmyndighet til EASA eller til en annen medlemsstat. Myndighetsoverføringen skal kunne gjelde innenfor alle tilsynsområdene og for alle eller enkelte tilsynsobjekter innen disse områdene. Ved slik overføring av myndighetsansvar, blir EASA eller den aktuelle medlems-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

staten ansvarlig myndighet for området eller tilsynsobjektet overføringen gjelder.

Overføring av myndighetsansvar etter bestemmelsen, er betinget av gjensidig samtykke mellom de involverte myndighetene. Overføringen skal videre kun skje når myndigheten som påtar seg ansvaret, har forsikret seg om at den effektivt kan utføre alle oppgavene den blir ansvarlig for. For å styre overføringen, skal de involverte myndighetene utarbeide en felles gjennomføringsplan.

EASA skal utarbeide og gjøre tilgjengelig en liste over statene som på denne måten har overført myndighetsoppgaver og på hvilke områder dette gjelder.

Når overføringen er gjennomført, blir staten som opprinnelig hadde myndighetsansvaret fritatt fra dette med hensyn til forpliktelsene som følger av EASA-forordningen og de underliggende rettsaktene. Det presiseres imidlertid at overføringen ikke berører rettigheter og forpliktelser som staten har etter Chicago-konvensjonen. Den aktuelle staten skal derfor informere om myndighetsoverføringen til ICAO.

Fra Kommisjonens side er bestemmelsen begrunnet ut fra et ønske om å legge til rette for en best mulig utnyttelse av de totale tilsynsressursene i fellesskapet. Eksemplet som er brukt er at stater som har lite aktivitet innen et segment innen luftfarten, og dermed har ressursmessige utfordringer med å opprettholde en tilfredsstillende tilsynsaktivitet og kompetanse på området, skal kunne sette bort myndighetsansvaret til stater som har de nødvendige ressursene eller EASA. En slik myndighetsoverføring innvirker ikke på retten og plikten en stat har til å utstede lisens til luftfartsoperatører som utfører ervervsmessig lufttransport, jf. forordning (EF) nr. 1008/2008. Lisensmyndigheten vil dermed fortsatt være staten hvor operatøren har sitt hovedforretningssted (principle place of business).

Det er helt frivillig for en medlemsstat å benytte seg av ordningen som er regulert i artikkel 64. Den innebærer derfor ingen myndighetsoverføring i Grunnlovens forstand, og vil ikke bli fulgt opp i kapittel 6.

Artikkel 65 gir mulighet for at en luftfartsorganisasjon, for eksempel et flyselskap, som opererer i to eller flere land, kan be om at EASA overtar ansvaret for sertifisering, tilsyn og håndheving av organisasjonen. Bestemmelsen er ny sammenlignet med dagens EASA-forordning. Denne typen overføring av kompetanse skal bare skje etter samtykke fra berørte stater og EASA. Nektet samtykke må begrunnes med at det å miste den aktu-

elle oppgaven vil svekke det nasjonale tilsynsorganets evne til å utføre sine oppgaver.

EASA kan bare påta seg å bli ansvarlig myndighet dersom byrået anser at alle tilhørende oppgaver kan utføres på en effektiv måte. Under overføringen skal hjemstaten involveres ved at den sammen med EASA skal utarbeide en gjennomføringsplan for overføringen, som partene sammen skal gjennomføre. Når EASA har blitt ansvarlig myndighet, skal hjemstaten fritas fra dette ansvaret.

Bestemmelsen gjelder bare for organisasjoner som opererer i to eller flere land (flernasjonalt). Dette er i artikkel 65 nr. 1 angitt som organisasjoner som er sertifisert (f.eks. med AOC (Air Operators Certificate) eller sertifisert som verkstedorganisasjon etc.) i én stat, og i tillegg har, eller planlegger å ha, store deler av sin virksomhet i én eller flere andre medlemsstater. Regelen gjelder også flernasjonale selskaper som er under etablering. Muligheten skal også være åpen for to eller flere organisasjoner, som gjennom å ha hovedforretningssted i ulike stater, er sertifisert av ulike stater, forutsatt at de har eller kan søke om å bli sertifisert for samme type luftfartsvirksomhet. Alle luftfartsorganisasjoner, slik som flyselskaper, vedlikeholdsorganisasjoner, treningsorganisasjoner, lufthavnoperatører, ATM/ANS-leverandører og flymedisinske sentre, skal kunne be EASA bli ansvarlig myndighet såfremt organisasjonen fyller vilkåret om å operere flernasjonalt.

Hensikten bak reglene synes å være å legge til rette for et mer effektivt tilsyn med multinasjonale selskaper, hvor tilsynet skal utføres av EASA som én myndighet, fremfor av flere staters myndigheter. At tilsyn utføres av én tilsynsmyndighet vil også kunne gi en sikkerhetsgevinst, ettersom det kan veie opp for eventuelle ulemper en oppdeling av selskaper og mangel på oversikt over selskapsstrukturen og tillatelser (fragmentering) kan medføre.

Artikkel 65 blir vurdert i kapittel 6.

Artikkel 66 inneholder en regel som gir EASA myndighet til å overta staters tilsynsansvar dersom staten selv ikke ivaretar sitt ansvar tilfredsstillende.

Artikkel 66 legger opp til en prosess i flere trinn: (1) EASA avdekker gjennom sitt standardiseringsarbeid alvorlig og vedvarende svikt i hvordan staten ivaretar sine oppgaver. (2) Kommisjonen anmoder medlemsstaten om å rette opp de manglene som er identifisert. (3) Staten retter ikke opp manglene på en tilfredsstillende måte og dette setter flysikkerheten i fare. (4) På oppfordring fra kommisjonen skal EASA og den berørte staten sammen utarbeide et midlertidig program for tek-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

nisk bistand. (5) Dersom den aktuelle staten erkjenner at («recognises that») bistandsprogrammet ikke blir gjennomført som planlagt, skal den informere Kommisjonen om det, og skal deretter enten overføre sin tilsynsrolle til EASA, til en annen medlemsstat eller gjennomføre andre tiltak for å rette manglene. Overføringen skal begrenses til det som er strengt nødvendig.

Iverksettelsen av en slik myndighetsoverføring medfører at EASA avløser staten som ansvarlig myndighet på det aktuelle området. Myndighetsoverføringen skal derfor registreres hos EASA, og den aktuelle staten plikter å informere ICAO om ordningen.

En tilsvarende bestemmelse finnes ikke i den tidligere EASA-forordningen (EF) nr. 216/2008. Kommisjonen har beskrevet bestemmelsen som en nødmekanisme og som en siste utvei for å ivareta flysikkerheten. Det er naturlig å lese bestemmelsen som en håndhevingsmekanisme som kan benyttes først når vanlig kontroll med nasjonale tilsynsmyndigheter ikke er tilstrekkelig.

Artikkel 66 blir vurdert i kapittel 6.

Artikkel 69 regulerer EASAs og de nasjonale myndighetenes adgang til å sette ut myndighetsoppgaver til såkalte kvalifiserte enheter (QE – Qualified Entities). Dette er organisasjoner som står utenfor luftfartsmyndigheten, men som i henhold til en avtale utfører oppgaver på vegne av den. Se den mer generelle omtalen av kvalifisert enhet i punkt 4.2.9.

For å bli en kvalifisert enhet må organisasjonen godkjennes gjennom en såkalt akkreditering. Akkrediteringen kan foretas av EASA eller en medlemsstat når organisasjonen er funnet å oppfylle kravene til kvalifiserte enheter i vedlegg VI til forordningen («Grunnleggende krav til godkjente organer»), jf. artikkel 69 nr. 1. Dette vedlegget lister opp overordnede krav til habilitet og kvalifikasjoner for ledelsen og de som skal utføre oppgavene i den kvalifiserte enheten.

Regelen åpner også for at flere myndigheter kan gå sammen om å akkreditere en kvalifisert enhet til å utføre oppgaver på vegne av dem. Dersom EASA eller en nasjonal myndighet har akkreditert en organisasjon til å bli kvalifisert enhet, skal denne akkrediteringen anerkjennes av andre lands myndigheter. Dersom disse myndighetene selv ønsker å benytte denne kvalifiserte enheten, vil de selv kunne vurdere hvilke oppgaver enheten skal ivareta, uavhengig av om enheten også er akkreditert av en annen myndighet til å utføre andre oppgaver, jf. artikkel 69 nr. 4.

Muligheten for å akkreditere kvalifiserte enheter til å utføre myndighetsoppgaver finnes

også i tidligere forordning (EF) nr. 216/2008, men gjelder i dag bare utførelse av tilsyns- og inspeksjonsoppgaver. I artikkel 58 utvides imidlertid muligheten til å utføre oppgaver på vegne av luftfartsmyndigheten til å også omfatte sertifiserings- og håndhevingsoppgaver.

Det fremgår ingen organisasjonsmessige vilkår for å kunne bli akkreditert som en kvalifisert enhet. Det må derfor også kunne tenkes at en enhet opprettet av offentlige myndigheter kan benyttes som kvalifisert enhet.

Artikkel 69 gir bare nasjonale tilsynsmyndigheter en mulighet til («kan tildele sine oppgaver knyttet til») å benytte seg av kvalifiserte enheter – men gir ingen plikt til benytte seg av dem. Bestemmelsen stiller bare krav til bruken av slike enheter. Bestemmelsen innebærer derfor i seg selv ikke overføring av myndighet og reiser derfor ikke grunnlovsspørsmål.

Artikkel 69 blir derfor ikke vurdert i kapittel 6.

Artikkel 80 gir ny myndighet til EASA innen flysikringsområdet, nærmere bestemt innen ATM/ANS. Dette står for Air Traffic Management, som på norsk kalles lufttrafikktenester og Air Navigation Services, som på norsk kalles flysikkerhetstjenester. For det første gis EASA ansvar for å godkjenne de organisasjoner som er involvert i design, produksjon og vedlikehold av ATM/ANS-utstyr. For det andre gis EASA ansvar for å godkjenne selve ATM/ANS-utstyret, herunder å gi detaljerte spesifikasjonskrav for slikt utstyr.

Det har tidligere ikke vært noe krav til slike godkjenninger, verken av organisasjoner som er involvert i design, produksjon og vedlikehold av ATM/ANS-utstyr, eller for godkjenning av selve ATM/ANS-utstyret. Frem til nå har man hatt krav i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 om at ATM/ANS-utstyr skal være i samsvar med standardiserte spesifikasjoner. Producentene av ATM/ANS-utstyr og ytere av ATM/ANS-tjenester har til nå måttet erklære at deres utstyr er i samsvar med disse kravene. Nasjonale tilsynsmyndigheter har hatt en overordnet rolle i å kontrollere dette. Det har imidlertid vært krevende for de nasjonale myndighetene å finne en lik måte å utøve denne kontrollen på.

Artikkel 80 blir vurdert i kapittel 6.

### **3.3 Særlig om rettsakter gitt med hjemmel i forordning (EU) 2018/1139**

Kommisjonen har vedtatt en rekke rettsakter med hjemmel i forordning (EU) 2018/1139, ut over de

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

tre drone-forordningene som er listet i punkt 3.1. EØS-komiteens beslutning nr. 115/2023 av 28. april 2023 innlemmer mange av disse i EØS-avtalen fra samme dato som forordning (EU) 2018/1139. Store deler av dette underliggende regelverket er av utpreget teknisk karakter, og

mye er allerede gjort gjeldende som norsk rett for å opprettholde et harmonisert nivå med EU innen flysikkerhet.

Ingen av disse forordningene reiser egne grunnlovsmessige spørsmål som blir behandlet i denne proposisjonen.



## 4 Gjennomføring av forordningen i norsk rett

### 4.1 Forordningen gjennomføres «som sådan i nasjonal rett»

Forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA) ble publisert i Den europeiske unions tidende 22. august 2018 og anvendes i EU fra 11. september 2018.

I EU gjelder forordninger som overnasjonale lover i den enkelte medlemsstat i kraft av å være vedtatt av de kompetente EU-organene. Ettersom EØS-avtalen ikke innebærer overføring av lovgivningsmyndighet til fellesskapsorganene, får forordningen ikke direkte virkning i Norge og må gjennomføres i nasjonal rett. Det følger av EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a at en forordning som er EØS-relevant kan gjøres til en del av den interne rettsorden «som sådan». En slik gjennomføring bør som hovedregel skje ved inkorporasjon. Det innebærer at det vedtas en lov- eller forskriftsbestemmelse som fastsetter at forordningen i EØS-tilpasset form skal gjelde direkte i norsk rett. Gjennomføring av forordninger kan unntaksvis skje gjennom transformasjon, hvilket innebærer at det vedtas en lov eller forskrift som i mer eller mindre bearbeidet form gjengir bestemmelsene i den aktuelle forordningen i norsk språkdrakt. Lovavdelingen i Justis- og beredskapsdepartementet anbefaler som hovedregel gjennomføring av forordninger ved inkorporasjon. Dette ivaretar hensynet til rettsenhet.

For å ivareta disse hensynene vil forordning (EU) 2018/1139 bli gjennomført på to måter: For det første vil den som sådan bli gjennomført som forskrift gitt i medhold av luftfartsloven. Denne regelteknikken har vært benyttet også ved gjennomføringen av de to tidligere versjonene av EASA-forordninger. En ny forskrift planlegges å erstatte forskrift av 26. februar 2013 nr. 219 om felleseuropeiske sikkerhetsregler for sivil luftfart og om etableringen av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EASA-forskriften). For det andre må det gjøres to typer endringer i luftfartsloven: Generelle begreper og prinsipper i loven må endres for å tilpasses droner som en særskilt type luftfartøy. Fordi den nye EASA-forordningen endrer to

andre forordninger (376/2014 og 996/2010) som ordrett er gjort til en del av luftfartsloven, må også disse endringene fanges opp i loven.

### 4.2 Høring og høringsforslag

Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2019 en høring av diverse endringer i luftfartsloven blant annet for å muliggjøre gjennomføring av den nye EASA-forordningen. Notatet var utarbeidet av Luftfartstilsynet, og omtales derfor som tilsynets forslag i det følgende. Høringen omfattet også endringer som ikke er knyttet til EASA-forordningen, og som ikke vil bli omtalt nedenfor. De følgende punktene presenterer de viktigste lovendringene som ble foreslått i høringsnotatet. Detaljene fremgår av selve lovteksten med utfyllende kommentarer. Noen av forslagene går lenger enn det som er strengt nødvendig for å gjennomføre den nye EASA-forordningen, og er typisk foreslått for å sikre et konsistent regelverk.

#### 4.2.1 Definisjon av luftfartøy

Den gradvis økte bruken av ubemannet luftfartøy (droner) de siste ti årene gjør at det har blitt viktig å avklare om slike fartøy er å regne som luftfartøy i luftfartslovens forstand. Frem til vedtagelsen av den nye EASA-forordningen har det vært en viss usikkerhet om hvorvidt alle droner er å anse som luftfartøy, og i så fall hvilke deler av dronesystemet (styringssystem og styringsenhet) som utgjør et luftfartøy. For at det ikke skal være noen tvil om hva som utgjør et ubemannet luftfartøy, la Luftfartstilsynet til grunn at det er ønskelig å ta definisjonen av luftfartøy og ubemannet luftfartøy fra den nye EASA-forordningen inn i luftfartsloven. Dette vil sikre at det er en felles forståelse av dette begrepet på tvers av de ulike regelverkene som er gitt med hjemmel i luftfartsloven.

Begrepet luftfartøy er ikke definert i dagens lov, men det har vokst frem en forståelse av begrepet basert på forarbeider og praksis. I forarbeidene fra 1959 (Ot.prp. nr. 52 (1959–60))

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

heter det på side 6: «Utkastet har i motsetning til gjeldende luftfartslov (dens § 1) ingen definisjon av begrepet «luftfartøy». Spørsmålet om hva som skal regnes for luftfartøy i lovens forstand, vil bero på en tolkning av de enkelte bestemmelsene hvor uttrykket forekommer, og det kan tenkes at en ikke vil legge til grunn samme luftfartøybegrep i alle relasjoner.»

I den nye EASA-forordningen er luftfartøy definert slik<sup>1</sup>: ««luftfartøy» enhver maskin som kan holdes oppe i atmosfæren av andre reaksjoner i luften enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten». I forlengelsen av dette er «ubemannet luftfartøy» definert som (uoffisiell oversettelse): ««ubemannet luftfartøy» ethvert luftfartøy som er selvstyrt eller konstruert for å være selvstyrt, eller for å fjernstyres uten fører om bord». Endelig definerer forordningen utstyr til fjernstyring av droner<sup>2</sup> (uoffisiell oversettelse): ««utstyr til kontroll av ubemannet luftfartøy» betyr ethvert instrument, utstyr, mekanisme, apparat, tilbehør, software eller tillegg som er nødvendig for sikker flygning av et ubemannet luftfartøy, og som ikke er en del av eller befinner seg om bord på fartøyet».

Frem til klargjøringen i den nye EASA-forordningen har det trolig vært en viss usikkerhet om alle droner er å anse som luftfartøy etter norsk rett. I forlengelsen av dette har det også vært usikkerhet om hvilke deler av en drone med tilhørende styringssystem/styringsenhet som utgjør et luftfartøy. I høringsnotatet foreslo derfor Luftfartstilsynet å ta de to nevnte definisjonene av «luftfartøy» og «ubemannet luftfartøy» inn i luftfartsloven § 2-1, som et nytt annet ledd.

#### 4.2.2 Bemanning, fartøysjef og tjenesten om bord

Flere av bestemmelsene i luftfartsloven kapittel V og VI krever at «den som gjør tjeneste på luftfartøy» skal ha sertifikat som er utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten. For ubemannet fartøy er det selvsagt ikke snakk om å gjøre tjeneste om bord. I følge den nye EASA-forordningen er det heller ikke slik at alle som fører droner, eller utfører oppgaver i tilknytning til bruk av droner, må ha sertifikat. Det vil typisk ikke gjelde for personer som fører droner i åpen kategori. EASA-forordningen krever derfor at sertifiseringskravene må kunne differensieres avhengig av hva slags luftfartøy en person fører. I høringsnotatet ble det

<sup>1</sup> Artikkel 3 nr. 28

<sup>2</sup> Artikkel 3 nr. 32

derfor foreslått mer nyanserte bestemmelser i luftfartsloven kapittel V og VI. I det følgende nevnes de viktigste.

Luftfartsloven § 5-3 hjemler forskriftskrav om opplæring, alder, fysisk og psykisk skikkethet mv. for den som skal gjøre tjeneste på et luftfartøy. Det vil være nødvendig å fastsette slike krav for førere av droner, og bestemmelsen ble derfor foreslått endret for å klargjøre at slik tjeneste også omfattes av bestemmelsen.

Luftfartsloven § 6-1 krever at det alltid skal være en fartøysjef ved bruk av luftfartøy. Fartøysjefen har ansvar for at luftfartøyet, bemanningen og at bruken av fartøyet skjer etter de krav som gjelder. Bestemmelsen er formulert på en måte som ser ut til å forutsette at tjenesten skjer om bord. Ved bruk av ubemannet luftfartøy er det også behov for at det utpekes en fartøysjef som har den øverste myndighet til å ta beslutning. Luftfartsloven § 6-1 ble derfor foreslått endret for å klargjøre dette. For enkle droner vil pilot og fartøysjef typisk være samme person, men for komplekse operasjoner kan flere personer være direkte involvert i bruken av fartøyet. Da er det viktig at én av dem utpekes som fartøysjef, med de pliktene og rettighetene som følger av luftfartsloven og utfyllende forskrifter.

Luftfartsloven § 6-7 ble foreslått endret for å gjøre det klart at dokumenter som normalt er plikting å ha om bord i fartøyet, ikke trenger å være det ved bruk av droner.

Luftfartsloven § 6-10 pålegger tjenestegjørende om bord på luftfartøy å lyde ordre fra sine foresatte i tjenesten, å «vise omsorg for fartøy, ombordværende og gods og ellers samvittighetsfullt utføre sine tjenesteplikter». I høringsnotatet ble det foreslått å presisere at lignende plikter også kan gjelde for personell som har en rolle ved bruk av ubemannet fartøy der en av flere piloter er fartøysjef.

#### 4.2.3 Forbud mot bruk av rusmidler ved bruk av droner

Luftfartsloven § 6-11 fastsetter forbud mot å være påvirket av rusmidler i tilknytning til tjeneste om bord på luftfartøy. Bestemmelsen er en vesentlig sikkerhetsregel i luftfartsloven. Den nye EASA-forordningen krever at også førere av droner må være omfattet av forbudet. Spørsmålet tilsynet stilte seg er om enhver flygning med ubemannet luftfartøy, og særlig privatpersoners bruk av små droner (leketøy) skal være omfattet av forbudet. Til sammenligning finnes det ikke et alminnelig forbud mot å føre radiostyrt lekebil når man er

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

alkoholpåvirket, selv om et slikt forbud finnes for andre kjøretøy.

Et ubemannet luftfartøy kan, når det har en viss størrelse, forårsake skade tilsvarende som et bemannet luftfartøy. Droner kan bevege seg raskt og oppnå stor energi. Større droner kan på grunn av sin masse forårsake stor skade på alt det treffer ved et sammenstøt. Små droner som treffer et annet luftfartøy, kan forårsake en luftfartsulykke. På sikt vil ubemannet luftfartøy kunne tas i bruk til lufttransport. Ved sammenstøt vil dermed passasjerer og gods om bord kunne ta skade.

Etter det Luftfartstilsynet kjenner til er det ikke gjennomført studier som klarlegger utveitydig en grense for hvilken vekt en drone må ha for at den skal kunne forårsake alvorlig skade på et annet luftfartøy som den kolliderer med. Skadeomfanget vil avhenge av størrelse og vekt på dronen, fart, konstruksjon, batteristørrelse osv. Det vil også være avgjørende hvor på det andre fartøyet dronen treffer, enten det er i motor, flykropp eller instrumentering, eller om dronen knuser glass i cockpit og rammer pilot. Skader og konsekvenser for helikopter kan bli mer alvorlige enn for fly. Konsekvensene vil også avhenge av hvilken fase av flygningen luftfartøyet er i når det blir truffet. Kollisjon rett før landing vil kunne ha større konsekvenser enn dersom fartøyet befinner seg høyere på ulykkestidspunktet.

Ut fra risikoen la derfor Luftfartstilsynet til grunn at personer som opererer ubemannet luftfartøy ikke må være påvirket av alkohol eller andre rusmidler.

I de utfyllende gjennomføringsreglene som senere har blitt vedtatt i medhold av den nye EASA-forordningen, er det lagt opp til at det skal være forbudt å fly ubemannet luftfartøy – uansett størrelse – hvis man er påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Det ble derfor lagt til grunn i høringsnotatet at luftfartsloven § 6-11 må gjelde for førere av ubemannet luftfartøy uansett størrelse.

Luftfartsloven § 6-12 forbyr i tillegg inntak av alkohol eller andre rusmidler i tjenestetiden (sml. å være påvirket), i et tidsrom på åtte timer før tjenesten og i seks timer etter tjenesten når vedkommende må forstå at det kan bli innledet politietterforskning om vedkommendes forhold i tjenesten.

Luftfartstilsynet la til grunn at forbudet mot inntak av rusmiddel i tjenesten, og åtte timer før tjenesten, bør gjelde tilsvarende ved bruk av droner. Ønsket om et konsistent regelverk tilsier da også at forbudet mot avhold etter tjenesten også bør gjelde ved bruk av drone.

Luftfartsloven §§ 6-11 og 6-12 ble foreslått endret for å fange opp vurderingene ovenfor.

#### **4.2.4 Trafikkstyringssystem for droner – U-Space**

Luftfartsloven § 9-1 er lovens generelle hjemmel for å fastsette krav til luftfartsoperasjoner. Spørsmålet er om den måten droner vil bli brukt på (operert) avviker så vidt mye fra operasjoner med andre luftfartøy at det er behov for en særskilt hjemmel.

I punkt 3.1 er det gitt en kort forklaring av konseptet U-Space. I høringen la Luftfartstilsynet til grunn at de automatiske trafikkstyringssystemene som er i ferd med å bli utviklet for ubemannet luftfartøy trolig vil avvike en del fra de flysikringssystemene som til nå har blitt regulert i medhold av luftfartsloven § 9-1. Ordlyden i denne bestemmelsen er så vidt generell at det kan hevdes at krav til operasjoner med droner også bør kunne baseres på bestemmelsen. Luftfartstilsynet valgte likevel å foreslå en særskilt bestemmelse for å markere at disse systemene vil avvike noe fra det som har vært vanlig til nå. Denne hjemmelen vil kunne brukes til å fange opp en rask utvikling som ennå er ukjent. Bestemmelsen skal kunne brukes til å ivareta både flysikkerhets-hensyn, personvern-hensyn og mer generelle samfunns-hensyn.

#### **4.2.5 Restriksjonsområder**

Luftfartsloven fikk så sent som i 2017 en ny § 9-1 a som hjemler bestemmelser om restriksjonsområder. Tidligere hadde slike blitt fastsatt i form av forskrifter med hjemmel i § 9-1. Et restriksjonsområde er en del av luftrommet der den frie trafikken i luftrommet er begrenset ved at rommets omfang er angitt og ved at tillatt eller forbudt ferdsel er særskilt beskrevet.

I høringsnotatet tok Luftfartstilsynet som et utgangspunkt at bruken av droner vil kreve en annen type begrensninger og regulering av bruk enn de som har vært vanlige å fastsette i form av restriksjonsområder. Det antas at det kan innføres begrensninger for mindre områder, at de kan være mer målrettet og at de innholdsmessig kan være mindre inngripende. Det antas også at det kan innføres nye mekanismer og systemer for å gi tillatelse til å fly i områder med begrensninger. Ved opprettelse av vanlige restriksjonsområder er saksbehandlingstiden normalt lang, da restriksjonsområdene fastsettes som forskrifter. For å fange opp de nye behovene ble det foreslått en til-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

føyelse i luftfartsloven § 9-1 første ledd om at bestemmelsen også omfatter «andre begrensninger».

Den nye EASA-forordningen overlater til hver enkelt stat å fastsette nasjonale systemer for begrensning av droneflygning.

#### 4.2.6 Erstatningsansvar og forsikring

Den nye EASA-forordningen regulerer ikke direkte erstatningsansvar og forsikring for ubemannet luftfartøy. Den krever ikke annet enn at den som bruker droner plikter å ha nødvendig kjennskap til aktuelle (mer generelle) felleseuropeiske og nasjonale regler om erstatningsansvar og forsikringsplikt.

Luftfartsloven § 11-1 pålegger eier av et luftfartøy erstatningsansvar uavhengig av skyld (objektivt erstatningsansvar) for tap som oppstår som følge av skade utenfor fartøyet selv. Den etterfølgende § 11-2 fastsetter som hovedregel plikt til å inneha forsikring for luftfartøy som brukes til luftfart.

Nærmere regler om forsikringsplikt finnes i forskrift 6. juli 2004 nr. 1101 om minstepremie på forsikringssummen for passasjer- og tredjemannsansvar, og forordning (EF) nr. 785/2004 som er gjennomført i norsk rett ved den samme forskriften, og i forskrift 25. november 2020 nr. 2460 om luftfart med ubemannet luftfartøy i åpen- og i spesifikk kategori.

Forordning (EF) nr. 785/2004 inneholder minstekrav til forsikring for luftfartsselskaper og luftfartsoperatører, herunder også privatpersoner, med hensyn til ansvar for skade på passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. Reglene unntar ikke bruk av ubemannet luftfartøy som sådan, men unntar modellfly på under 20 kg.

For bruk av luftfartøy som ikke omfattes av virkeområdet for forordning (EF) nr. 785/2004, gjelder likevel som et nasjonalt krav regelen om forsikring i den nevnte forskriften fra 6. juli 2004. Denne forskriften stiller også krav om forsikring av helt små luftfartøyer.

En konsekvens av at droner vil være å anse som luftfartøy etter gjennomføringen av den nye definisjonen av luftfartøy, er at alle droner blir omfattet av hovedregelen om objektivt ansvar og forsikringsplikt i luftfartsloven §§ 11-1 og 11-2, også modellfly som i dag ikke er omfattet. Luftfartstilsynet la etter dette til grunn at definisjonen av luftfartøy også vil dekke droner som er klassifisert som leketøy etter leketøyforskriften.

For å unngå uforholdsmessige strenge krav om erstatningsansvar og forsikringsplikt for små

flygende innretninger, foreslo Luftfartstilsynet en ny bestemmelse i luftfartsloven § 11-1 tredje ledd som unntok kollisjon mellom ubemannet fartøy som veier mindre enn 250 gram fra det objektive ansvaret. Unntaket fulgte direkte av loven, og var ikke avhengig av utfyllende forskrift.

#### 4.2.7 Straff for bruk av droner

Den raske utviklingen av droneteknologien har ført til kraftig vekst i bruken av droner i Norge. Dette gjelder både profesjonell bruk og privatpersoners bruk av droner til rekreasjonsformål. Antall registrerte eller godkjente droneoperatører som flyr ubemannet luftfartøy til nærings- eller nytteformål har økt betydelig de siste årene. Tallene er usikre, men spørreundersøkelser Luftfartstilsynet har gjennomført indikerer at om lag 5 prosent av befolkningen over 16 år eier en drone. Samme undersøkelse indikerer at om lag 4 prosent har fløyet en drone de siste 12 månedene.

Flygning med droner er luftfartsvirksomhet. Utviklingen har dermed ført til at mange personer og virksomheter har blitt luftfartsaktører uten nødvendigvis å ha den opplæringen og treningen som de tradisjonelle luftfartsaktørene har.

Av sikkerhetshensyn er luftfarten strengt regulert. Selv om nasjonale forskriftsregler om droneflygning er vedtatt, opplever Luftfartstilsynet en økning i antall meldinger om ulovlig bruk av droner. Politiet og Avinor har i brev til Luftfartstilsynet også meldt fra om en liknende utvikling. Erfaringsmessig står privatpersoner som flyr droner bak mange av disse hendelsene. Ulovlig droneflygning kan krenke viktige samfunnsinteresser, slik som behov for skjerming av militære områder og behov for å unngå forstyrrelse av nødetatens arbeid. Ulovlig droneflygning kan også sette flysikkerheten i fare, for eksempel ved uautorisert flygning nær flyplasser. I verste fall kan slik droneflygning medføre alvorlige luftfartsulykker med tap av menneskeliv.

Selv om Luftfartstilsynet legger mye arbeid i sikkerhetsfremmende og holdningsskapende arbeid på dette området, er det vanskelig å nå frem til alle. Skadepotensialet er det samme enten virksomheten driver profesjonelt eller privat. Bestemmelser som hjemler straff for brudd på regelverket, bør derfor rette seg mot begge grupper.

Straffebestemmelsene i luftfartsloven kapittel 14 vil også gjelde for luftfartsvirksomhet med ube-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

mannet luftfartøy med den definisjonen som er foreslått i punkt 4.2.1. Ettersom disse straffebestemmelsene ble tatt inn i loven på en tid hvor ubemannet luftfart ikke var vanlig, la Luftfartstilsynet likevel til grunn at det kan oppstå tvil om de eksisterende straffebestemmelsene i kapittel XIV kommer fullt ut til anvendelse på ubemannet luftfart. For å fjerne denne usikkerheten foreslo Luftfartstilsynet å ta inn i luftfartsloven en ny straffebestemmelse (§ 14-29 a) som rammer brudd på særreglene om luftfart med droner. Strafferammen ble foreslått satt til bøter eller fengsel inntil 2 år etter modell fra luftfartsloven § 14-13, som er den generelle bestemmelsen om straff for brudd på noen av de mest sentrale operative bestemmelsene i loven.

#### 4.2.8 Krav om «bevis» for å føre drone

Tradisjonelt har det i luftfarten blitt utstedt ulike typer sertifikater til besetningsmedlemmer, typisk pilotsertifikater. I tilknytning til den nye EASA-forordningen vil det som nevnt bli gitt detaljerte gjennomføringsbestemmelser, hvor det blant annet vil bli stilt krav om sertifisering (sertifikat) for dronepiloter som skal fly droneoperasjoner innenfor sertifisert kategori. Det er ikke tvil om at disse sertifikatene faller inn under bestemmelsen tilbakekall av sertifikater i § 5-6.

I de detaljerte gjennomføringsbestemmelsene for ubemannet luftfartøy vil det imidlertid bli innført en ny kategori sertifikater, omtalt som «certificate of remote pilot competency». Selv om dette ikke vil være et sertifikat i tradisjonell forstand, vil det være et dokument som er nødvendig for å kunne fly visse droner (åpen kategori, underkategori A2). Det felleseuropeiske regelverket vil gjøre det til en myndighetsoppgave å utstede slike sertifikater. Denne nye typen kompetansebevis for droner må derfor falle inn under sertifikatbestemmelsene i luftfartsloven §§ 5-4 og 5-6. Det kan tenkes at det i fremtiden vil utstedes andre former for dokumentasjon på kompetanse også på andre områder til de som oppfyller vilkårene enn «sertifikat».

For å ta høyde for at det nå innføres nye typer dokumentasjon for kompetanse ble det foreslått at ordlyden i § 5-6 endres slik at også begrepet «bevis» omfattes av bestemmelsen.

Det ble også foreslått at § 5-8 første ledd endres slik at også en innehaver av et bevis, på samme måte som en sertifikatinnehaver, får meldeplikt til luftfartsmyndigheten om forhold som kan ha betydning for spørsmålet om han fremdeles fyller vilkårene for tjenesten.

#### 4.2.9 Bruk av kvalifisert enhet – Qualified entity

Luftfartsloven inneholder enkelte bestemmelser hvor luftfartsmyndigheten er gitt hjemmel til å benytte seg av sakkyndige i sitt arbeid. Se § 4-2 annet ledd, § 4-3 annet ledd annet punktum og § 5-2 annet punktum, som gjelder tilsyn med luftfartøy (luftdyktighet) og med bemanning. Med hjemmel i de nevnte bestemmelsene kan myndigheten bestemme at besiktigelse og tilsyn settes ut til en sakkyndig. Loven har ikke en generell bestemmelse om bruk av sakkyndige.

Den nye EASA-forordningen legger til rette for at luftfartsmyndighetene kan, hvis de ønsker det, gjøre bruk av sakkyndige til saksforberedende arbeid, men også tilsynsoppgaver og utstedelse av godkjenninger mv. Forordningen benytter uttrykket «kvalifisert enhet» («Qualified entity») om slike sakkyndige. Se artikkel 69 og definisjonen i artikkel 3 nr. 11. Slik luftfartsloven lyder i dag, vil luftfartsmyndigheten bare kunne benytte denne muligheten på områdene luftdyktighet og bemanning, og kun så langt oppgavene saklig sett omfattes av ordlyden i de bestemmelsene som er nevnt over.

I høringsnotatet opplyste Luftfartstilsynet at det ikke har utredet om det er aktuelt å gjøre bruk av sakkyndige, og i så fall på hvilke områder. Tilsynet mente likevel at det er viktig at luftfartsloven ikke er til hinder for bruk av slike kvalifiserte enheter, og foreslo derfor en generell hjemmel for slik bruk i luftfartsloven § 15-3. Samtidig ble det foreslått å oppheve spesialbestemmelsene i §§ 4-2, 4-3 og 5-2, og å endre bestemmelsen om tilsynsrett i § 4-8 (adgang til fartøy mv.).

Luftfartsloven § 15-3 annet ledd inneholder allerede en bestemmelse om at departementet kan bestemme at kompetanse til å fatte enkeltvedtak kan delegeres til private sakkyndige. Derfor la Luftfartstilsynet til grunn at det ikke er nødvendig med noen lovendring for å sikre at de kvalifiserte enhetene som har fått tildelt oppgaver også skal kunne utstede godkjenninger e.l.

#### 4.2.10 Dom om tap av retten til å føre luftfartøy

Påtalemyndigheten har i forbindelse med straffesaker for brudd på luftfartslovgivningen stilt spørsmål ved hvorfor domstolen ikke har hjemmel til å kunne fradømme tap av retten til å føre luftfartøy i forbindelse med straffesaken, på samme måte som etter vegtrafikkloven.

Luftfartstilsynet har i dag kompetanse til å administrativt tilbakekalle sertifikat for tjeneste på

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

luftfartøy for en fastsatt tid eller for alltid, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i lovbrudd av betydning for sertifikatet eller ikke oppfyller vilkårene for å ha sertifikatet.

Domstolen fikk i 2004 kompetanse etter vegtrafikkloven til å fastsette tap av retten til å føre motorvogn som følge av en straffbar handling, og som ledd i domstolsbehandlingen av straffesaken. Før dette var det politiet som hadde hjemmel til å treffe vedtak om inndragning av førerkort for bestemt tid eller for alltid, dersom innehaveren ble ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling.

Når reaksjonen er foranlediget av en straffbar handling som det er ilagt straff for, taler de samme argumentene for at domstolen får kompetanse til å kunne fradømme tap av retten til å føre luftfartøy som etter vegtrafikkloven.

De samme hensynene som ble lagt vekt på da domstolene fikk kompetanse etter vegtrafikkloven gjør seg gjeldende her. Det vises til Ot.prp. nr. 52 (2002–2003) Om lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.).

I høringen ble det foreslått en bestemmelse i luftfartsloven § 14-32 som langt på vei speiler ordningen i vegtrafikkloven.

Forslaget la særlig vekt på behovet for en hurtigere og samlet fastsettelse av konsekvensene av den straffbare handlingen, den økte preventive effekten ved raskere avgjørelser, og på ønsket om å ivareta rettssikkerhetshensyn best mulig. Tap av førerrett for luftfartøy er ikke straff i lovens forstand, men for mange den reaksjonen som rammer hardest. Ofte leder tap av førerrett til større økonomiske og sosiale vansker enn selve fengselsstraffen. En samtidig domstolsbehandling vil kunne øke forutberegneligheten for den saken gjelder. Innehaveren vil på et tidligere tidspunkt få oversikt over konsekvensene av den straffbare handlingen, enn i dag hvor Luftfartstilsynet først tar endelig stilling til tilbakekall av sertifikatet når straffesaken er rettskraftig avgjort.

Forslaget innebar bare at domstolene skal kunne fradømme førerrett for luftfartøy begrunnet i straffbare forhold. Kompetansen til å beslutte tilbakekall av sertifikatet på annet grunnlag enn en straffbar handling skal fortsatt være en forvaltningsavgjørelse.

Det er relativt sjelden at Luftfartstilsynet tilbakekaller sertifikater fra fører av luftfartøy fordi innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av luftfartslovgivningen. Det ble derfor lagt til grunn at forslaget trolig ikke vil føre til en stor merbelastning for domstolene.

Etter første ledd er det nå domstolene, og ikke lenger Luftfartstilsynet, som skal avgjøre om noen skal tape retten til å føre sertifikatpliktig luftfartøy på grunn av en straffbar handling.

I andre ledd foreslås det at ved overtredelse av § 6-11 om forbud mot å gjøre eller forsøke å gjøre tjeneste i ruspåvirket tilstand eller overtredelse av § 6-12 tredje ledd om pliktmessig avhold, en minstefrist for tap av førerrett på 2 år. Dette er en videreføring av bestemmelsen i § 5-6 andre ledd første og andre punktum, men det foreslås at minstefristen endres fra 1 år til 2 år. En minstefrist for tap av førerrett i 2 år vil være i samsvar med Luftfartstilsynets forvaltningspraksis for tilbakekall av sertifikater som følge av ruspåvirkning.

Bestemmelsens tredje ledd viderefører § 5-6 andre ledd tredje punktum.

Forskriftshjemmelen i fjerde ledd er ny, og fastsetter at departementet kan gi forskrift som fastsetter hvor lenge tap av førerrett skal vare. Det er ikke lagt opp til at det må være gitt forskrift for at bestemmelsene i § 14-32 skal kunne brukes.

Bestemmelsens femte ledd er en videreføring av § 5-6 tredje ledd andre punktum, men ordlyden er justert. Det presiseres at en polititjenestemann har kompetanse til å midlertidig tilbakekalle førerretten og beslaglegge sertifikatet til innehaveren. I tillegg er det fastsatt at spørsmålet om opprettholdelse av beslaget snarest mulig skal forelegges for en politijurist, og videre bestemmelser om til domstolsprøving av beslaget.

I sjette ledd er det tatt inn en plikt for rettighetshaver til å levere sertifikatet til politiet når tap av førerretten er rettskraftig avgjort mv.

Det foreslås samtidig en endring av overskriften i kapittel XIV, slik at den gjenspeiler at kapitlet nå ikke bare inneholder straffebestemmelser.

#### **4.2.11 Endring av undersøkelsesforordningen (EU) nr. 996/2010**

Forordning (EU) nr. 996/2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart (undersøkelsesforordningen) er gjennomført i norsk rett ved at den er inkorporert i luftfartsloven. Den nye EASA-forordningen artikkel 135 endrer undersøkelsesforordningen, og som en konsekvens av dette må luftfartsloven endres.

Undersøkelsesforordningen artikkel 5 om undersøkelsesplikt er endret slik at bestemmelsen er tilpasset virkeområdet til den nye EASA-forordningen. Allerede i dag er det slik at omfanget av undersøkelsen bestemmes av undersøkelsesmyndigheten (Statens havarikommisjon). Det nye

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

er at undersøkelsesmyndigheten også skal ta hensyn til konsekvensene av ulykken eller den alvorlige hendelsen i sin vurdering av hvor stort omfang en ulykkesundersøkelse skal ha (artikkel 5 nr. 3). I tillegg er det tatt inn et nytt punkt (artikkel 5 nr. 5) hvor det fastsettes at det er opp til havarikommisjonen om de vil undersøke en ulykke eller alvorlig hendelse som involverer et ubemannet luftfartøy hvor det ikke er krav om sertifisering eller egenerklæring, eller som involverer et bemannet luftfartøy med en maksimal tillatt startmasse på 2 250 kg eller mindre, såfremt ikke noen har omkommet eller fått alvorlig personskade.

Luftfartstilsynet kunne ikke se at endringen vil få økonomiske eller administrative konsekvenser for private. Endringen innebærer at Statens havarikommisjon under gitte forutsetninger vil være forpliktet til å undersøke ulykker og alvorlige hendelser med ubemannet luftfartøy under den angitte vektgrensen. Det vil innebære at kommisjonen vil få flere saker de er forpliktet til å undersøke enn tidligere. Det er vanskelig å gjøre en kvalifisert vurdering av hvor mange saker det vil være snakk om årlig. Tilsynet hadde ikke identifisert andre kostnader for offentlige myndigheter.

#### 4.2.12 Endring av rapporteringsforordningen (EU) nr. 376/2014

Forordning (EU) nr. 376/2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart (rapporteringsforordningen), er et regelverk som enkelt sagt gjelder systematisk rapportering, innsamling, analysing og bruk av opplysninger med tanke på å forebygge fremtidige ulykker. Den gjelder typisk den store underskogen av sikkerhetsrelevante opplysninger som ikke er knyttet til ulykker og alvorlige hendelser (forordning (EU) nr. 996/2010). Rapporteringsforordningen er gjennomført i norsk rett ved inkorporasjon i luftfartsloven. Den nye EASA-forordningen artikkel 136 endrer rapporteringsforordningen, og som en konsekvens må luftfartsloven endres.

Virkeområdebestemmelsen i rapporteringsforordningen artikkel 3 nr. 2 er endret slik at den er tilpasset til den nye EASA-forordningen. Rapporteringsforordningen gjelder hendelser og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som involverer sivile luftfartøy som er omfattet av EASA-forordningen. Rapporteringsforordningen skal likevel ikke gjelde for ubemannet luftfartøy hvor det ikke er krav om sertifikat eller egenerklæring, såfremt ikke hendelsen eller andre sikkerhets-

relaterte opplysninger som involverer slike ubemannede luftfartøyer, medfører dødelig eller alvorlig personskade eller involverer andre luftfartøyer enn et ubemannet luftfartøy. På samme måte som i dag kan medlemsstatene velge å la rapporteringsforordningen gjelde for luftfartøy som ikke er omfattet av forordningen.

Luftfartstilsynet kunne ikke se at endringen vil få økonomiske eller administrative konsekvenser for Luftfartstilsynet eller andre offentlige myndigheter. En operatør av et ubemannet luftfartøy som er involvert i en ulykke eller hendelse med fatal utgang eller alvorlig personskade, vil ha plikt til å rapportere hendelsen. I nasjonal forskrift 1. juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. er det i § 3 allerede en tilsvarende rapporteringsplikt, noe som betyr at regelverksendringen ikke vil medføre noen nye konsekvenser for operatører av ubemannet luftfartøy.

### 4.3 Høringsinstansenes syn

Høringsnotatet ble lagt ut på departementets hjemmeside, i tillegg til at det ble sendt adressert til 43 høringsinstanser. Departementet mottok ni uttalelser til realiteten i saken. I det følgende gjengis det viktigste innholdet fra de høringsuttalelsene som knytter seg til den nye EASA-forordningen. Noen av uttalelsene går litt ut over rammen for de enkelte bestemmelsene i lovforslaget, og kommenterer mer generelle trekk ved den nye forordningen. Departementet gjengir også disse når de belyser relevante problemstillinger.

*Norsk Flygelederforening* stiller seg meget positiv til forslaget som definerer droner som luftfartøy. Foreningen anser forslaget som et stort steg i riktig retning i prosessen med å inkludere droner og droneoperatører i luftfartsindustrien, og mener det klargjør ansvar og krav til etterrettelighet.

*Landsorganisasjonen i Norge* sier:

«Det fremgår av endringene at man kan se for seg et overeuropeisk tilsynsorgan også i utøvelsen/tilsynsleddet, i motsetning til i dag der disse ressursene er lokalisert hos de nasjonale myndighetene. For å innføre europeiske driftstillatelser og dermed tilsyn vil EASA være avhengig av å kjøpe disse tjenestene fra nasjonale tilsynsmyndigheter ... eller «Qualified Entities» (QE), men QE er ikke i teksten begrenset til nasjonale myndigheter. Regelend-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

ringen åpner også for private aktører. Videre kan man se for seg en utvikling [der man får] selvgodkjenning i større grad (jf. Boeing 737 Max og MCAs-systemer). ... LO er bekymret for at økonomiske incentiver i en eller annen grad kan oppstå straks det benyttes private firmaer i den hensikt å lette tilsynsarbeidet for myndighetene. ... LO ønsker derfor en drøfting rundt hvordan Luftfartsmyndighetene vil sikre at QEs som benyttes i tilsynsarbeid ikke har noen form for tilknytning til det selskapet det skal utføre arbeid for vedrørende tilsyn/godkjenning etc...».

*Norsk Luftambulans AS (NLA)* antar i sin uttalelse at endringene vil føre til bedre sikkerhet innen luftfarten, og spesielt innenfor den delen av luftfarten som opererer i lavere høyde i ukontrollert luftrom. Endringene vil antagelig føre til en profesjonalisering av det raskt voksende segmentet med ubemannet luftfart, og sannsynligheten for sammenstøt med annen lufttrafikk vil reduseres. NLA mente imidlertid at konseptet U-Space, slik det er beskrevet, ikke vil sikre at ubemannet luftfart vil integreres med bemannet luftfart på en god nok måte. NLA mente derfor at tiltak er påkrevet dersom sikkerhetsnivået ikke skal forringes.

*Norges Luftsportforbund (NLF)* har gitt en omfattende høringsuttalelse. Det viktigste temaet som tas opp er begrepet luftfartøy. NLF viser til at luftfartsloven til nå ikke har definert dette begrepet, og at det er tilsiktet – slik at begrepet kan tilpasses de hensyn som gjør seg gjeldende i relasjon til de enkelte bestemmelsene i loven («elastisk» begrep). En grunnleggende problemstilling er hva det har å si for forståelsen av alle de bestemmelsene i loven der ordet «luftfartøy» brukes når det på et senere tidspunkt (ved tilslutning til forslaget her) gis et mer spesifikt, og samtidig videre innhold. Svekker det legitimiteten til de plikter, retter og friheter bestemmelsene foreskriver? NLF tar også opp hvilken betydning den nye definisjonen i loven vil ha å si for forståelsen av ordet «luftfartøy» i de forskriftene som er vedtatt før lovendringen. Her skiller NLF mellom de tilfellene der forskriften selv har en egen definisjon av luftfartøy, som enten strider mot den nye definisjonen i loven eller ikke, og de tilfellene der den eldre forskriften selv ikke definerer begrepet, men kan være basert på en oppfatning av lovens luftfartøybegrep som ikke lenger er dekkende etter lovendringen. Endelig tar NLF opp hva en lovendring vil ha å si for forståelsen av ordet når det brukes i andre lover. NLF foretrekker selv at

den foreslåtte definisjonen ikke tas inn i luftfartsloven. I stedet viser NLF til at den nye EASA-forordningen med sin definisjon av luftfartøy i sin helhet (som sådan) vil bli gjennomført som forskrift med hjemmel i luftfartsloven (som sin forgjenger i dag), og at hjemmelen for denne forskriften (luftfartsloven § 16-1) slår fast at bestemmelser i EØS-avtalen har forrang foran lovens øvrige bestemmelser ved motstrid.

NLF kommenterer også behovet for forsvarlig utredning av «andre begrensninger» på bruken av luftrommet hjemlet i forslaget til en utvidet § 9-1a i luftfartsloven (om restriksjonsområde). Det påpekes at vedtak om slike begrensninger uansett vil være forskrifter, og at utredningsinstruksens krav til «høring» uansett vil gjelde. NLF mener «andre begrensninger» ikke bør kunne fastsettes for bemannet luftfart og det som beskrives som prinsippet om fri ferdsel.

NLF støtter forslaget om en tilføyelse i luftfartsloven § 15-3 om kvalifiserte enheter. Nærmere bestemt peker NLF på at det i vedlegg VI til den nye EASA-forordning legges til rette for at organisasjoner som er opprettet for å fremme luftsport eller fritidsflygning skal kunne kvalifisere som kvalifisert enhet.

*Forsvarsdepartementet (FD) og Forsvaret* stiller seg generelt positivt til forslagene i høringen. For Forsvaret er det viktig at bruken av droner i privat, kommersiell og offentlig sammenheng underlegges en grundig rettslig regulering og at nødvendige begrensninger fastsettes. Den økende bruken av droner innebærer en ikke ubetydelig risiko for militær virksomhet, herunder både treningsaktivitet og operasjoner. Uregulert bruk av droner medfører risiko for skade på militært personell og materiell. Droner vil også kunne hindre eller vanskeliggjøre militær virksomhet eller gjøre innsatsen mindre effektiv. Bruk av droner utgjør en fare for uaktsom eller forsettlig registrering eller innhenting av skjermingsverdig informasjon om militære og operative forhold. Endelig kan droner brukes til sabotasje, infiltrasjon, angrep og terrorisme.

FD er enig i at både individualpreventive og allmennpreventive grunner tilsier en forholdsvis streng strafferamme for rettsstridig bruk av droner. Strafferammene bør være vide, fordi alvorligheten av den rettsstridige bruken kan variere betydelig. FD ber Samferdselsdepartementet vurdere om strafferammen bør utvides fra to år til for eksempel tre–fire år for de mest alvorlige tilfellene. Det kan for eksempel være aktuelt der det er oppstått skade på personell eller materiell, eller hvor kritisk informasjon er kompromittert og



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

hvor andre straffebud (for eksempel i straffeloven) ikke kommer til anvendelse. FD ber særskilt om at den foreslåtte nye straffebestemmelsen også omfatter brudd på de nye reglene om restriksjonsområde med ubemannet luftfartøy.

FD påpeker at sanksjonering av ulovlig dronebruk noe ganger ikke er tilstrekkelig, og at samtidshindring av slik bruk noen ganger kan være nødvendig for å avverge en umiddelbar trussel. Aktuelle virkemiddel kan være jamming av dronen, bruk av mikrobølger/laser, utskyting av nett/hagel eller andre virkemidler. FD mener det vil være en fordel med en særskilt hjemmel for dette i luftfartsloven, slik at man unngår usikkerheten som er knyttet til grensene for bruken av de mer generelle hjemlene i politiloven og lov om militær politimyndighet. En slik hjemmel vil også kunne gi sivile lufthavnoperatører (som Avinor) hjemmel til å handle aktivt avvergende. Disse har ikke mulighet til å bruke politiloven. FD foreslår at Samferdselsdepartementet får hjemmel til å fastsette forskrift om slike former for håndhevelse. Et slikt system vil være tilstrekkelig fleksibel til å fange opp den teknologiske utviklingen.

*Norsk Presseforbund, Norsk Journalistlag og Norsk Redaktørforening* (heretter «PO» for presseorganisasjonene) har gitt en felles høringsuttalelse. Den innledes med en beskrivelse av droner som et viktig journalistisk arbeidsverktøy for visuell dokumentasjon. Bruk av droner kan trygge arbeidsforholdene for journalister og fotografer, de kan gjøre dokumentasjonen enklere og rimeligere og den kan skje raskere enn med tradisjonelle metoder. Medienes viktige rolle i samfunnet og forholdet til Grunnlovens bestemmelser om ytringsfrihet beskrives inngående. PO mener gjeldende bruk av restriksjonsområde i luftfartsloven § 9-1 a ikke i tilstrekkelig grad tar inn over seg dette. De anfører derfor at det kan være en ide å presisere i lovteksten at medienes arbeidsforhold skal tillegges vekt ved bruk og utforming av restriksjonsområder eller andre rettslige begrensninger (se punkt 4.2.6).

*NHO Luftfart* uttaler seg generelt positiv til at det etableres et felleseuropeisk regelverk for ubemannet luftfart. Organisasjonen legger til grunn at et slikt regelverk legger til rette for videre utvikling av droneindustrien, at det blir enklere å operere på tvers av landegrensener og at sikkerhetskrav og tekniske standarder vil bli harmonisert.

*Avinor AS* mener det er fornuftig å tydeliggjøre at droner regnes som luftfartøy og at de vil være omfattet av de reglene som følger av den nye EASA-forordningen. Avinor støtter forslaget om at

strafferammen for brudd på den foreslåtte bestemmelsen om straffbare operasjoner med droner bør være lik strafferammen for brudd på den generelle bestemmelsen i luftfartsloven om operative forhold.

## 4.4 Departementets vurdering

I det følgende drøfter departementet de delene av høringsforslaget som har blitt kommentert av høringsinstansene, eller som av andre grunner er nødvendig å kommentere. De delene av høringsforslaget som ikke blir omtalt er videreført i det endelige lovforslaget, med noen tekniske unntak som ikke antas å ha politisk interesse. Disse bestemmelsene omtales ikke i det følgende.

### 4.4.1 Definisjonen av luftfartøy

I det endelige lovforslaget har departementet plassert definisjonen av luftfartøy som en del av Kapittel I, som en ny § 1-3. Dermed omfatter den i utgangspunktet også lovens Annen del om militær luftfart og annen statsluftfart med offentligrettslig formål.

Luftfartsloven definerer i dag ikke begrepet luftfartøy, men det brukes naturligvis i mange sammenhenger både i luftfartsloven, i forskrifter gitt i medhold av luftfartsloven og i andre lover og forskrifter. Med utgangspunkt i forarbeidene til luftfartsloven av 1960 (fellesnordiske), har en lagt til grunn et fleksibelt luftfartøybegrep, med et innhold som kan variere avhengig av i hvilken sammenheng det brukes.

I høringsnotatet foreslo Luftfartstilsynet at definisjonen av «ubemannet luftfartøy» i den nye EASA-forordningen bør tas inn i luftfartsloven for å klargjøre innholdet i dette begrepet. Siden definisjonen av «ubemannet luftfartøy» i sin tur bygger på EASA-forordningens definisjon av «luftfartøy», ble det også foreslått at den sistnevnte definisjonen tas inn i luftfartsloven. Dette innebærer slik sett et brudd med den fleksible forståelsen av begrepet luftfartøy som norsk og nordiske luftfartslover har bygd på.

Selv om en slik lovbestemt definisjon (legaldefinisjon) av luftfartøy skaper noen nye utfordringer, er departementet enig med Luftfartstilsynet i at en presis definisjon, som også samsvarer med den som vil bli lagt til grunn for et stort antall EASA-regler i årene som kommer, har en stor egenverdi. Det er viktig å presisere at endringen i seg selv er ment å være av rent regelteknisk karakter, og at departementet ikke til-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

sikter å endre de krav som skal gjelde for en innretning eller en aktivitet. Eventuelle endrede krav bør begrunnes selvstendig, og ikke være en tilfeldig eller utilsiktet konsekvens.

Norges Luftsportforbund (NLF) har i høringen påpekt at definisjonen av luftfartøy i EASA-forordningen heller ikke er entydig. Departementet er enig i dette, men legger til grunn at det relativt raskt vil tvinge seg frem tolkningsmessige avklaringer fordi de landene som er underlagt EASA-regelverket har behov for dette.

I tillegg legger departementet til grunn at Norge står fritt til å benytte et avvikende luftfartøybegrep, eller å fastsette nasjonalt bestemte krav til innretninger og aktiviteter, når innretningen eller aktiviteten ikke er omfattet av EASA-harmoniseringen. Et særlig viktig eksempel på dette er unntaket for de luftfartøy som er listet opp i vedlegg I til den nye EASA-forordningen. Dette er altså innretninger som i utgangspunktet er definert som luftfartøyer, men som faller utenfor forordningens virkeområde.

NLF peker på den uklarheten som følger av at et luftfartøy er definert som «enhver *maskin* som kan holdes oppe i atmosfæren ....». Ordet «*maskin*» har en leksikalsk betydning som i seg selv er meget generell. Det er derfor ikke uten videre klart om en del innretninger og aktiviteter faller på den ene eller den andre siden av denne grensen.

Departementet er opptatt av at lovens systematikk må være tilstrekkelig robust og fleksibel til å fange opp fortløpende endringer i både nasjonale og internasjonale regelverk uten selv å måtte endres. Samtidig må det til enhver tid være klart hvilke plikter, rettigheter og friheter som gjelder for de som er berørt av regelverket. Departementet ser for seg at disse to hensynene kan forenes ved hjelp av presiserende forskrifter som kan være av tre typer: For det første foreslår departementet å ta inn en forskriftshjemmel i § 1-3 annet ledd. Denne vil da bli stående direkte i forlengelsen av definisjonen av «luftfartøy» og «ubemannet luftfartøy» i annet ledd slik det ble foreslått i høringsnotatet. Disse bestemmelsene vil samlet gi leseren av loven en innledende avklaring av hvordan begrepet er å forstå når en leser de øvrige bestemmelsene i loven.

For det andre har luftfartsloven i dag en bestemmelse i § 15-1 første ledd, som i høringen ble foreslått å gi denne ordlyden: «For ubemannet luftfartøy eller luftfartøy som ikke drives frem med motor, eller som for øvrig er av særlig art, kan departementet gjøre unntak fra bestemmel-

sene i denne lov eller gi særlige forskrifter, for så vidt det ikke er betenkelig av hensyn til luftfartens sikkerhet eller av andre grunner.» Denne bestemmelsen gjør det mulig – innenfor visse grenser – å justere eventuelle uheldige virkninger av selve luftfartøybegrepet slik det vil bli definert i § 1-3. Dette kan være praktisk i de tilfellene der en endret luftfartøydefinisjon fører til at luftfartslovens øvrige bestemmelser ikke passer godt til den aktuelle innretningen eller aktiviteten. Denne regelteknikken må selvsagt brukes med forsiktighet og være godt begrunnet i det enkelte tilfellet.

For det tredje kan de tematiske forskriftene som gis i medhold av lovens store antall øvrige hjemmelsbestemmelser endres eller utformes på en slik måte at behovet for de to tidligere nevnte presiseringsformene blir mindre eller bortfaller.

Samlet sett mener departementet at dette repertoaret av regelteknikker gjør det mulig å sikre en presis og innholdsmessig treffsikker regulering, som samtidig er forenlig med de fordelene som er forbundet med å bygge på de samme fundamentale begrepsdefinisjonene som i EASA-regelverket. Departementet har forelagt dette reguleringsforslaget for Luftfartstilsynet, som mener det er mulig å tilpasse eksisterende forskrifter til en slik lovsystematikk. Tilsynet gjennomfører derfor et forskriftsprosjekt som sikrer et konsistent regelverk når de foreslåtte lovbestemmelsene trer i kraft.

Lovforslaget innebærer en viss endring av innholdet i luftfartøybegrepet. Siden flere andre lover inneholder ordet «luftfartøy» e.l. oppstår det spørsmål om endringen av begrepets innhold i relasjon til luftfartsloven endrer seg tilsvarende i relasjon til andre lover og forskrifter som benytter seg av begrepet. Eksempel på dette er straffeloven som bruker ordet «luftfartøy» 14 ganger og tvisteloven som har regler om arrest i luftfartøy ved sikring av fordringer.

Departementet legger til grunn at det ikke kan gis et generelt svar på dette spørsmålet. Det viktigste utgangspunktet er trolig å si at hver lov må tolkes «autonomt», og at det ikke er noen automatikk i at begrepet har det samme innholdet som i luftfartsloven med forskrifter. Slik er det i dag, og slik vil det være i fremtiden. På den annen side betyr dette ikke at forståelsen av ordet på andre regelverksområder ikke vil endre seg når luftfartsloven endres. Departementet legger til grunn at bruken av begrepet i andre lover er så mangartede at det må avgjøres i hvert enkelt tilfelle hvilken betydning endringen i luftfartsloven har.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### **4.4.2 Krav til luftdyktighet og miljødyktighet for ubemannet luftfartøy (droner) – luftfartsloven kapittel IV**

Luftfartsloven § 4-4 første ledd krever at luftfartøy skal ha luftdyktighetsbevis og miljødyktighetsbevis. Den nye EASA-forordningen stiller ikke et slikt krav for alle droner. Det er heller ikke lagt opp til et slikt krav i de utfyllende gjennomføringsreglene. I høringsnotatet ble det derfor foreslått å åpne for unntak fra kravet om slike tillatelser.

#### **4.4.3 Bruken av kvalifiserte enheter**

LO har tatt opp faren for eventuelle uheldige kommersielle bindinger mellom kvalifiserte enheter som benyttes i tilsynsarbeid og den organisasjonen det skal føres tilsyn med. Departementet er enig med LO i at dette er en viktig problemstilling. Samtidig er dette en problemstilling lovgiver har vært seg bevisst. I vedlegg VI til den nye EASA-forordningen – som inneholder de viktigste kravene til kvalifiserte enheter – heter det i punkt 1:

«Det godkjente organet samt dets direktør og personale med ansvar for å utføre sertifiserings- og tilsynsoppgavene, kan verken direkte eller som representant delta i konstruksjon, produksjon, markedsføring eller vedlikehold av produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, komponenter eller systemer, og de skal heller ikke delta i drift, tjenesteyting eller bruk av disse».

Den gjeldende EASA-forordningen (forordning (EF) nr. 216/2008) inneholder liknende krav, så Stortinget har allerede tatt stilling til denne siden av ordningen med kvalifiserte enheter.

Det er uansett vanskelig å se annet enn at disse kravene er gitt nettopp for å forebygge bindinger som svekker sikkerhetsarbeidet. Departementet legger til grunn at de kravene som følger av vedlegg VI vil bli håndhevet blant annet ved at Luftfartstilsynet innarbeider kontroll med dem i sin standard tilsynsmetodikk. Det bør derfor ikke være behov for ytterligere rettslig regulering for å ivareta de viktige hensynene LO har pekt på.

#### **4.4.4 Forbud mot bruk av rusmidler ved bruk av droner**

Høringsforslaget innebar at forbudet mot bruk av rusmidler for flygende personell blir gitt tilsvarende anvendelse for personer som bruker

droner. Et tilsvarende regime er også vedtatt av EU etter at høringen ble gjennomført. Ingen av høringsinstansene har kommentert denne delen av forslaget. Departementet har derfor videreført den foreslåtte løsningen i det endelige lovforslaget.

#### **4.4.5 Prosessen ved bruk av restriksjonsområde**

Presseorganisasjonene (PO) har i sin høringsuttalelse spurt seg om det er mulig å presisere i lovteksten (§ 9-1 a) at medienes arbeidsforhold skal tillegges vekt ved bruk av restriksjonsområder i luftrummet, og ved fastsettelse av det som kalles «andre begrensninger» (enn restriksjonsområde) i lovforslaget. PO har selv sitert fra forarbeidene til gjeldene § 9-1 a, der det heter at

«Ved oppretting av restriksjonsområder må behovet for vern vegast opp mot dei ulempene området inneber for de som bruker luftrummet. Nærmere bestemt må ikkje området gjerast større vertikalt og horisontalt enn det som er påkravd for å unngå samanstyrt mellom luftfartøy eller andre luftfartsulykker, eller for å kunne vareta viktige samfunnsinteresser. Vidare må det ved opprettinga av restriksjonsområde vurderast kva slags lufttrafikk det er nødvendig å halde utanfor området i den aktuelle situasjonen.»

Lovarbeidet her dreier seg først og fremst om de tilpasningene som er nødvendige for å regulere bruk av droner på en presis måte i luftfartsloven. Forslaget om å tilføye formuleringen «og andre begrensninger» i luftfartsloven § 9-1 a er nettopp en tilføyelse som gjør det klarere at bestemmelsen skal kunne brukes til å vedta reguleringer som er skreddersydde, forholdsmessige og nyanterte. Departementet antar det kan gjøre det mulig å forene motstridende interesser på en mer presis måte enn det som tradisjonelt har vært forstått ved terminologien «restriksjonsområde», som i større grad fremhever det fysiske rommet som sentralt. Samtidig finner ikke departementet grunn til å fremheve medienes behov særskilt i lovteksten. Selv uten en slik tilføyelse er det åpenbart at medienes rolle som formidler av informasjon skal tillegges stor vekt. Bestemmelsen i Grunnloven § 100 er godt egnet som en tungtveiende retningslinje og føring både for de prosessene som må følges når hjemmelen i § 9-1 a brukes, og for innholdet i de vedtakene som fattes i medhold av bestemmelsen. Fravær av en uttryk-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

kelig henvisning til blant annet informasjonsformidling i lovteksten skal derfor ikke forstås som en nedvurdering av dette hensynet, men snarere som et uttrykk for at den konkrete avveiningen av dette hensynet mot andre interesser bør skje i den enkelte saken – når beslutningstakeren har bedre oversikt over alle hensyn enn det lovgiver har.

Norges Luftsportforbund (NLF) ser ut til å være opptatt både av hvilket innhold «andre begrensninger» skal kunne ha, og hvilken prosess som blir fulgt ved fastsettelsen av dem. Departementet legger til grunn at tilføyelsen trolig vil ha størst praktisk betydning ved reguleringen av droner, i motsetning til bemannede luftfartøy. Men departementet ser ingen grunn til å utelukke bruken av hjemmelen i § 9-1 a også for bemannet luftfart dersom det i en konkret sak oppfattes som nødvendig, forholdsmessig og velegnet. Slik sett er det ikke klare grenser mellom regulering av luftrommet i medhold av luftfartsloven kapittel VII (krav til flysikringstjenester), den operative reguleringshjemmelen i § 9-1 og hjemmelen i § 9-1 a. For enkelte situasjoner kan det være mer hensiktsmessig å fastsette krav gjennom opprettelse av restriksjonsområder og andre begrensninger, enn gjennom fastsettelse av forskrift med hjemmel i § 9-1 eller med hjemmel i kapittel VII. Dette vil typisk være tilfellet dersom begrensninger kun er nødvendige og aktuelle for et begrenset område, og derfor best kan løses gjennom en lokal regulering. En slik forskrift kan også omfatte flere eller et større antall områder, men i så fall kreves det at de enkelte områdene er tilstrekkelig klart definert og respekterer de krav som følger av internasjonale regler om kunngjøring av slike områder. Departementet antar også at hjemmelen for regulering av «trafikkstyringssystemer» som foreslås føyd til § 9-1 kan ha elementer som grenser til eller overlapper med de begrensningene som kan hjemles i § 9-1 a.

Den teknologiske utviklingen kan muliggjøre automatiserte beslutningsprosesser i sanntid eller med vesentlig kortere tidsbruk enn vi er vant til fra vanlige forskriftsprosesser. Departementet ser for seg at den foreslåtte hjemmelen skal kunne benyttes til å hjemle slike beslutningsprosesser. Det forutsettes da at prosessene respekterer de generelle kravene som følger av forvaltningslovens grunnpremisser, eventuelle nye krav som følger av den pågående revisjonen av forvaltningsloven og alminnelige krav til involvering av berørte («høring»). Om nødvendig bør slik involvering skje i form av generelle forskriftskrav som styrer prosessen for fremtidig fastsetting av «begrensninger» – som i sin tur skal gjelde for

fysiske enkeltrom eller for bestemte typer av systemer eller problemstillinger.

#### 4.4.6 Erstatningsansvar og forsikring

Behovet for lovbestemt objektivt skadeansvar i luftfartsloven skyldes den store iboende risikoen et luftfartøy i bevegelse anses å utgjøre for omgivelsene. Helt små droner og leketøy vil normalt ikke utgjøre en slik risiko. Begrunnelsen for det lovbestemte objektive skadeansvaret og tilhørende forsikringsplikt vil dermed ofte ikke være til stede for helt små droner og leketøydroner. Det foreslåtte luftfartøybegrepet vil også omfatte helt små droner, som ikke har et slikt skadepotensial.

Luftfartstilsynet foreslo derfor at det gjøres unntak for droner som veier mindre enn 250 gram. Følgen av et slikt unntak vil være at det alminnelige skyldansvaret gjelder for plassering av ansvar ved skade. At man ved skadetilfeller forårsaket av helt små droner faller tilbake på den alminnelige skyldregelen må som utgangspunkt anses tilstrekkelig.

Hvor den nedre grensen for det lovforankrede objektive skadeansvaret skal gå for ubemannede luftfartøyer, og kanskje også andre luftfartøyer med lavt skadepotensial, bør etter departementets syn vurderes nærmere før den fastsettes. Den bør også kunne justeres i takt med den teknologiske utviklingen uten å måtte foreta lovendring. En eksakt vektgrense i loven bør derfor unngås.

Departementet mener det er rettssikkerhetsmessig forsvarlig å trekke denne grensen i forskrift, så lenge det gjøres klart i loven at et forskriftsbestemt unntak bare er aktuelt for innretninger med lavt skadepotensial. Det understrekes at konsekvensen av at en innretning unntas fra det objektive ansvaret ikke er ansvarsfrihet – bare at det alminnelige skyldansvaret gjelder. Den som opptrer uforsvarlig vil fremdeles være erstatningsansvarlig.

Departementet legger til grunn at det fremdeles, som hovedregel, skal være samsvar mellom den bruken av luftfartøy som er underlagt objektivt ansvar etter luftfartsloven § 11-1 og den bruken som er pålagt forsikringsplikt etter luftfartsloven § 11-2. Se prinsippet i gjeldende lovs § 11-2 første ledd, og noen utfyllende vurderinger nedenfor.

Den grensen som trekkes i forskrift må respektere internasjonal regulering av erstatningsansvar og forsikringsplikt som Norge er underlagt. I dag er det særlig Montrealkonvensjonen av 1999 og forordning (EF) nr. 785/2004 som har regler om dette, uten at de trenger å ha

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

praktisk betydning for den grensen som det er aktuelt å trekke.

Departementet ønsker å fremheve noen momenter som kan være særlig aktuelle å vektlegge ved den konkrete grensedragningen i forskrift. Listen er ikke uttømmende: (1) Det *skadepotensialet* som droner utgjør for omgivelsene, vil i hovedsak avhenge av dens masse og hastighet. Disse faktorene bør derfor være blant de mest sentrale når grensen mot de luftfartøy som ikke skal være underlagt objektivt ansvar skal trekkes. Droneteknologien er i stor utvikling. Mer avansert fremdriftsteknologi og styringssystemer vil gjøre det mulig å føre små droner i høy hastighet, og små droner vil kunne få et stort skadepotensial. (2) *Hva dronens brukes til eller hvordan dronen brukes* kan være relevant, men har trolig begrenset selvstendig betydning ved siden av skadepotensialet. Det kan være naturlig å legge vekt på om dronen brukes til kommersiell eller annen virksomhet med potensiell økonomisk vinning. Motsatt vil rent privat fritidsvirksomhet uten økonomisk formål trekke i retning av at en kostbar forsikring (som indirekte konsekvens via prinsippet i luftfartsloven § 11-1) ikke er rimelig å kreve. Ved denne vurderingen vil de regelbestemte kravene til måten bruken skjer på, forbud mot bestemte former for bruk og tekniske systemer som begrenser skadepotensialet ved slik bruk, kunne tillegges betydelig vekt. I mange tilfeller vil det trolig være mer treffsikkert å forebygge skade ved hjelp av slike krav eller systemer enn ved trussel om erstatningsansvar. Grensedragningen mellom leketøy og ikke-leketøy ved eventuell sertifisering og godkjenning kan være relevant, men ikke avgjørende for ansvarsvurderingen. (3) En særlig undergruppe av krav til bruk på *bestemte steder*. Dersom bruken skjer innendørs eller på et strengt avgrenset fysisk område utendørs, der privat eiendomsrett er et dominerende trekk ved kontrollen over området, kan det også trekke i retning av et mindre strengt ansvar. (4) Trolig bør *hvem* som bruker dronen tillegges begrenset vekt – typisk alder. I så fall er det trolig viktigere å vurdere hvem som befinner seg i nærheten og kan bli skadet av bruken. Men departementet viser til at det kan være relevant å legge en viss vekt på samtykke, eller samtykkeliknende former for bruk – både hos fører og andre personer i nærheten som er potensielle skadelidte.

Den nevnte regelen i luftfartsloven § 11-2 første ledd, om samsvar mellom objektivt ansvar og forsikringsplikt (ansvarsforsikring) innledes med formuleringen «Når ikke annet blir bestemt av departementet, skal det ....». Det åpnes med

andre ord for unntak, og disse unntakenes omfang er ikke saklig avgrenset i loven. Det er naturlig at ansvarsformen, forsikringskravet, og eventuelt også typen og omfanget av forskriftskravet, vurderes som en helhet. Det er uklart hvilke forsikringsprodukter som tilbys i dag, og dermed også hva de koster. For eksempel er det ikke enkelt å få oversikt over i hvilken grad vanlige hjemforsikringer og reiseforsikringer dekker ansvar for bruk av luftfartøy. Det er også uklart hvordan forsikringsmarkedet vil respondere på eventuelle nye ansvars- og forsikringskrav for ubemannet luftfartøy eller andre luftfartøy etter den nye definisjonen i luftfartsloven § 2-1 med begrenset skadepotensial. Departementet har derfor ikke tilstrekkelig kunnskap om kostnadskonsekvensene av å formulere mer spesifikke krav. Bruken av forskriftshjemlene må skje i lys av de hensyn som er nevnt ovenfor.

#### 4.4.7 Straff for bruk av droner

Departementet slutter seg til Luftfartstilsynets vurdering i høringsnotatet (punkt 4.2.8) av hvor viktig det er å klargjøre om de enkelte straffebestemmelsene i luftfartsloven kapittel XIV gjelder for ubemannet luftfart. Departementet legger også til grunn at den klare hovedregelen er at de gjelder også for ubemannet luftfart. Svært mange av straffebestemmelsene i kapittel XIV knytter straff til bruk av «luftfartøy». De foreslåtte definisjonene av «luftfartøy» og «ubemannet luftfartøy» i luftfartsloven § 2-1 annet ledd klargjør både grunnbegrepet «luftfartøy» og de tilleggsvilkårene som må være til stede for at noe i luftfartslovens forstand skal regnes som «ubemannet luftfartøy». Siden alle ubemannede luftfartøy også vil være luftfartøy, er det rimelig å slutte seg til at straffebestemmelsene i luftfartsloven som bruker ordet «luftfartøy» også omfatter ubemannet luftfartøy slik dette er definert i luftfartsloven § 2-1.

Spørsmålet er om kravet til klar lovhjemmel på strafferettens område allikevel ikke er tilfredsstillt der handlingen knytter seg til bruk av ubemannet luftfartøy.

Når bestemmelsene i luftfartsloven kapittel XIV bruker begrepet luftfartøy, vil innretninger som ikke er luftfartøy ifølge forskrift gitt i medhold av § 2-1 tredje ledd, heller ikke omfattes av straffebestemmelsene. Dette innebærer at det er mulig å ha i tankene hva slags aktivitet som er straffverdig når innholdet i luftfartøybegrepet detaljbestemmes.

Departementet har vært noe i tvil om det er behov for en særlig straffebestemmelse for vik-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

tige former for bruk av ubemannet luftfartøy – slik Luftfartstilsynet har foreslått som ny § 14-29 a i luftfartsloven, men har kommet til at det støtter forslaget. Men da er det viktig å presisere at forslaget ikke skal tolkes motsetningsvis (antitese). Bruk av ubemannet luftfartøy vil også kunne være omfattet av bestemmelser i kapittel XIV som ikke bruker ordet «luftfartøy» dersom det er naturlig i lys av formålet med bestemmelsen, likebehandlingshensyn, vurdering av skadeevne, generell strafferettslige effektivitets-hensyn, mv.

Samferdselsdepartementet er enig med Forsvarsdepartementet (FD) i at det kan være behov for en vid strafferamme for ulovlig bruk av ubemannet luftfartøy. FD har derfor bedt om en vurdering av om strafferammen bør gå opp mot tre eller fire år for de mest alvorlige tilfellene. Samferdselsdepartementet er ikke uenig i at særlige alvorlige former for ulovlig bruk av droner kan tilsi så streng straff, men har kommet til at det dels er unødvendig og dels vil føre til et inkonsekvent regelsett. Forslaget til ny § 14-29 a er basert på den generelle straffebestemmelsen for brudd på operative bestemmelser i loven – § 14-13. Denne har en øvre strafferamme på 2 år. Det vil ikke være konsekvent at ulovlig bruk av ubemannet luftfartøy skal ha en strengere strafferamme enn bruk av andre luftfartøy. I stedet bør de alvorligste forholdene kunne straffes med hjemmel i straffeloven § 355 eller 355 a om fremkalling av fare eller grov fare for allmennheten. Her går strafferammen helt opp til henholdsvis 15 og 21 år. I tillegg har straffeloven bestemmelser om terrorhandling mv. som også kan anvendes ved bruk av ubemannet luftfartøy. Luftfartslovens straffebestemmelser bør først og fremst dekke behovet for sanksjonering av brudd på bestemmelser som er ment å ivareta vanlig sikkerhet (safety), og ikke typisk forsettlig kriminelle handlinger (security).

#### 4.4.8 Forhindring av ulovlig dronebruk

Av punkt 4.3 fremgår det at Forsvarsdepartementet (FD) mener luftfartsloven bør inneholde en egen hjemmel for å avverge en umiddelbar trussel knyttet til bruk av droner. Forutsetningen da er at straff og andre sanksjoner som ilegges i ettertid ikke er tilstrekkelig for å forebygge slike tilfeller. Kjernetilfellet vil være bevisste straffbare handlinger, men også utilsiktet risikofylt bruk kan være viktig å stanse.

I Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – nasjonal luftfartsstrategi* – punkt 10.6 har regjeringen drøftet behovet for hjemler til å iverksette mottiltak overfor slike droner på lufthavner,

ved petroleumsinstallasjoner på kontinentalsokkelen og i andre deler av luftrommet. Regjeringen har i oppfølgingen av stortingsmeldingen foretatt innledende vurderinger og konkludert med at den vil styrke bekjempelsen av ulovlig droneflygning, og kriminalitet utført ved hjelp av droner. Som en del av dette initiativet vil det i 2024 iverksettes utredninger med formål om å forbedre samfunnets evne til å håndtere droner som flyr ulovlig.

Regjeringens standpunkt er at politiets sivile maktmonopol ikke skal utfordres, men at det samtidig er viktig å ta inn over seg at politiet ikke kan være tilstede for å iverksette mottiltak over alt til enhver tid. Forsvaret har anledning til å reagere overfor droner på selvstendig grunnlag innenfor rammene av militær politimyndighet.

Droner har et meget omfattende og svært variert brukspotensiale, noe som medfører at forskjellige aktører med forskjellig formål kan anvende droner til å utføre tilsiktede handlinger som kan få store negative samfunnsmessige konsekvenser som er innbyrdes ulike. Sikkerhetssituasjonen slik den er i dag, og den raske teknologiske utviklingen, medfører etter regjeringens vurdering at det er nødvendig å utrede om andre enn politiet og Forsvaret skal ha adgang til å iverksette mindre inngripende tiltak mot droner som flys ulovlig eller som benyttes til å utføre annen kriminalitet.

#### 4.4.9 Regelteknisk gjennomføring av endringer i undersøkelsesforordningen og rapporteringsforordningen

I høringen ble det foreslått å gjennomføre de foreslåtte endringene i forordning (EU) nr. 996/2010 (undersøkelsesforordningen) og i forordning (EU) nr. 376/2014 (rapporteringsforordningen) i form av justeringer av de forordningstekstene som er vedlagt luftfartsloven (de aktuelle artiklene som endres ved den nye EASA-forordningen). Departementet legger til grunn at det er tilstrekkelig og vanlig å foreta slike endringer i form av en kort tilføyelse til de bestemmelsene i luftfartsloven som gjør de to forordningene til en del av loven – det vil si inkorporasjonsbestemmelsene i luftfartsloven § 12-6 første ledd (undersøkelsesforordningen) og § 12-10 første ledd (rapporteringsforordningen).

#### 4.4.10 Økonomiske sanksjoner fra EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen

Luftfartsloven § 13 a-6 hjemler i dag at EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og EFTA-domstolen kan

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

ilegge norske foretak og personer tvangsmulkt og overtredelsesgebyr for brudd på krav på områder der disse er underlagt direkte tilsyn fra EFTAs overvåkingsorgan (EASA). Ordningen har liten praktisk betydning, og har aldri vært brukt. Fordi den gjelder konstitusjonelle og prinsipielle spørsmål om myndighetsfordeling mellom nasjonale organer og organer som utgjør en del av EØS-samarbeidet, er den forankret i en egen bestemmelse i luftfartsloven. Det vises til de vurde-

ringene som er gjort i forarbeidene til bestemmelsen i Prop. 83 L (2011–2012) punkt 3.5.4.

Myndigheten til å ilegge økonomiske reaksjoner er forankret i artikkel 25 i gjeldende EASA-forordning (forordning (EU) nr. 216/2008), og videreføres med samme realitetsinnhold i artikkel 84 i den nye EASA-forordningen. Luftfartsloven § 13 a-6 må endres for å gjenspeile den nye hjemmelen. Ingen realitetsendringer er tilsiktet.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 5 Markedstilsyn med droner

Forordningen (EU) 2018/1139 åpner for at EU får myndighet til å gi regler om droner. Noen av disse dronene – typisk masseproduserte droner som representerer en lav risiko – er av en slik karakter at de egner seg for å være underlagt generelt markedstilsyn med omsetning av produkter. Vi snakker da om droner som er mindre og ikke så kompliserte som de fleste luftfartøyer som er underlagt Luftfartstilsynets tilsyn i dag.

EUs generelle regler om markedstilsyn er også revidert, ved at forordning (EU) 2019/1020 endrer forordning (EF) nr. 765/2008. Forordning (EF) nr. 765/2008 er gjennomført i norsk rett ved EØS-vareloven. Forordning (EU) 2019/1020 ble tatt inn i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 317/2023 av 8. desember 2023. Det er ventet at Nærings- og fiskeridepartementet vil legge frem en proposisjon om gjennomføring av forordning (EU) 2019/1020 i EØS-vareloven og berørte sektorlover i løpet av 2024.

Det er en nær sammenheng mellom de nye kravene til droner som vil bli hjemlet i den nye EASA-forordningen og markedstilsyn med noen av disse dronene. Samferdselsdepartementet mener likevel at det er mest hensiktsmessig at forslag til nye hjemler for markedstilsyn med droner i luftfartsloven blir lagt frem for Stortinget som del av en samleproposisjon om gjennomføring av forordning (EU) 2019/1020 og endring av EØS-vareloven og de berørte sektorlovene.

Luftfartsloven vil etter dette ikke ha spesialtilpassede håndhevelsesbestemmelser for markedstilsyn med droner når nye droneregler gitt i medhold av EASA-forordningen trolig trer i kraft. Departementet oppfatter dette likevel som forsvarlig slik de generelle håndhevelsesreglene i luftfartsloven er formulert i dag.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 6 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning

### 6.1 EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), har som mål å sikre et høyt sikkerhetsnivå innenfor sivil luftfart gjennom et harmonisert regelverk i Europa.

For at en rettsakt skal bli folkerettslig bindende for Norge, må den innlemmes i EØS-avtalen. Ved EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 ble forordning om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA) vedtatt innlemmet i EØS-avtalen.

Det er vedtatt visse tekniske tilpasninger av teksten slik at den passer for EØS/EFTA-statene. Beslutningen i EØS-komiteen om innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen er tatt med forbehold om at forordningen skal bli en del av EØS-avtalen.

Ifølge EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 skal EØS-avtalens vedlegg II (tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) og XIII (transport) endres.

Beslutningen inneholder fortale og fem artikler.

*Artikkel 1* slår fast at *vedlegg II* til EØS-avtalen skal endres ved en tilføyelse til kapittel X nr. 7e som fanger de endringene EASA-forordningen artikkel 137 innebærer i direktiv 2014/30/EF om felles regler for elektromagnetisk kompatibilitet og en tilføyelse i kapittel XVIII nr. 4zzr som fanger opp de endringene EASA-forordningen artikkel 138 innebærer i direktiv 2014/53/EU om felles regler om tilgjengeliggjøring av radioutstyr på markedet.

*Artikkel 2* slår fast at *vedlegg XIII* til EØS-avtalen skal endres ved at det gjøres fem tilføyeser som alle gjennomfører EASA-forordningen:

I nr. 1 endres punkt 64a ved å fange opp de endringene artikkel 134 i EASA-forordningen gjør i forordning (EF) nr. 1008/2008. Til denne bestemmelsen er det gjort en EØS-tilpasning som innebærer at EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen som er opprettet i medhold av artikkel

25 nr. 1 i den forordningen og skal ha samme rettigheter og plikter som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. EFTAs overvåkingsorgan skal ha observatørstatus i komiteen. Begge disse rettighetene innebærer en formell styrking av EFTA-statenes og ESAs rettigheter sammenlignet med tilstanden til nå.

I nr. 2 endres punkt 66a (forordning (EØF) nr. 3922/91), 66n (forordning (EF) nr. 216/2008) og 66w (forordning 552/2004) ved at det klargjøres at alle disse regelverkene blir opphevet fra bestemte datoer som fremgår av EASA-forordningen artikkel 139.

I nr. 3 endres punkt 66d (forordning (EU) nr. 996/2010) og 66gc (forordning (EU) nr. 376/2014) ved at det presiseres at den nye EASA-forordningen endrer disse. Disse endringene fremgår av EASA-forordningen artikkel 135 og 136.

I nr. 4 endres punkt 66za (forordning (EF) nr. 2111/2005) ved at det presiseres at den nye EASA-forordningen endrer denne forordningen. Bestemmelsen fanger om EASA-forordningen artikkel 133. Nr. 4 presiserer også at EFTA-statene skal delta fullt ut i den komiteen som bistår Kommisjonen og skal ha de samme rettigheter og plikter som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. EFTAs overvåkingsorgan (ESA) skal ha observatørstatus. ESAs rolle er en formell forbedring sammenliknet med gjeldende ordning.

I nr. 5 føyes den nye EASA-forordningen (forordning (EU) nr. 2018/1139) til vedlegg XIII som nytt punkt 66zab. Komitebeslutningen innebærer at det gjøres et stort antall tilpasninger i form av hovedpunkter (bokstav a til za) og underpunkter. Disse kan deles i tre grupper: (1) De som gjentar tilsvarende tilpasninger til tilsvarende bestemmelser i den nåværende EASA-forordningen (forordning (EU) nr. 216/2018)), (2) de som innebærer nye tilpasninger – enten til bestemmelser som er nye i den nye EASA-forordningen eller til bestemmelser som tilsvarer bestemmelser i den nåværende EASA-forordningen og (3) de som er særlig rettet mot Islands behov. De siste omtales ikke i det følgende.

De viktigste videreføringene av eksisterende *tilpasninger* er *bokstav a)* som EFTA-statene i

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

utgangspunktet skal likebehandles med EUs medlemsstater når ikke noe annet er sagt.

*Bokstav b)* innebærer at EASA skal bistå EFTAs overvåkingsorgan (ESA) eller EFTA-statenes faste komite i utførelsen av deres oppgaver.

*Bokstav c)* slår fast at forordningen ikke skal forstås slik at EASA gis myndighet til å opptre på vegne av EFTA-statene innenfor rammen av internasjonale avtaler for andre formål enn å bistå EFTA-statene med oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til slike avtaler.

*Bokstav f)* innebærer at EFTA-statene skal delta på lik linje med EU-statene i det sentrale datalageret som EASA oppretter i medhold av den nye EASA-forordningen i samarbeid med Kommisjonen, EFTAs overvåkingsorgan og vedkommende nasjonale myndigheter.

Artikkel 62 er den sentrale bestemmelsen i EASA-forordningen om fordelingen av forvaltningsmyndighet mellom Kommisjonen, EASA og nasjonale myndigheter. *Bokstav g)* inneholder flere tilpasninger til artikkelen. De fleste inneholder formelle videreføringer av eksisterende tilpasninger. Men underpunkt iii) beskriver hvordan Kommisjonen, EASA og EFTAs overvåkingsorgan skal samarbeide om forvaltningen av særbestemmelsen i artikkel 62 nr. 5. Denne åpner for videreføring av det fellekkandinaviske tilsynet med SAS, og er et unntak fra EASA-forordningens hovedregel om at hvert flyselskap bare skal være underlagt ett lands (ett organs) tilsynsmyndighet (klart ansvar). Bestemmelsen er en nyvinning og klargjør et spørsmål som har vært omdiskutert i lengre tid.

Artikkel 66 er en ny bestemmelse om bistand til nasjonale tilsynsorganer som har vedvarende problemer med å etterleve kravene til slike i forordningen. Artikkelen åpner da for at EASA og den berørte medlemsstaten, etter anmodning fra Kommisjonen, samarbeider om å løse utfordringene. *Bokstav h)* inneholder de tilpasninger som er nødvendige for at EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-statene speiler rollene i EFTA-pilaren.

Artikkel 68 inneholder bestemmelser om anerkjennelse i EU av sertifikater som er utstedt av myndigheter i tredjeland, og forhandling av avtaler om slik anerkjennelse. *Bokstav i)* inneholder tilpasninger til denne bestemmelsen. Utgangspunktet er at EØS-avtalen ikke regulerer forholdet til tredjeland. Men bokstaven viderefører i stor grad en tilsvarende tilpasning til den gjeldende EASA-forordningen ved å beskrive (underpunkt iii) hvordan EFTA-statene skal holdes behørig underrettet når EU innleder samråd med tredjeland med tanke på å inngå slike avtaler. EU og dets medlemsstater plikter å bestrebe seg på å

åpne muligheten for at EFTA-statene kan tiltrå avtalen eller få tilbud om en tilsvarende avtale. EFTA-staten skal på sin side bestrebe seg på å inngå tilsvarende avtale.

Artikkel 66 formaliserer delingen av sikkerhetsrelevante opplysninger mellom Kommisjonen, EASA og nasjonale myndigheter i større grad enn hva tilfellet har vært til nå. *Bokstav j)* gjør det klart at EFTA-statene og EFTAs overvåkingsorgan skal delta fullt ut i dette samarbeidet, og at opplysninger som stammer fra enheter i EFTA-pilaren skal gis samme vern som opplysninger på EU-siden.

*Bokstav k)* gjør det klart at EFTA-statene og EFTAs overvåkingsorgan skal delta fullt ut i EASAs etablering og forvaltning av et sentralt datalager for opplysninger som er nødvendige for å løse de oppgavene EASA-forordningen omfatter.

*Bokstav l)* er en generell tilpasning som slår fast at EASA skal bistå EFTAs overvåkingsorgan på samme måte som det bistår Kommisjonen.

*Bokstav m)* innebærer at EASA skal informere EFTAs overvåkingsorgan på samme måte som Kommisjonen når det fatter beslutninger og gir anbefalinger.

*Bokstav n)* viderefører tilpasningene som gir EFTAs overvåkingsorgan myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt når foretak ikke etterlever betingelsene for de sertifikatene som er utstedt av EASA. Det samme gjelder bestemmelsene om Domstolens overprøving av slike vedtak. Det er ikke gjort noen endringer i dette regelsettet eller tilpasningene til dem.

*Bokstav o)* viderefører prinsippet om at EASA skal bistå EFTAs overvåkingsorgan når det fører tilsyn med EFTA-statenes forvaltning av de oppgavene de har etter forordningen. Bestemmelsen speiler den plikten EASA har til å bistå Kommisjonen ved dens tilsyn med myndighetene i EU-statene.

*Bokstav p)* inneholder tre tilpasninger som innebærer at EFTAs overvåkingsorgan skal ha samme rolle som Kommisjonen på de områdene der EASA-forordningen omfatter avhengigheter mellom flysikkerhet og luftfartssikkerhet (security). Tilpasningen er ny, fordi den underliggende bestemmelsen i EASA-forordningen artikkel 88 er ny, men løsningen er helt i tråd med topilar-ordningen i EØS-avtalen.

*Bokstav q)* inneholder tilpasninger tilsvarende de i bokstav p) der EASA-forordningen regulerer avhengigheter mellom sikkerheten i sivil luftfart og sosioøkonomiske faktorer.

*Bokstav r)* slår fast at EASA på anmodning skal bistå EFTAs overvåkingsorgan på samme måte som Kommisjonen med å ivareta forholdet til

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

tredjestater og internasjonale organisasjoner. Bestemmelsen skal gi en ny rettighet for overvåkingsorganet selv om en liknende bestemmelse om internasjonale forhold finnes også i den gjeldende EASA-forordningen.

EASA-forordningen innebærer at noen problemstillinger som tidligere ble regulert i et eget sett av regler om det felles europeiske luftrom blir lagt inn under EASA-regimet. *Bokstav s)* slår fast at EASA plikter å yte EFTAs overvåkingsorgan teknisk bistand på samme måte som Kommisjonen i bestemte opplistede tilfeller.

*Bokstav t)* viderefører prinsippet om at statsborgere fra EFTA-statene skal kunne tilsettes i EASA på lik linje med EU-borgere. Bokstaven har også fått en ny tilføyelse som slår fast at norsk og islandsk også skal regnes som unionens språk i saker om tjenestemenn.

*Bokstav u)* innebærer at EFTA-statene skal tilstå EASA og dets ansatte privilegier og immunitet tilsvarende de som er omhandlet i protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet. Dette reflekterer en generell modell det nå er enighet om for ansatte i byråene.

*Bokstav v)* viderefører prinsippet om at EFTA-statene skal delta fullt ut i EASAs styre og skal ha de samme rettigheter og plikter som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. I tillegg har det kommet en bestemmelse som slår fast at EFTAs overvåkingsorgan, som observatør, skal utnevne én representant og én vararepresentant.

*Bokstav w)* viderefører prinsippet om at EFTA-statenes borgere skal kunne velges som medlemmer og leder av byråets klageinstans.

*Bokstav x)* viderefører prinsippet om at EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-statene skal kunne bringe handlinger gjort av EASA inn for Domstolen på lik linje med Unionens institusjoner og medlemsstatene.

*Bokstav y)* viderefører prinsippet om at enhver fysisk eller juridisk person skal ha rett til å henvende seg til EASA på islandsk eller norsk. I tillegg presiserer tilpasningen nå at forordning (EF) nr. 1049/2001 om offentlig tilgang til dokumenter også får anvendelse på dokumenter byrådet har som angår EFTA-stater.

*Bokstav z)* viderefører prinsippene om EFTA-statenes bidrag til finansieringen av EASA.

*Bokstav za)* viderefører prinsippet om at EFTA-statene deltar fullt ut i den komiteen som bistår Kommisjonen og skal ha de samme rettighetene og pliktene som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. Det er føyd til en ny tilpasning som gir EFTAs overvåkingsorgan observatørstatus i komiteen.

*Bokstav zb)* slår fast at eksperter utpekt av EFTA-statene skal konsulteres på lik linje med eksperter fra EUs medlemsstater før Kommisjonen vedtar delegerte rettsakter.

*Bokstav zc)* slår fast at bestemmelsen i EASA-forordningen artikkel 140 nr. 6 om terminering eller justering av avtaler mellom EUs medlemsstater og tredjeland ikke får anvendelse for EFTA-statene.

*Bokstav zd)* er en avsluttende bestemmelse som for sikkerhets skyld slår fast at de tilpasningene som er nevnt ovenfor får tilsvarende anvendelse («mutatis mutandis») for annet unionsregelverk som gir myndighet til EASA og er innlemmet i EØS-avtalen. Ved utformingen har man ikke hatt bestemte regler i tankene, men har ønsket å forsikre seg om at tilsvarende skal gjelde i slike tilfeller.

Artikkel 3 slår fast at den islandske og den norske versjonen av forordning (EU) 2018/1139 gis gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen trer i kraft 29. april 2023 eller dagen etter at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt, alt etter hva som inntreffer sist.

Artikkel 5 slår fast at beslutningen selv skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

## 6.2 Forholdet til Grunnloven

### 6.2.1 Tre generasjoner EASA-forordninger – tidligere stortingsbehandlinger

Forordningen (EU) 2018/1139 bygger videre på hovedtrekkene i de to tidligere EASA-forordningene – forordning (EF) nr. 1592/2002 og forordning (EF) nr. 216/2008. Forordningen fra 2002 ble erstattet av forordningen fra 2008 (som i dag er gjeldende EØS-rett), og forordning fra 2018 erstatter i sin tur forordningen fra 2008.

Forordning (EF) nr. 1592/2002 og forordning (EF) nr. 216/2008 har vært forelagt Stortinget ved henholdsvis St.prp. nr. 44 (2004–2005) og Prop. 27 S (2012–2013). I tillegg har et supplement til forordning (EF) nr. 216/2008 om EASAs godkjenning av tredjelands-operatører vært forelagt Stortinget ved Prop. 123 S (2014–2015).

Stortinget har ved behandlingen av disse sluttet seg til at Norge bør være en del av det europeiske flysikkerhetssamarbeidet forordningene legger grunnlaget for. Stortinget har også sluttet seg til at de formene for myndighetsoverføring som de to foregående forordningene innebærer er

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

«lite inngripende» og kan innlemmes i EØS-avtalen etter Grunnloven § 26 annet ledd.

Departementet mener det er viktig å understreke at EASA-forordningen ikke handler om reguleringen av selve *luftfartsmarkedet*. Det lufttransportmarkedet som flyselskapene deltar i ble fullt ut liberalisert allerede på 1990-tallet. Siden da har det ikke vært noen markedsmessige restriksjoner på den frie bevegelsen av transporttjenester i det indre markedet.

EASA-forordningen regulerer heller ikke *arbeidstakernes rettigheter*.

EASA-forordningens hovedformål er kun å bidra til høy og ensartet sikkerhet i det indre markedet for luftfart.

Forordningen (EU) 2018/1139 viderefører i hovedsak eldre prinsipper og oppgavefordeling. Derfor gis det nedenfor en kort oversikt over innholdet i de to første generasjonene av EASA-forordninger. Teksten supplerer det som fremgår av kapittel 2 og 3.

Da Stortinget behandlet St.prp. nr. 44 (2004–2005) om *den første EASA-forordningen* (EF) nr. 1592/2002 samtykket det til at Norge skal inngå i et lovgivnings- og forvaltnings-samarbeid på flysikkerhetsområdet. Det saklige kjerneområdet for forordningen var regulering av design, produksjon og vedlikehold av luftfartøy og deler til slike. Dernest innebar tilslutning til forordningen at Norge sluttet seg til samarbeidet i Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) som forordningen la grunnlaget for og som var blitt formelt opprettet i 2003. Norge ble medlemmer av styret i byrået med alle rettigheter, bortsett fra stemmerett. Tilslutningen til forordningen innebar også at Norge ble gitt rett til å delta i ekspertkomiteen som bistår kommisjonen når den vedtar utfyllende gjennomføringsregler.

Ved tilslutning til forordning (EF) nr. 1592/2002 samtykket Stortinget til at EASA kan type-sertifisere nye luftfartøy og tilhørende deler i tråd med detaljerte og teknisk-vitenskapelig pregede krav som følger av utfyllende gjennomføringsregler. Disse enkeltvedtakene har direkte virkning overfor de foretakene som har søkt om godkjenning av slike produkter. Det finnes en håndfull slike foretak i Norge, men omsetningen i disse er begrenset.

Forordningen (EF) nr. 1592/2002 innebar også at EASA fikk myndighet til å gi design- og produksjonsgodkjenning av bedrifter som «*konstruerer eller produserer flymateriell, godkjenning til modifiseringer og reparasjoner og godkjenning av at en annen enn den opprinnelige produsent monterer en ny komponent ... i et luftfartøy*».

Overføringen av oppgaver fra Luftfartstilsynet til EASA innebar overføring av forvaltningsmyndighet som etter Grunnloven § 3 ligger til Kongen.

I tillegg innebar tilslutning til forordningen overføring av domsmyndighet til EU-domstolen på det forvaltningsområdet som er nevnt ovenfor. Dette er en oppgave som etter Grunnloven § 88 ligger til norske domstoler.

Med *den andre EASA-forordningen* (forordning (EF) nr. 216/2008) fikk EU lovgivningsmyndighet for området flyoperasjoner, det vil si den daglige bruken og driften av luftfartøylene («flygingene»). EU fikk myndighet til å gi regler om sertifisering av alt det personellet som har en rolle knyttet til slike operasjoner; piloter, annet flygende personell, personer som er ansvarlig for medisinsk testing og personell som driver med trening av flygende personell og som har roller i slike treningsorganisasjoner. EASA fikk myndighet til å utstede godkjenninger (enkeltvedtak) som gjelder operatører fra tredjeland. De detaljerte kravene som legges til grunn for denne vurderingen (forordning (EU) nr. 452/2014) ble senere forelagt Stortinget som en egen sak ved Prop. 123 S (2014–2015). Endelig innebærer den andre EASA-forordningen at Europakommisjonen har myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr eller tvangsmulkt dersom innehavere av sertifikater som er utstedt av EASA ikke etterlever betingelsene for å få og opprettholde et slikt sertifikat. I EFTA-pilaren er denne myndigheten lagt til EFTAs overvåkingsorgan (ESA), og alle sider av vedtak om å ilegge slike reaksjoner kan overprøves av EFTA-domstolen.

## 6.2.2 Vurderingskriteriene etter Grunnloven

Grunnloven kan sies å bygge på en forutsetning om at den myndigheten som den omhandler, iallfall i utgangspunktet, bare skal utøves av norske statsorganer, jf. St.prp. nr. 50 (1998–99) punkt 4.3.2.

Etter sikker konstitusjonell praksis kan likevel Stortinget etter Grunnloven § 26 annet ledd med alminnelig flertall samtykke til myndighetsoverføring som er «lite inngripende». Læren om lite inngripende myndighetsoverføring er utviklet særlig med sikte på utøving av myndighet som har direkte virkning i Norge. Grunnloven gir selv ingen direkte veiledning for denne vurderingen. Praksis, slik den er kommet til uttrykk i forbindelse med Stortingets behandling av tidligere saker, tar utgangspunkt i den enkelte kompetansebestemmelsen i Grunnloven som det er tale om å gripe inn i, og en rekke momenter kan være

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

relevante ved vurderingen. Gjennom praksis har det blitt identifisert en rekke relevante momenter. Disse er forsøkt sammenfattet i Lovavdelingens uttalelse 30. mai 2017 (JDLOV-2015-6464) punkt 2.4, hvor det heter:

«Etter praksis er relevante momenter bl.a. den nærmere arten av myndigheten som overføres, omfanget av myndighetsoverføringen og i den forbindelse om overføringen gjelder et bestemt og avgrenset saksområde. Det har videre betydning om overføringen er basert på gjensidighet og likeverdig deltakelse. I praksis er det også lagt vekt på i hvilken grad norske myndigheter har mulighet til å avbøte uheldige virkninger av myndighetsoverføringen. Det må også legges vekt på arten av de samfunnsmessige og politiske interessene som berøres gjennom myndighetsoverføringen. I grensetilfeller kan Stortingets standpunkt i det enkelte tilfellet bli avgjørende for spørsmålet om Grunnloven § 26 kan brukes.»

Høyesterett la i HR-2021-655-P (betenknningen om fjerde jernbanepakke) disse momentene til grunn ved vurderingen av om myndighetsoverføringen ved innlemmelse av fjerde jernbanepakke i EØS-avtalen var «lite inngripende», og uttalte i den forbindelse blant annet i punkt 4 på side 22 at:

«Den reelle samfunnsmessige betydningen av den konkrete myndighetsoverføringen må tillegges stor vekt (...). Dette må vurderes konkret ut fra hvilke samfunnsområde det dreier seg om, hvor avgrenset myndighet det gjelder, og om det i stor grad dreier seg om utøvelse av et faglig eller på annen måte avgrenset skjønn snarere enn å foreta brede samfunnsmessige avveininger. Hva slags muligheter norske myndigheter har til å gripe inn dersom det skulle vise seg at vedtaket har utilsiktede uheldige virkninger, vil også ha betydning.»

Denne forståelsen av Grunnlovens regler for myndighetsoverføring ble bekreftet av Høyesterett i HR-2023-2030-P om innlemmelse av tredje energimarkedspakke.

### 6.2.3 Vurdering av forordning (EU) 2018/1139

Departementet mener det er tre bestemmelser i forordning (EU) 2018/1139 som reiser mulige spørsmål om forholdet til Grunnloven – artikkel 65, 66 og 80. I det følgende blir disse vurdert hver for seg, og deretter samlet i punkt 6.3. For hver

artikkel vurderer departementet først om de innebærer myndighetsoverføring, og dernest om den er «lite inngripende» i lys av de momentene som er presentert i punkt 6.2.4.

Artikkel 65 i forordningen åpner for at organisasjoner (flyselskap, flysikringstjeneste-leverandører, osv.) kan anmode EASA om å fungere som dens tilsynsmyndighet – i stedet for den nasjonale tilsynsmyndigheten i hjemlandet, slik hovedregel i forordningen er. Betingelsen er at organisasjonen har eller kommer til å ha en betydelig andel av sine anlegg og sitt personell i en eller flere andre medlemsstater enn i hjemlandet (flernasjonalt virksomhet). Den mest praktiske formen for slike organisasjoner er trolig flyselskap. Det er nokså vanlig at flykonsern formelt sett består av flere flyselskap med egne lisenser, og disse selskapene kan høre hjemme i ulike land. Innenfor flysikringsbransjen er en slik organisasjonsform foreløpig ikke vanlig (omfatter tradisjonelle statlige monopoler som Avinor), men bestemmelsen omfatter også slike virksomheter og virksomheter som yter tjenester på bakken på flyplassene (ground handling).

Av artikkel 65 nr. 2 tredje ledd fremgår det at den nasjonale tilsynsmyndigheten kan nekte en slik overføring av tilsynsrollen innen en tidsfrist på 180 dager. Avslaget må begrunnes. Betingelsen er at overføringen vil ha negative virkninger på den nasjonale tilsynsmyndighetens «egen evne til på en effektiv måte å utføre sertifiserings-, tilsyn- og håndhevingsoppgaver i henhold til denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsakter som er vedtatt på grunnlag av den» (kommisjonsforordninger med detaljregler). Det samme gjelder dersom overføringen av tilsynsrollen «ellers vil virke negativt inn på at myndigheten kan fungere effektivt».

Departementet legger til grunn at artikkel 65 innebærer et element av myndighets-overføring. Bestemmelsen innebærer at det etableres et folkerettslig og internrettslig grunnlag for at Luftfartstilsynet kan samtykke til at myndighet overføres til EASA. Det trengs ingen ytterligere folkerettslig avtale for å samtykke til slik overføring av myndighet. Et eventuelt samtykke vil innebære at oppgaver som etter Grunnloven ligger til nasjonale myndigheter blir overført til et organ som ikke er underlagt nasjonal forvaltningsmyndighet.

I tillegg kan beslutninger fattet av EASA i medhold av denne tilsynskompetansen i siste instans (etter klage til det interne klageorganet i EASA) bringes inn for EU-domstolen i medhold av artikkel 114 i forordningen. Denne ordningen innebærer overføring av domsmyndighet.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Departementet legger samtidig til grunn at de formene for myndighetsoverføring som er nevnt ovenfor isolert sett er lite inngripende.

For det første er omfanget av myndighetsoverføringen begrenset. Den nasjonal tilsynsmyndigheten har rett til å avslå anmodningen, og må begrunne dette med at det å samtykke til overføringen vil ha slike negative virkninger som er sitert ovenfor. Avslaget må skje innen en tidsfrist på 180 dager.

Formuleringen «I så fall skal anmodningen anses å ha blitt avvist» i artikkel 65 nr. 2 tredje avsnitt siste punktum tilsier at medlemsstatens egen vurdering skal tillegges avgjørende betydning.

Samferdselsdepartementet har generell instruksjonsrett overfor Luftfartstilsynet, og det er ikke noe i forordningen som forhindrer departementet i å utøve denne myndigheten når tilsynet skal ta stilling til anmodninger etter artikkel 65.

Artikkel 65 gjelder overføring av myndighet som etter sin art er av teknisk, sikkerhetsfaglig og vitenskapelig karakter. Hele forordningen har flysikkerhet som sitt overordnede formål, og målet med tilsynet med den enkelte organisasjonen er flysikkerhet.

De sikkerhetsfaglige vurderingene som skal foretas er strengt regelbundet og bygger på svært omfattende og detaljerte regler i utfyllende regelverk. De overlater derfor liten skjønnsfrihet til den myndigheten som skal anvende dem. Reglene er de samme enten oppgaven forvaltes av et nasjonalt organ (Luftfartstilsynet) eller av EASA.

Norske myndigheter deltar på lik linje med andre stater som er bundet av EØS-avtalen ved utviklingen av de detaljerte reglene som er nevnt i foregående avsnitt. Dette er et argument for at overføringen av myndighet er lite inngripende.

Skulle likevel vedtak fattet av EASA få negative sikkerhetsmessige konsekvenser for aktiviteter i Norge kan Luftfartstilsynet iverksette umiddelbare beskyttelsestiltak i medhold av artikkel 70 i forordningen. Slike tiltak kan også bryte med kravene i de eksisterende reglene. I så fall vil det bli iverksatt en prosedyre der behovet for regelendringer blir vurdert.

Norge helt siden før EASA-samarbeidet ble etablert deltatt i internasjonalt samarbeid om utvikling av regler som kan styrke flysikkerheten. Målet om størst mulig flysikkerhet er ukontroversielt og innebærer ikke avveining av ulikeartede interesse.

Norske organisasjoner (typisk flyselskap) som ønsker å bli underlagt EASAs forvaltningsmyndighet velger selv å anmode om det. Det kan derfor

forutsettes at de selv ser seg tjent med det, typisk fordi det er kostnadseffektivt for dem med felles tilsyn for deler av et konsern som har virksomhet i to eller flere land. De får derfor mulighet til å anmode om en tilsynsform som de selv ser seg tjent med, på lik linje som konkurrenter fra andre land.

Av de momentene som er nevnt ovenfor legger departementet klart størst vekt på at retten til å nekte at tilsyn med en norsk luftfartsorganisasjon overhode overføres som følge av at det vil få negative konsekvenser for Luftfartstilsynets fremtidige evne til å fylle sin tilsynsoppgave.

Den domsmyndigheten som etter artikkel 114 er knyttet til EASAs forvaltningsmyndighet etter artikkel 65 er avledet og dermed saklig begrenset på samme måte som redegjort for ovenfor. Domsmyndigheten er strengt rettslig bundet. Departementet mener derfor at den også er lite inngripende i relasjon til Grunnloven.

Artikkel 66 i forordningen handler om overføring av tilsynsfunksjoner til EASA eller til en annen medlemsstats tilsynsmyndighet ved langvarig og alvorlig svikt i det nasjonale tilsynet.

Bestemmelsen kommer til anvendelse dersom en nasjonal tilsynsmyndighet vesentlig misligholder sine forpliktelser etter at det har fått god tid på seg til å rette opp mangler. Bestemmelsen er gitt for å sikre at tilsynsmyndigheten i alle medlemslandene tilfredsstiller de faglige og kapasitetsmessige kravene som må stilles for at kravene til flysikkerhet skal opprettholdes. Overskriften «Støtteordning for flysikkerhet» peker i retning av at medlemsstaten som ikke har en tilsynsmyndighet som tilfredsstiller disse kravene bør motta bistand fra EASA eller andre nasjonale tilsynsmyndigheter. Men den innebærer også plikt til å motta slik bistand på saklig begrensede områder dersom medlemsstaten ikke greier å utbedre påviste svakheter.

Bestemmelsen beskriver en prosess i flere trinn. Disse er beskrevet noe mer utførlig i punkt 3.2.

Selv om bestemmelsen er tydelig preget av behovet for å verne om medlemsstatenes suverenitet, er artikkel 66 nr. 4 etter departementets syn formulert på en måte som i siste instans innebærer en plikt til å overføre forvaltningsmyndighet fra Luftfartstilsynet til EASA eller andre medlemsstater. Denne plikten følger direkte av forordningen og innebærer myndighetsoverføring i Grunnlovens forstand.

Departementet mener likevel at denne myndighetsoverføringen isolert sett er lite inngripende.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Departementet legger særlig vekt på at omfanget av myndighetsoverføringen må anses som liten fordi det er meget lite sannsynlig at Luftfartstilsynet skal få så alvorlige og vedvarende problemer med å løse sine sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver at pliktig bistand (myndighetsoverføring) skulle bli aktuelt. Luftfartstilsynet har i 18 år vært gjenstand for regelmessige standardiseringstilsyn fra EASA (se forordningen artikkel 85), og har aldri hatt alvorlige og vedvarende avvik fra den foreskrevne standarden. Det er heller ingen konkrete grunner til at Luftfartstilsynet skulle få større problemer med å løse sine oppgaver i fremtiden.

I tillegg foreskriver artikkel 66 en prosedyre med omfattende og langvarig involvering av den aktuelle medlemsstatens tilsynsmyndighet før formell overføring av tilsynsoppgaver iverksettes. Det skal fastsettes et midlertidig faglig bistandsprogram med sikte på å utbedre påviste mangler og bistå medlemsstaten med å gjenopprette dens evne til å utføre sine oppgaver. Det skal fastsettes en fremdriftsplan og et faglig innhold i programmet. Det er ikke satt en absolutt tidsfrist for å utbedre mangler i forordningen, men det fremgår av sammenhengen at medlemsstaten skal gis tilstrekkelig tid til å utbedre svakhetene. Først dersom det etter en tid viser seg at medlemsstaten ikke når de foreskrevne målene med planen vil formell, og konstitusjonelt relevant, overføring av oppgaver bli resultatet. Det er med andre ord lagt stor vekt på at prosedyren skal innebære bistand fremfor tvang og myndighetsoverføring.

Og selv dersom medlemsstatens tilsynsorgan ikke greier å utbedre svakheten, så skal myndighetsoverføringen begrenses til de resterende saksområdene der svakhetene ikke er løst. Det er med andre ord ikke snakk om å overføre tilsynsorganets samlede oppgaver. På denne måten er det lagt betydelig vekt på gjensidighet og det er helt sentralt at medlemsstatene skal gis mulighet til å forebygge myndighetsoverføring.

I artikkel 66 er arten av de aktuelle oppgavene omtalt som «sertifisering-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver» (se bl.a. nr. 1 bokstav a). Det er ikke noe ved denne avgrensningen som i seg selv gjør den potensielle myndighetsoverføringen lite inngripende.

Heller ikke arten av de samfunnsmessige og politiske interessene som berøres er av sentral betydning når den potensielle myndighetsoverføringen vurderes som lite inngripende. Det er lite tvilsomt at en omfattende overføring av Luftfartstilsynets oppgaver til EASA ville kunne være mer

enn lite inngripende. Men det vurderes altså som svært lite sannsynlig.

Ordningen i artikkel 66 utgjør en garanti for at tilsynsmyndighetene i andre medlemsstater faktisk løser sine oppgaver som forutsatt. Dette er viktig som følge av at Norge plikter å anerkjenne sertifikater gitt til flyselskap og andre tjenesteytere av andre land i det indre markedet for luftfart. Se forordningen artikkel 76 og 85.

Overføring av domsmyndighet til EU-domstolen i medhold av artikkel 114 i forordningen er ikke relevant i relasjon til de oppgavene som er beskrevet i artikkel 66. Domstolen har ikke myndighet i en eventuell sak mellom Norge og EU.

Artikkel 80 i forordningen gir EASA myndighet til å godkjenne organisasjoner som er involvert i design, produksjon og vedlikehold av utstyr som brukes i flysikringstjenesten (ATM/ANS). Denne begrepsbruken er kort forklart avslutningsvis i punkt 3.2. Videre får EASA myndighet til å godkjenne selve utstyret og fastsette detaljerte spesifikasjonskrav for slikt utstyr (typegodkjenning). Disse tillatelsene gjelder kun generell godkjenning av utstyr og systemer som sådan, ikke den konkrete bruken av slikt utstyr (operasjonen). Slike godkjenninger gjør at utstyret kan tas i bruk og omsettes i det indre markedet av alle som ønsker å bruke det.

Det er ikke tvilsomt at ordningen i artikkel 80 innebærer myndighetsoverføring. De sertifiseringsoppgavene som er beskrevet ovenfor er forvaltningsmyndighet som etter intern norsk rett ligger til Luftfartstilsynet.

Departementet mener samtidig at myndighetsoverføringen isolert sett er lite inngripende.

Det regelverket EASA skal bygge sin forvaltning på har flysikkerhet som sitt sentrale formål. Dette er et formål som det er bred internasjonal enighet om og som Norge i lang tid har støttet. Målet om best mulig flysikkerhet skal nås ved hjelp av regler som er basert på teknisk-naturvitenskapelig kunnskap. Myndigheten er etter sin art ikke av skjønnsmessig karakter og strengt regelbundet (se neste avsnitt). Forvaltningen av regelverket innebærer derfor ikke politiske avveininger eller andre former for avveining av innbyrdes ulikeartede interesser. Samlet sett er det grunnlag for å si at virkeområdet for artikkel 80 ikke er preget av interessenmotsetninger.

Den myndigheten EASA får er innrammet i regler. Innrammingen kan deles inn i fire nivåer: For det første skal den skje innenfor rammen av virkeområdet og formålsbestemmelsene i EASA-forordningen. Det vises til den overordnede beskrivelsen i punkt 3. For det andre inneholder

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

vedlegg VIII til EASA-forordningen grunnleggende krav til flysikringstjenester, derunder til systemer og komponenter – og dermed til godkjenningen av disse. For det tredje blir det fastsatt utfyllende kommisjonsforordninger med krav til blant annet sertifiseringsprosedyrer, organisering av virksomhet og krav til dokumentasjon av sikkerhet. For det fjerde er det innenfor rammen av kommisjonsforordningene fastsatt detaljerte sertifiserings-spesifikasjoner som i størst mulig grad skal bygge på anerkjente industristandarder utarbeidet av standardiseringsorganisasjoner, og som reflekterer «state of the art and best design practices» (forordning (EU) 2023/1768 fortalepunkt 2).

Regelverket skal ikke stå i veien for innovasjon, og kan derfor ikke inneholde uttømmende krav til fremtidige produkter. Men det fjerde og siste regelverksnivået innebærer at de kravene som vil bli stilt bygger på ingeniørfaglige kriterier som er de samme uavhengig av om de anvendes i saker som gjelder norske organisasjoner eller organisasjoner fra andre europeiske land eller resten av verden. Norske organisasjoner må derfor antas å være underlagt tilnærmet samme krav til sikkerhet uansett hvem som forvalter reglene – EASA eller Luftfartstilsynet.

De kravene som følger av regelverket og som knyttes til tillatelsene, vil være de samme uavhengig av om utstyret brukes i Norge eller i andre land. På den annen side kan det være at generelle krav som følger av de bransjebaserte standarder har særlig betydning under norske forhold.

De kravene som stilles er rettet mot profesjonelle aktører som allerede i dag er vant til å forholde seg til internasjonale faglige krav, og som uansett er i ferd med å innrette seg etter disse. De problemstillingene bestemmelsen omfatter har aldri vært viet oppmerksomhet fra Stortinget eller Samferdselsdepartementet. Det er naturlig å se dette som en indikasjon på at de problemstillingene artikkel 80 omfatter ikke har vært ansett som politisk viktige eller kontroversielle.

Antallet norske foretak som driver med virksomhet som vil bli omfattet av artikkel 80 er beskjedent, selv om det ikke kan utelukkes at tallet vil stige. Norsk luftfartsindustri har et lite omfang, og flysikring utgjør i sin tur en begrenset andel av luftfartssektoren.

Norske eksperter har full rett til å delta på lik linje med medlemsstatene i EU i utarbeidelsen av de detaljerte kommisjonsforordningene som fastsettes i medhold av EASA-forordningen. Departementet er ikke kjent med at det er identifisert særlige norske behov som ikke har blitt ivaretatt i regelverksarbeider.

Norske foretak som ønsker å klage på vedtak som EASA har fattet rettet mot dem har lik rett til å påklage vedtaket som foretak fra EUs medlemsstater. Slike klager går i første instans til det interne klageorganet i EASA. Se forordningen artikkel 105 flg.

Klageinstansens vedtak kan i sin tur bringes inn for EU-domstolen i medhold av artikkel 114. I slike prosesser har norske foretak de samme individuelle prosessuelle rettigheter som foretak fra EU-land.

Det forhold at EU-domstolen kan overprøve EASAs vedtak er et ytterligere element av myndighetsoverføring. Den er imidlertid en følge av at det legges forvaltningsmyndighet til EASA. Overføring av domsmyndighet gjøres innenfor det samme saklige begrensede området som overføringen av forvaltningsmyndighet. Det er overføringen av forvaltningsmyndighet til EASA som er det mest sentrale i dette tilfellet, mens det får relativt begrenset selvstendig betydning for vurderingen etter Grunnloven at det også skjer en viss overføring av domsmyndighet.

### 6.3 Konklusjon og tilråding

Kriteriene for hva som er «lite inngripende» slik Grunnloven § 26 annet ledd har blitt forstått innebærer en skjønsmessig helhetsvurdering hvor en rekke momenter er relevante. I punkt 6.2.5 har departementet drøftet de forholdene som antas å være mest relevante for vurderingen. Etter departementets syn fremstår de samlede overføringene av myndighet som lite inngripende, slik at Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd vil være tilstrekkelig.

Forordning (EU) 2018/1139 og tilpasningene til denne i EØS-komiteens beslutning viderefører i hovedsak prinsipper fra de to foregående generasjonene av EASA-forordninger. De nye bestemmelsene som innebærer myndighetsoverføring gjelder all forvaltning av regler som har et tydelig teknisk, vitenskapelig og faglig innhold med flysikkerhet som formål. De omfatter typisk en begrenset del av luftfarten og er tydelig avgrenset. Anvendelsen av reglene innebærer ikke avveining av ulikeartede hensyn, og har derfor ikke politisk karakter.

De bestemmelsene som omhandler overføring av oppgaver fra Luftfartstilsynet til EASA gir enten tilsynet rett til å nekte en slik overføring fordi det vil få negative virkninger for dets fremtidige evne til å løse sine oppgaver (artikkel 65) eller det antas å være meget lite sannsynlig at det oppstår en slik



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

situasjon som bestemmelsen forutsetter for Luftfartstilsynets del (artikkel 66).

Den bestemmelsen som gjelder myndighet til å sertifisere flysikringsutstyr og organisasjoner som konstruerer, produserer og vedlikeholder slikt utstyr (artikkel 80) formaliserer godkjenningssesordninger som i siste instans bygger på sikkerhetsfaglige industristandarder som utvikles i et internasjonalt og ingeniørfaglig miljø der resultatet bør være uavhengig av om forvaltningen av reglene ligger til Luftfartstilsynet eller til EASA.

Den dømmende myndigheten som EU-domstolen har i tilknytning til EASAs forvaltningskompetanse etter artikkel 65 og 80, antas å ha liten selvstendig betydning.

Norge har siden 2005 vært fullt ut tilsluttet EUs flysikkerhetsarbeid basert på de to første generasjonene av EASA-forordninger. Den nye EASA-forordningen fremstår som en foreløpig sluttsten i dette samarbeidet, og Norge bør delta også i denne delen av samarbeidet fordi det utgjør en sentral del av det indre markedet for luftfart.

Samlet sett innebærer tilslutningen til forordning (EU) 2018/1139 så begrenset myndighetsoverføring at man ikke kommer over den grensen som krever anvendelse av Grunnloven § 115. Stortinget kan behandle saken ved å gi sitt samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Da EASA ble opprettet, ble det lagt til grunn at enkelte oppgaver som lå til nasjonale luftfartsmyndigheter skulle overføres til EASA, jf. St.prp. nr. 44 (2004–2005). Innlemmelsen av forordning (EU) 2018/1139 i EØS-avtalen vil likevel gi merarbeid for Luftfartstilsynet ved at eksisterende oppgaver blir mer omfattende og at de får nye oppgaver. Dette gjelder særlig innenfor myndighetsoppgaver som sertifisering og tilsyn med ubemannet luftfart (droner).

Proposisjonen punkt 3.2 beskriver fordelingen av myndighetsansvar og tilsynsoppgaver mellom norske myndigheter, andre lands myndigheter og EASA, samt delegering av tilsynsoppgaver til private aktører og andre organisasjoner. Disse vil ikke ha noen direkte økonomiske eller administrative konsekvenser for norske myndigheter.

Bestemmelsen i artikkel 64 åpner bare muligheten for å overføre myndighetsansvar til EASA eller en annen medlemsstat. Det vil være opp til den enkelte staten å treffe en slik beslutning. Det vil være virkningen av en slik beslutning som vil få konsekvenser, ikke regelen i seg selv.

Artikkel 69 om kvalifiserte organ vil ikke få noen direkte økonomiske eller administrative konsekvenser for norske myndigheter. Luftfartstilsynet benytter ikke i dag kvalifiserte enheter for å utføre tilsynsoppgaver. Det er for tidlig å si om de nye reglene vil gjøre det mer aktuelt for Luftfartstilsynet å benytte kvalifiserte enheter. En slik vurdering og hvilke ressursmessige konsekvenser denne muligheten kan medføre, vil måtte gjøres konkret dersom det skulle vise seg aktuelt å benytte kvalifiserte enheter.

Artikkel 80, som gir EASA myndighet til å godkjenne de organisasjoner som er involvert i design, produksjon og vedlikehold av ATM/ANS-

utstyr og til å godkjenne selve ATM/ANS-utstyret, vil ikke få negative økonomiske eller administrative konsekvenser for norske myndigheter. Tvert imot vil overføring av oppgaver til EASA lette de oppgaver som norske myndigheter har i dag.

Gjennomføringsregelverket som EU har vedtatt om ubemannet luftfart (se punkt 3.1 og 3.3) vil medføre nye sertifiserings- og tilsynsoppgaver for Luftfartstilsynet. Stortinget har for budsjettårene 2018 til 2022 bevilget økninger i Luftfartstilsynets driftsbudsjett for å sette tilsynet i stand til å bygge opp tilstrekkelig kapasitet og kompetanse på droneområdet til å oppfylle de nye regelverkskravene. Deler av økningene finansieres med gebyrer. Styrkingen av Luftfartstilsynet har samtidig sikret Luftfartstilsynet mulighet til å drive holdningsskapende og sikkerhetsfremmende arbeid i den raskt voksende dronesektoren. Deler av midlene for 2022 ble øremerket markedstilsyn av droner.

Dersom Norge velger å gjennomføre U-space i henhold til forordning (EU) 2021/664, vil dette innebære at det stilles en rekke nye krav til staten ved nasjonale tilsynsmyndigheter. Dette vil kunne kreve ressurser i form av økt bemanning i Luftfartstilsynet (for å føre tilsyn og drifte systemer), samt at det må påregnes et behov for særskilte midler/ressurser for å opprette databaser og få nødvendige verktøyer på plass. Mange av kostnadene vil kunne dekkes inn gjennom gebyrer, men det vil neppe gjelde oppstartskostnader. Samferdselsdepartementet anser det som naturlig at disse oppgavene vil ivaretas av Luftfartstilsynet. Eventuelt økt ressursbehov vil håndteres i vanlige budsjettprosesser.

Ingen av de kostnadene som er nevnt i de to foregående avsnittene er direkte konsekvenser av den nye EASA-forordningen.

## 8 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

### *Til overskriften til kapittel I*

Forkortelsen «mv.» er føyd til overskriften for å reflektere at § 1-3 ikke bare er en virkeområdebestemmelse.

### *Til luftfartsloven § 1-3*

Bestemmelsen er ny. Bakgrunnen er omtalt i punkt 4.2.1 og punkt 4.4.1.

*Første ledd* definerer begrepene «luftfartøy» og «ubemannet luftfartøy». Innholdet er identisk med definisjonen av disse begrepene i forordning (EU) 2018/1139 – den nye EASA-forordningen, som samtidig vil bli gjennomført som sådan i norsk rett som forskrift med hjemmel i luftfartsloven § 16-1. Se forordningen artikkel 3 nr. 28 og nr. 30. Definisjonen innebærer et brudd med prinsippet om at luftfartsloven ikke bør bygge på et entydig luftfartøybegrep. Endringen er begrunnet med at det er en fordel å basere nasjonal rett på samme begrepsinnhold som i det viktige EASA-regelverket. Den nye definisjonen av luftfartøy er generell og krever selv presiseringer og åpner for en viss fleksibilitet. Det er ventet at begrepets innhold gradvis vil bli avklart gjennom regelarbeid og praksis i EU/EØS, og i medlemslandene. Se også forholdet til bestemmelsen i tredje ledd. De nye definisjonene vil ha, eller kan ha, rettsvirkninger for en rekke andre bestemmelser rundt om i lov- og forskriftsverket som bygger på de to begrepene. Så lenge det ikke er klart at begrepet er gitt et annet innhold andre steder i luftfartslovgivningen, vil det være en presumpsjon for at de skal forstås slik de foreslås definert i § 1-3. Når begrepene brukes i andre lover med forskrifter vil denne presumpsjonen typisk være svakere. Det legges opp til at Luftfartstilsynet går igjennom gjeldene forskrifter til luftfartsloven for å sikre samsvar med de nye definisjonene, og for å unngå utilsiktede virkninger av den nye lovteknikken. Flere av de øvrige endringene i proposisjonen kan sees på som konsekvensendringer av disse grunnleggende begrepsdefinisjonene.

*Annet ledd* er et supplement til første ledd. Bestemmelsen hjemler forskrifter som gjør

uttrykkelig unntak fra begrepene luftfartøy og ubemannet luftfartøy slik de er definert i første ledd. I tillegg kan forskriftene presisere innholdet i begrepene. Hjemmelen samspiller med de stedene begrepene brukes i luftfartsloven med forskrifter, og med andre forskriftshjemler i loven.

For det første åpner luftfartsloven § 15-3 første ledd i visse tilfeller for at det gis forskrift som gjør uttrykkelige unntak fra de rettsvirkningene lovens øvrige bestemmelser knytter til begrepene luftfartøy og ubemannet luftfartøy. Denne hjemmelen forutsetter med andre ord at innretningen regnes som luftfartøy.

For det andre er det mulig å redusere behovet for unntak i medhold av luftfartsloven § 1-3 annet ledd dersom de rettsvirkningene forskrifter gitt i medhold av lovens øvrige hjemmelsbestemmelser tilpasses måten begrepene fra nå av vil være definert på. På denne måten er det mulig å foreta konkrete vurderinger av forholdsmessighet, hensiktsmessighet og klarhet.

Hjemmelen kan brukes som grunnlag for innledende begreps- og virkeområdebestemmelser i forskrifter som gjelder bestemte former for luftfart. På denne måten kan man oppnå at utøvere av luftfart uten spesielle forutsetninger kan skaffe seg oversikt over de rettsreglene de er underlagt uten at de kjenner samspillet med begrepsbruken i luftfartsloven § 1-3 første ledd.

### *Til luftfartsloven § 2-1*

Bestemmelsen er omformulert til en ren virkeområdebestemmelse for lovens Første del. Bakgrunnen er den nye definisjonsbestemmelsen i utkastet til §1-3.

### *Til oppheving i luftfartsloven § 4-2*

Paragrafens *annet ledd* foreslås opphevet som overflødig fordi det er foreslått å føye en mer generell bestemmelse om bruk av såkalte kvalifiserte enheter til luftfartsloven § 15-3. Det vises til merknadene til denne bestemmelsen, omtalen av bakgrunnen i punkt 4.2.9 og vurderingene i punkt 4.4.3.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### *Til oppheving i luftfartsloven § 4-3*

Bakgrunnen for forslaget om å oppheve bestemmelsen er den samme som for endringen i § 4-2. Det vises til merknaden til denne.

#### *Til luftfartsloven § 4-4*

Det foreslås en tilføyelse i § 4-4 *første ledd*. Bakgrunnen for forslaget fremgår av punkt 4.2.2. Bestemmelsen åpner for å gjøre unntak fra det generelle kravet om luftdyktighets- og miljødyktighetsbevis. Bakgrunnen er at dette kravet passer dårlig for alle ubemannet luftfartøy. EASA-reglene kommer heller ikke til å inneholde et slikt generelt krav.

#### *Til luftfartsloven § 4-8*

Det foreslås endringer i § 4-8 *annet ledd*. Bakgrunnen er omtalt i punkt 4.2.9. Det foreslås at den nye EASA-forordningens bestemmelser om bruk av kvalifiserte enheter gjennomføres med hjemmel i luftfartsloven § 15-3. Reglene om bruken av kvalifiserte enheter overlapper med de problemstillingene som er regulert mot slutten av gjeldene lov § 4-8 *annet ledd*, og bestemmelsen bør derfor i stedet få en henvisning til § 15-3. I tillegg oppheves § 4-2 *annet ledd*.

#### *Til oppheving i luftfartsloven § 5-2*

Paragrafens *første ledd annet punktum* foreslås opphevet. Bakgrunnen og begrunnelsen er den samme som for endringen i § 4-8. Det vises til merknadene til denne bestemmelsen.

#### *Til luftfartsloven § 5-3*

Det foreslås endringer i den innledende delen av § 5-3 *første ledd*. Bakgrunnen fremgår av punkt 4.2.2. Ordlyden justeres blant annet for å unngå tvil om at krav også kan gjelde for personer som ikke er om bord i fartøyet, men som skal gjøre tjeneste i tilknytning til ubemannet fartøy.

#### *Til luftfartsloven § 5-4*

*Første ledd* foreslås endret for å gjøre det klart at bestemmelsen også hjemler krav til personer som fører ubemannet luftfartøy. Den bakgrunnen som fremgår av punkt 4.2.2 gjelder tilsvarende selv om § 5-4 ikke er nevnt uttrykkelig der.

#### *Til luftfartsloven § 5-5*

Bakgrunnen for forslagene fremgår av punkt 4.2.2. De har to formål: For det første å gjøre det klart at paragrafen kan brukes til å fastsette krav til personer som fører ubemannet fartøy, og som derfor ikke befinner seg om bord i luftfartøyet. For det andre er det føyd til et nytt *femte ledd* som gir departementet myndighet til å gi forskrift som gjør unntak fra krav til sertifikat som følger av første og annet ledd.

#### *Til luftfartsloven § 5-6*

Endringene i paragrafen er omtalt i punktene 4.2.8 og 4.2.10. Det foreslås å ta inn ordet «bevis» i ordlyden slik at også denne typen dokumentasjon på kompetanse blir omfattet av bestemmelsen og kan tilbakekalles.

#### *Til luftfartsloven § 5-8*

Endringen er omtalt i punkt 4.2.8. Det foreslås å ta inn ordet «bevis» i ordlyden for at også denne typen dokumentasjon på kompetanse blir omfattet av bestemmelsen, slik at for eksempel innehaver av et kompetansebevis for droner får meldeplikt til Luftfartstilsynet som kan ha betydning for spørsmålet om han fremdeles fyller vilkårene for tjenesten.

#### *Til luftfartsloven § 6-1*

Endringen er omtalt i punkt 4.2.2. Det foreslås å endre ordlyden slik at det gjøres klart at den også omfatter fartøysjefer for ubemannet luftfartøy. Den eksisterende formuleringen «På norsk fartøy» passer ikke.

#### *Til luftfartsloven § 6-7*

Endringen er omtalt i punkt 4.2.2. I dag lyder bestemmelsen: «Fartøysjefen skal påse at foreskrevne fartøydokumenter er ombord og blir forskriftsmessig ført.» Det foreslås å endre uttrykket «er ombord» for å gjøre det klart at dokumentkravet også gjelder med bruk av ubemannet luftfartøy.

#### *Til luftfartsloven § 6-10*

Endringen er omtalt i punkt 4.2.2. I dag sier bestemmelsen at den som gjør tjeneste «på luftfartøy» skal lyde ordre fra sine foresatte i tjeneste.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Ordlyden foreslås endret for å gjøre det klart at en tilsvarende lydighetsplikt gjelder ved bruk av ubemannet luftfartøy. Det foreslås at også fører av et fartøy kan ha lydighetsplikt i de tilfellene der det er mer enn én fører, og den ene av dem er fartøysjef.

#### *Til luftfartsloven § 6-11*

Bestemmelsen er omtalt i punkt 4.2.3 og 4.4.4. Formålet med endringen er å gjøre det klart at personer som opererer ubemannet luftfartøy ikke må innta alkohol eller andre rusmidler før, under, og i visse tilfeller også, etter tjenesten. Skadepotensialet for slike fartøy tilsier at de bør være underlagt samme krav som fører av bemannet luftfartøy. Endringene i §§ 6-11 og 6-12 utfyller hverandre.

#### *Til luftfartsloven § 6-12*

Bestemmelsen er omtalt i punkt 4.2.3 og 4.4.4. Formålet med endringen er å gjøre det klart at personer som opererer ubemannet luftfartøy ikke må være påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Skadepotensialet for slike fartøy tilsier at de bør være underlagt samme krav som fører av bemannet luftfartøy. Endringene i §§ 6-11 og 6-12 utfyller hverandre.

#### *Til luftfartsloven § 9-1*

Paragrafen er foreslått omredigert, og gitt en tilføyelse som gjør det tydelig at den gir departementet myndighet til å gi forskrift om *trafikkstyringssystemer*. Det er ikke tilsiktet noen andre realitetsendringer i paragrafen.

Bakgrunnen for tilføyelsen om trafikkstyringssystemer (nr. 3) fremgår av punkt 4.2.4. Bestemmelsen gis for å gjøre det klart at § 9-1 gir hjemmel til å regulere de særskilte systemene som vil bli brukt til å styre operasjoner med ubemannet luftfartøy. Bestemmelsen er ment å fange opp de systemene som er ventet å bli utviklet i tiden som kommer, og som ennå ikke har et kjent innhold. Den skal kunne brukes til å regulere både flysikkerhet, personvern og generell samfunnsikkerhet. Det må vurderes konkret om en problemstilling er av en slik karakter at den bør reguleres med hjemmel i luftfartsloven, politiloven, personopplysningsloven, ekomloven, forsvarslovgivningen eller andre relevante lover. Ved bruk av droner er det også tenkelig at trafikkstyringssystemene bør ta hensyn til virksomhet på bakken og hensyn som tradisjonelt har vært oppfattet som naborettslige.

#### *Til luftfartsloven § 9-1 a*

Paragrafen har fått tilføyelsen «og andre begrensninger» for å fange opp de begrensningene som kan være nødvendige for å regulere bruk av droner. Bakgrunnen fremgår av punkt 4.2.5 og 4.4.5.

#### *Til luftfartsloven § 11-1 fjerde ledd*

Bakgrunnen for bestemmelsen fremgår av punkt 4.2.6 og punkt 4.4.6. Luftfartsloven § 11-1 knytter objektivt ansvar til bruk av «luftfartøy». Forslaget til ny § 1-3 innebærer at innholdet i dette begrepet endres noe. Dermed har det også vært nødvendig å ta stilling til om dette tilsier endring av reglene om objektivt erstatningsansvar. Denne proposisjonen inneholder mange endringsforslag som er knyttet til ubemannet luftfartøy. Dette er også praktisk i relasjon til § 11-1, men den endringen som foreslås er ikke formelt avgrenset til ubemannet luftfart.

Luftfartsloven § 11-1 inneholder i dag unntak fra det objektive ansvaret i tredje ledd. I punkt 4.4.6 har departementet foreslått at det føyes en forskriftshjemmel til § 11-1 som åpner for at enkelte typer luftfartøy unntas fra det objektive ansvaret etter en konkret vurdering basert på om de hensyn som har begrunnet det objektive ansvaret gjør seg gjeldende. Denne hjemmelen er tatt inn i nytt fjerde ledd.

En slik hjemmel må avgrenses saklig. Dette er forsøkt gjort ved å presisere at forskriftsbestemte unntak fra ansvar uten skyld (objektivt ansvar) bare har hjemmel ved bruk av luftfartøy som har begrenset skadeevne. Dette kriteriet er absolutt, men samtidig skjønnspreget. Noen av de forholdene som er relevante å vektlegge ved grensedragningen er listet i bestemmelsen. I punkt 4.4.6 er det gitt en noe mer utførlig redegjørelse for relevante hensyn og vurderingstemaer. De har alle det til felles at det typisk dreier seg om aktivitet som normalt ikke har vært underlagt ansvar uten skyld. Unntakshjemmelen kan ikke brukes til å innskrenke ansvar som følger av Norges internasjonale forpliktelser – typisk regler fastsatt innenfor rammen av ICAO eller som følger av EØS-avtalen.

#### *Til luftfartsloven § 12-6*

Endringen er omtalt i punkt 4.2.11 og 4.4.9. Realiteten i endringen er omtalt der. Endringen innebærer at det klargjøres at forordningen (EU) nr. 996/2010 (undersøkelsesforordningen) er blitt

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

endret ved artikkel 135 i den nye EASA-forordningen, og at denne endringen også er fanget opp i inkorporasjonsbestemmelsen i luftfartsloven. Den nye henvisningen til forordning (EU) nr. 376/2014 fanger opp en endring i forordning (EU) nr. 996/2010 som har skjedd tidligere, men som ved en feil ikke er gjengitt i lovteksten.

#### *Til luftfartsloven § 12-10*

Endringen er omtalt i punkt 4.2.12 og 4.4.9. Realiteten i endringen er omtalt der. Endringen innebærer at det klargjøres at forordningen (EU) nr. 376/2014 (rapporteringsforordningen) er blitt endret ved artikkel 136 i den nye EASA-forordningen, og at denne endringen også er fanget opp i inkorporasjonsbestemmelsen i luftfartsloven.

#### *Til luftfartsloven § 13 a-6*

Første ledd er endret for å reflektere den endrede tittelen på EASA-forordningen og for å reflektere at myndigheten til EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen er regulert i artikkel 84 i den nye forordningen.

Første ledd har også fått et nytt annet punktum som kun er ment å presisere at EFTA-domstolen ikke har selvstendig myndighet til å ilegge reaksjoner som nevnt i artikkel 84, men kun å prøve lovligheten av beslutninger tatt av EFTAs overvåkingsorgan. Det er ikke tilsiktet noen realitetsendring.

#### *Til overskriften i kapittel XIV*

Tilføyelsen av «mv.» er ment å reflektere at ny § 14-32 også inneholder bestemmelser av administrativ karakter. De administrative delene er plassert der fordi de saklig sett er tett sammenvevd med den straffeprosessuelle siden av slike saker.

#### *Til luftfartsloven § 14-29 a*

Bestemmelsen er ny. Bakgrunnen er omtalt i punkt 4.2.7 og punkt 4.4.7. Tolkningen av bestemmelsen, og de hensynene som har begrunnet utformingen av bestemmelsen, er nærmere omtalt i det sistnevnte punktet. Bestemmelsen er ment å klargjøre at bruk av ubemannet luftfartøy er straffbart på samme måte som bruk av andre luftfartøy. Bestemmelsen skal ikke leses motsetningsvis; ubemannet luftfartøy er å regne som luftfartøy etter de andre bestemmelsene i luftfartsloven kapittel XIV som bruker dette uttryk-

ket. Bestemmelsen er plassert i tilknytning til luftfartsloven § 14-29 (brudd på forskrifter til loven) og noen andre avsluttende bestemmelser med bredere anvendelsesområde enn de andre bestemmelsene i kapittelet.

#### *Til ny § 14-32*

Bakgrunnen for bestemmelsen fremgår av punkt 4.2.10.

*Første ledd* innebærer at domstolene, og ikke lenger Luftfartstilsynet, skal avgjøre om innehaver av førerrett for luftfartøy skal tape retten til å føre sertifikatpliktig luftfartøy på grunn av en straffbar handling.

I *andre ledd* foreslås det at ved overtredelse av § 6-11 om forbud mot å gjøre eller forsøke å gjøre tjeneste i ruspåvirket tilstand eller overtredelse av § 6-12 tredje ledd om pliktmessig avhold, en minstefrist for tap av førerrett på 2 år. Dette er en videreføring av bestemmelsen i § 5-6 andre ledd første og andre punktum, men det foreslås at minstefristen endres fra 1 år til 2 år. En minstefrist for tap av førerrett i 2 år vil være i samsvar med Luftfartstilsynets forvaltningspraksis for tilbakekall av sertifikater som følge av ruspåvirkning.

Bestemmelsens *tredje ledd* viderefører § 5-6 andre ledd tredje punktum.

Forskriftshjemmelen i *fjerde ledd* er ny, og fastsetter at departementet kan gi forskrift som fastsetter hvor lenge tap av førerrett skal vare. Det er ikke lagt opp til at det må være gitt forskrift for at bestemmelsene i § 14-32 skal kunne brukes.

Bestemmelsens *femte ledd* er en videreføring av § 5-6 tredje ledd andre punktum, men ordlyden er justert. Det presiseres at en polititjenestemann har kompetanse til å midlertidig tilbakekalle førerretten og beslaglegge sertifikatet til innehaveren. I tillegg er det fastsatt at spørsmålet om opprettholdelse av beslaget snarest mulig skal forelegges for en politijurist, og videre bestemmelser om til domstolsprøving av beslaget.

I *sjettede ledd* er det tatt inn en plikt for rettighets-haver til å levere sertifikatet til politiet når tap av førerretten er rettskraftig avgjort mv.

Det foreslås samtidig en endring av overskriften i kapittel XIV («mv.»), slik at den gjenspeiler at kapittelet nå ikke bare inneholder straffebestemmelser.

#### *Til luftfartsloven § 15-1*

De foreslåtte endringene i bestemmelsen henger sammen med forslaget til definisjoner av «luftfartøy» og «ubemannet luftfartøy» i luftfartsloven

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

§ 1-3. Det vises til merknadene til disse med videre henvisninger. For å sikre bedre språklig samsvar mellom bestemmelsene i loven foreslås det at uttrykket ««for luftfartøyer som ikke har fører om bord» i innledningen til § 15-1 første ledd endres til «For ubemannet luftfartøy». Med den nye definisjonen av «ubemannet luftfartøy» (§ 1-3 første ledd) er det ikke lenger tvil om at slike droner ikke lenger vil være omfattet av § 15-1 annet ledd.

Det følger av merknadene til § 1-3 at det fortsatt er behov for å kunne bruke de hjemlene som følger av § 15-1 første ledd til å gi unntak fra lovens øvrige bestemmelser.

#### *Til luftfartsloven § 15-3*

Bakgrunnen for bestemmelsen fremgår av punkt 4.2.9 og punkt 4.4.3 om bruk av såkalte kvalifiserte enheter.

§ 15-3 første ledd gir i dag departementet myndighet til å bestemme hvem som er å anse som «luftfartsmyndighet» etter de enkelte bestemmelsene i loven. I annet ledd er det åpnet for at visse typer kompetanse etter loven kan delegeres til organer utenfor staten. Forslaget til lovendring innebærer at det føyes et *nytt tredje ledd* til paragrafen.

Begrepet kvalifisert enhet (qualified entity) skriver seg fra den nye EASA-forordningen artikkel 69 og de utfyllende grunnleggende kravene som er tatt inn i forordningens vedlegg VI. Kvalifiserte enheter er typisk ikke-offentlige organisa-

sjoner som EASA eller nasjonale tilsynsmyndigheter setter ut oppgaver til og som er godkjent i henhold til bestemte krav som følger av EASA-forordningen og utfyllende regler.

Den foreslåtte endringen i § 15-3 er ment å gi et klart grunnlag i intern norsk rett for ordningen med bruk av kvalifiserte enheter. Flere av bestemmelsene i luftfartsloven forutsetter at Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet kan sette bort oppgaver til andre. Se §§ 4-2, 4-3 og 5-2. Disse kan delvis oppheves etter at ordningen er sikret en generell forankring i § 15-3. Se merknadene til disse.

Bruken av hjemmelen i bestemmelsen vil overlape noe med hjemmelen for å innhente opplysninger i luftfartsloven § 13 a-1, der innledningen også viser til «Departementet, luftfartsmyndigheten eller andre som utfører oppgaver på deres vegne». Sistnevnte formulering omfatter også sakkyndige som opptrer på vegne av myndighetene.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA).

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA) i samsvar med et vedlagt forslag.

---

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## A

### Forslag

## til lov om endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.)

### I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart gjøres følgende endringer:

Overskriften til kapittel I endres til:

#### **Kapittel I. Lovens virkeområde mv.**

Ny § 1-3 skal lyde:

##### § 1-3. *Definisjon av luftfartøy*

Med «luftfartøy» menes enhver maskin som kan holdes oppe i atmosfæren av andre reaksjoner i luften enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten. Med «ubemannet luftfartøy» menes ethvert luftfartøy som er selvstyrt eller konstruert for å være selvstyrt, eller for å fjernstyres uten pilot om bord.

Departementet kan gi forskrift om at enkelte typer luftfartøy eller ubemannet luftfartøy likevel ikke skal anses som luftfartøy i denne loven eller i forskrifter gitt i medhold av den, og gi forskrifter som presiserer innholdet i disse begrepene.

§ 2-1 skal lyde:

##### § 2-1. *Virkeområde*

*Lovens første del gjelder for sivil luftfart og sivile luftfartøy.*

§ 4-2 annet ledd oppheves.

§ 4-3 annet ledd annet punktum oppheves.

§ 4-4 første ledd skal lyde:

Norsk fartøy som skal brukes til luftfart etter denne lov, skal ha luftdyktighetsbevis og miljødyktighetsbevis som er utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten *med mindre annet er fastsatt i denne loven eller i forskrift gitt med hjemmel i denne loven.*

§ 4-8 annet ledd skal lyde:

Det som i første ledd er sagt om luftfartsmyndigheten, får tilsvarende anvendelse på norsk og utenlandsk sakkyndig og utenlandsk myndighet

som foretar besiktigelse eller tilsyn i henhold til § 15-3 første ledd annet punktum.

§ 5-2 første ledd annet punktum oppheves.

§ 5-3 skal lyde:

##### § 5-3. *Krav til tjenestegjørende*

Den som skal gjøre tjeneste *som fører av luftfartøy eller annen tjeneste* på luftfartøy, må oppfylle de vilkår departementet fastsetter med hensyn til statsborgerforhold, alder, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning og øvelse m.m.

Luftfartsmyndigheten kan kreve ordinær, uttømmende og utvidet politiattest ved vurdering av søknad om *luftfartssertifikat*.

§ 5-4 første ledd skal lyde:

Sertifikat for *tjeneste som fører av luftfartøy* eller i annen egenskap som departementet bestemmer, utstedes av luftfartsmyndigheten til den som godtgjør at han fyller de fastsatte vilkår for den tjeneste sertifikatet gjelder.

§ 5-5 skal lyde:

##### § 5-5. *Krav til sertifisering for tjenestegjørende mv.*

Den som gjør *tjeneste i egenskap* som nevnt i § 5-4 skal ha sertifikat som er utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten, eller sertifikat utstedt eller godkjent i fremmed stat som har overenskomst med Norge om at slike sertifikater skal anerkjennes her i riket.

I internasjonal luftfart skal dog den som gjør *tjeneste* ha sertifikat utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten.

For luftfart innenfor norsk område kan luftfartsmyndigheten nekte å godta sertifikat utstedt i fremmed stat til norsk statsborger.

Luftfartsmyndigheten kan gi særskilt tillatelse til *tjenestegjøring uten* hinder av bestemmelsen i første ledd. Tillatelsen kan når som helst tilbakekalles.

*Departementet kan gi forskrift om unntak fra kravene til sertifikat i første og annet ledd.*



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

§ 5-6 skal lyde:

§ 5-6. *Tilbakekall av sertifikater, bevis mv.*

Luftfartsmyndigheten kan tilbakekalle norsk sertifikat *eller bevis* for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom *innehaveren ikke* fyller vilkårene for å gjøre den tjeneste sertifikatet *gjelder*.

Når luftfartsmyndigheten finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekalling, kan den straks sette sertifikatet *eller beviset* ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekalling er *avgjort*.

Blir vedtak om tilbakekalling påklaget, kan klagemyndigheten forkorte eller forlenge *tilbakekallingstiden*.

Når et sertifikat *eller et bevis* er tilbakekalt eller satt ut av kraft, *plikter rettighetshaveren straks å levere sertifikatet* til luftfartsmyndigheten.

§ 5-8 første ledd skal lyde:

Den som har sertifikat *eller bevis* utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten, skal snarest mulig melde fra til denne om forhold som kan ha betydning for spørsmålet om han fremdeles fyller vilkårene for tjenesten.

Overskriften til kapittel VI skal lyde:

### **Fartøysjefen og tjenesten**

§ 6-1 første ledd skal lyde:

*Norsk fartøy som brukes til luftfart etter denne lov, skal ha en fartøysjef.*

§ 6-7 første ledd skal lyde:

Fartøysjefen skal påse at foreskrevne fartøydokumenter *medbringes under flygingen og at de* blir forskriftsmessig ført.

§ 6-10 skal lyde:

§ 6-10. *Tjenestegjørende plikter*

Den som gjør tjeneste *som fører av luftfartøy eller annen tjeneste* på luftfartøy, skal lyde sine foresattes ordrer i tjenesten, vise omsorg for fartøy, ombordværende og gods og ellers samvittighetsfullt utføre sine tjenesteplikter.

§ 6-11 første ledd skal lyde:

Ingen må gjøre eller forsøke å gjøre tjeneste *som fører av luftfartøy eller* om bord når han eller hun er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør vedkommende uskikket til å utføre tjenesten på en betryggende måte.

§ 6-12 første ledd første punktum skal lyde:

Den som gjør tjeneste *som fører av luftfartøy eller* om bord må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden.

§ 6-12 tredje ledd første punktum skal lyde:

Den som har gjort tjeneste *som fører av luftfartøy eller* om bord må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter tjenestetidens opphør, når han eller hun forstår eller må forstå at det kan bli innledet politietterforskning vedrørende hans eller hennes forhold i tjenesten.

§ 9-1 skal lyde:

§ 9-1. *Forskriftsfullmakt om lufttrafikk og operative forhold*

Departementet gir forskrifter om;

1. *hva som skal iakttas for å unngå sammenstøt mellom luftfartøy eller andre luftfartsulykker og ellers for å trygge mot fare*
2. *hva som skal iakttas for å unngå støy som følge av luftfart*
3. *trafikkstyringssystemer, og*
4. *andre operative forhold.*

Overskriften til § 9-1 a skal lyde:

§ 9-1 a. *Restriksjonsområder og andre begrensninger*

§ 9-1 a første ledd skal lyde:

Departementet gir forskrifter om opprettelse av restriksjonsområder *og andre begrensninger* i luftrommet for å unngå sammenstøt mellom luftfartøyer eller andre luftfartsulykker, og for å ivareta viktige samfunnsinteresser.

Nytt § 11-1 fjerde ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om at første og annet ledd ikke skal gjelde for luftfartøy med begrenset skadeevne. Den begrensede skadeevnen kan skyldes fartøyets egne egenskaper, måten det brukes på, hvor det brukes, av hvem det brukes og andre forhold som kan taler mot ansvar uten skyld.

§ 12-6 første ledd skal lyde:

EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 66d (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF *som endret ved forordning (EU) nr. 376/2014 og forordning (EU) 2018/1139* (undersøkelsesforordningen)) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII,

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Om forholdet mellom forordningens bestemmelser og andre norske lovregler gjelder det som fremgår av §§ 12-7 til 12-9.

§ 12-10 første ledd skal lyde:

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 66gc (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, endring av forordning (EU) nr. 996/2010 og opphevelse av direktiv 2003/42/EF, forordning (EF) nr. 1321/2007 og forordning (EF) nr. 1330/2007 som endret ved forordning (EU) 2018/1139 (rapporteringsforordningen)) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Om forholdet mellom forordningens bestemmelser og andre norske lovregler gjelder det som fremgår av §§ 12-11 til 12-13.

§ 13 a-6 første ledd skal lyde:

EFTAs overvåkningsorgan kan ilegge foretak, sammenslutninger av foretak eller fysiske personer økonomiske reaksjoner som nevnt i *artikkel 84 i forordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsdirektiv (EØF) nr. 3922/91 slik denne er tatt inn i EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 66zb. EFTA-domstolen kan prøve beslutninger som nevnt i første punktum i tråd med forordningen artikkel 84 nr. 5.*

Kapittel XIV skal ha følgende overskrift:

#### **Kapittel XIV. Straffebestemmelser mv.**

Ny § 14-29 a skal lyde:

§ 14-29 a. *Flyging med ubemannet luftfartøy*

Den som gjennom å fly ubemannet luftfartøy forstyrrer den sikre drift av annet luftfartøy eller flyplass, eller som på annen måte volder fare for tap av menneskeliv eller skade på kropp, eiendom eller miljø, straffes med bøter eller fengsel inntil 2 år.

Ny § 14-32 skal lyde:

§ 14-32. *Tap av retten til å føre luftfartøy*

Blir den som har førerrett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten

til å føre luftfartøy for bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til flysikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

Tapet av førerrett fastsettes for minst 2 år dersom rettighetshaver blir ilagt straff for overtredelse av § 6-11 eller § 6-12 tredje ledd.

Dersom rettighetshaveren tidligere er ilagt straff for overtredelse av § 6-11 eller § 6-12 tredje ledd, og han blir ilagt straff for ny overtredelse av § 6-11 eller § 6-12 tredje ledd som er begått senest 5 år etter at reaksjonen ble fastsatt for den tidligere overtredelsen, skal retten til å føre sertifikatpliktig luftfartøy fratas for alltid.

Departementet kan gi forskrift med nærmere regler om fastsetting av hvor lenge tap av førerrett skal vare.

Finner politiet at fører av luftfartøy med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre sertifikatpliktig luftfartøy, kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle førerretten og ta sertifikatet fra ham. Spørsmålet om å opprettholde midlertidig tilbakekall av førerretten og beslaget skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i det midlertidige tilbakekallet av førerretten og beslaget, må spørsmålet innen 3 uker oversendes tingretten til avgjørelse.

Når tap av førerrett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig tilbakekall av retten til å føre luftfartøy og midlertidig beslag av sertifikat, plikter rettighetshaveren straks å levere sertifikatet til politiet.

§ 15-1 første ledd skal lyde:

*For ubemannet luftfartøy eller luftfartøy som ikke drives frem med motor, eller som for øvrig er av særlig art, kan departementet gjøre unntak fra bestemmelsene i denne lov eller gi særlige forskrifter, for så vidt det ikke er betenkelig av hensyn til luftfartens sikkerhet eller av andre grunner. Dog kan det ikke foretas endring i bestemmelser av privatrettslig eller strafferettslig innhold.*

Nytt § 15-3 tredje ledd skal lyde:

Luftfartsmyndigheten kan la besiktigelse og tilsyn bli foretatt av norsk eller utenlandsk sakkynndig som den oppnevner, eller ved utenlandsk myndighet.

## II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## B

### Forslag

# **til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeiske byrå for flysikkerhet (EASA)**

## I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå (EASA).

---

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## Vedlegg 1

# **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsdirektiv (EØF) nr. 3922/91**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>1</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>2</sup>,

etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>3</sup> og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det bør til enhver tid sikres et høyt og ensartet sikkerhetsnivå i sivil luftfart gjennom vedtakelse av felles sikkerhetsregler, og ved tiltak som sikrer at alle varer, personer og organisasjoner som er involvert i sivil luftfartsvirksomhet i Unionen, overholder disse reglene.
- 2) I tillegg bør det til enhver tid sikres et høyt og ensartet nivå av miljøvern ved tiltak som sikrer at alle varer, personer og organisasjoner som er involvert i sivil luftfartsvirksomhet i Unionen, overholder relevant unionsrett og internasjonale standarder og anbefalt praksis.
- 3) Dessuten bør tredjelands luftfartøyer som flyr inn i, innenfor eller ut av territoriet der de relevante bestemmelsene i traktaten om Den euro-

peiske union (TEU) og traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) får anvendelse, også være underlagt hensiktsmessig tilsyn på unionsplan innenfor de grensene som angis av Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 (Chicago-konvensjonen), som alle medlemsstatene er part i.

- 4) Det vil ikke være hensiktsmessig å anvende felles regler på alle luftfartøyer. I lys av deres begrensede risiko for sikkerheten i sivil luftfart bør særlig luftfartøyer som er av enkel utforming, eller som brukes hovedsakelig lokalt, eller som er bygd av amatører, er særlig sjeldne eller finnes i et lite antall, fortsatt være underlagt medlemsstatenes forskriftsbestemte tilsyn, uten at de øvrige medlemsstatene i henhold til denne forordningen bør være forpliktet til å anerkjenne slike nasjonale ordninger. For å forenkle utarbeidingen av nasjonale regler for luftfartøyer som faller utenfor denne forordningens virkeområde, kan imidlertid Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå («byrået») vedta veiledningsmateriale for dette formålet.
- 5) Det bør imidlertid gis mulighet til å anvende visse bestemmelser i henhold til denne forordningen på visse typer luftfartøyer som ellers er unntatt fra denne forordningens virkeområde, særlig dem som er produsert industrielt, og som kan omsettes fritt i Unionen. Derfor bør organisasjoner som er involvert i konstruksjonen av slike luftfartøyer, tillates å søke byrået om et typesertifikat eller, dersom det er relevant, avgi en erklæring til byrået med hensyn

<sup>1</sup> EUT C 75 av 10.3.2017, s. 111.

<sup>2</sup> EUT C 88 av 21.3.2017, s. 69.

<sup>3</sup> Europaparlamentets holdning av 12. juni 2018 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 26. juni 2018.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- til en luftfartøytype som skal bringes i omsetning av slike organisasjoner.
- 6) Denne forordningen bør fastsette en rekke nye verktøy som bør støtte gjennomføringen av enkle, forholdsmessige regler for sports- og fritidsflyging. Tiltakene som treffes i samsvar med denne forordningen for å regulere dette segmentet av luftfartssektoren, bør være forholdsmessige, kostnadseffektive og fleksible, og bør bygge på eksisterende beste praksis i medlemsstatene. Disse tiltakene bør utarbeides i rett tid, i nært samarbeid med medlemsstatene, og bør unngå å skape unødige administrative og økonomiske byrder for produsenter og operatører.
- 7) Det vil ikke være hensiktsmessig å anvende felles regler på alle flyplasser. Flyplasser som ikke er åpne for offentligheten, flyplasser som ikke brukes til kommersiell lufttransport, eller flyplasser som ikke har instrumentrullebaner med fast dekke på mer enn 800 meter, og som ikke utelukkende betjener helikoptre som benytter prosedyrer for instrumentinnflyging eller instrumentavgang, bør fortsatt være underlagt medlemsstatenes forskriftsbestemte tilsyn, uten at de øvrige medlemsstatene i henhold til denne forordningen bør være forpliktet til å anerkjenne slike nasjonale ordninger.
- 8) Medlemsstatene bør tillates å unnta flyplasser med lav trafikkmengde fra denne forordningen, forutsatt at de aktuelle flyplassene oppfyller minstekravene til felles sikkerhetsmål fastsatt i de relevante grunnleggende kravene fastsatt i denne forordningen. Dersom en medlemsstat gir slike unntak, bør disse unntakene også gjelde for utstyret som brukes på den aktuelle flyplassen, og for ytere av lufthavnrelaterte tjenester og oppstillingsplattformtjenester (AMS) som driver virksomhet ved de unntatte flyplassene. Unntak som medlemsstatene har innvilget flyplasser før denne forordningen trer i kraft, bør fortsatt gjelde, og informasjon om disse unntakene bør gjøres tilgjengelig for offentligheten.
- 9) Flyplasser som kontrolleres og drives av militæret, samt lufttrafikkstyring og flysikrings-tjenester (ATM/ANS) som ytes eller stilles til rådighet av militæret, bør utelukkes fra denne forordningens virkeområde. Medlemsstatene bør imidlertid sikre, i samsvar med nasjonal rett, at slike flyplasser, dersom de åpnes for offentlig bruk, og slike ATM/ANS, dersom de betjener lufttrafikk som europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004<sup>4</sup> får anvendelse på, har et sikkerhetsnivå og en sam-
- trafikkevne med sivile systemer som er like effektiv som den som følger av anvendelsen av de grunnleggende kravene til flyplasser og ATM/ANS fastsatt i denne forordningen.
- 10) Dersom medlemsstatene anser det som hensiktsmessig, særlig med sikte på å oppnå sikkerhet, samtrafikkevne eller effektiviseringsgevinster, å anvende denne forordningen i stedet for nasjonal rett på luftfartøyer som utøver virksomhet eller tjenester tilknyttet militæret, tollvesen, politi, søke- og rednings-tjenester, brannsløkking, kystvakt eller lignende i offentlighetens interesse, bør de kunne gjøre dette. Medlemsstater som benytter seg av denne muligheten, bør samarbeide med byrået, særlig ved å framlegge alle opplysninger som er nødvendige for å bekrefte at luftfartøyet og de aktuelle virksomheten er i samsvar med de relevante bestemmelsene i denne forordningen.
- 11) For å ta hensyn til luftfartsindustriens og luftfartøyoperatørens interesser og synspunkter bør medlemsstatene kunne unnta fra denne forordningen virksomhet tilknyttet konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift som utføres i forbindelse med visse små luftfartøyer, unntatt ubemannede luftfartøyer, med mindre det med hensyn til disse luftfartøyene er utstedt et sertifikat i samsvar med denne forordningen eller europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008<sup>5</sup>, eller det anses at et slikt sertifikat er blitt utstedt, eller det er gitt en erklæring i samsvar med denne forordningen. Slike unntak bør ikke skape noen forpliktelse i henhold til denne forordningen for andre medlemsstater om å anerkjenne slike nasjonale ordninger. Slike unntak bør imidlertid ikke hindre en organisasjon med et hovedforetak på territoriet til den medlemsstaten som har gitt det aktuelle unntaket, i å beslutte å utføre sin konstruksjon og produksjon av luftfartøyer som omfattes av nevnte beslutning, i samsvar med denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den.

<sup>4</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1).

<sup>5</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 12) Tiltakene som treffes i samsvar med denne forordningen for å regulere sivil luftfart i Unionen, og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den, bør tilsvare og stå i forhold til arten av og risikoene knyttet til de forskjellige luftfartøypene, operasjonene og aktivitetene de retter seg mot. Slike tiltak bør også, i den grad det er mulig, være utformet på en måte som fokuserer på de målene som skal nås, samtidig som det tillates forskjellige måter å nå disse målene på, og de bør også fremme en systemisk tilnærming til sivil luftfart, idet det tas hensyn til den gjensidige avhengigheten mellom sikkerhet og andre fagområder innen luftfartsregelverket, herunder nettsikkerhet. Dette bør bidra til at man på en mer kostnadseffektiv måte oppnår de påkrevde sikkerhetsnivåene, og til stimulering av teknisk og driftsmessig nyskaping. Det bør brukes anerkjente bransjestandarder og anerkjent praksis, dersom det er konstatert at de sikrer samsvar med de grunnleggende kravene fastsatt i denne forordningen.
- 13) Bruk av forsvarlige prinsipper for sikkerhetsstyring er avgjørende for kontinuerlig å kunne forbedre sikkerheten i sivil luftfart i Unionen, foregripe nye sikkerhetsrisikoer og utnytte begrensede tekniske ressurser best mulig. Det er derfor nødvendig å fastsette en felles ramme for planlegging og gjennomføring av tiltak for å forbedre sikkerheten. For dette formålet bør det utarbeides en europeisk flysikkerhetsplan og et europeisk flysikkerhetsprogram på unionsplan. Hver medlemsstat bør også utarbeide et nasjonalt flysikkerhetsprogram i samsvar med kravene i vedlegg 19 til Chicago-konvensjonen. Dette programmet bør følges av en plan som beskriver hvilke tiltak som skal treffes av medlemsstaten for å redusere de identifiserte sikkerhetsrisikoene.
- 14) I samsvar med vedlegg 19 til Chicago-konvensjonen skal medlemsstatene etablere et akseptabelt nivå for sikkerhetsmessige resultater for den luftfartsvirksomheten de har ansvar for. For å bistå medlemsstatene med å oppfylle dette kravet på en samordnet måte bør den europeiske flysikkerhetsplanen fastsette et nivå for sikkerhetsmessige resultater for Unionen med hensyn til de forskjellige kategoriene av luftfartsvirksomhet. Dette nivået for sikkerhetsmessige resultater bør ikke være bindende, men heller uttrykke Unionens og medlemsstatenes ambisjon med hensyn til sikkerheten i sivil luftfart.
- 15) Chicago-konvensjonen inneholder minstandarder som skal sørge for sikkerheten i sivil luftfart og for miljøvern i tilknytning til dette. Fellesskapets grunnleggende krav og ytterligere gjennomføringsregler fastsatt i denne forordningen bør sikre at medlemsstatene på en ensartet måte oppfyller forpliktelsene fastsatt i Chicago-konvensjonen, herunder overfor tredjeland. Dersom Unionens regler skiller seg fra minstestandardene fastsatt i Chicago-konvensjonen, skal medlemsstatenes forpliktelser til å underrette Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart med hensyn til dette ikke påvirkes.
- 16) I samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis fastsatt i Chicago-konvensjonen bør det fastsettes grunnleggende krav til luftfartsprodukter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, flyplasser og yting av ATM/ANS. Videre bør det også fastsettes grunnleggende krav til personer og organisasjoner som er involvert i drift av luftfartøyer, drift av flyplasser og i yting av ATM/ANS samt grunnleggende krav til personer og produkter som er involvert i opplæring og legeundersøkelse av besetning og flygeledere.
- 17) Det er viktig at personell som ATM/ANS-ytere benytter, for eksempel personell som håndterer elektroniske systemer for lufttraffiksikkerhet (ATSEP), er behørig kvalifisert og opplært til å utføre sine oppgaver. ATM/ANS-ytere bør også gjennomføre opplærings- og kontrollprogrammer, idet det tas hensyn til de forskjellige typene sikkerhetsrelaterte oppgaver som utføres av deres personell. Gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til denne forordningen, og som gjelder ansvarsområdene til ATM/ANS-ytere, bør fastsette ytterligere nærmere harmoniserte regler for slikt personell, herunder ATSEP, for å sikre nødvendig sikkerhetsnivå.
- 18) De grunnleggende kravene til miljøforenlighet med hensyn til konstruksjonen av luftfartsprodukter bør om nødvendig omhandle både flystøy og utslipp for å verne miljøet og menneskers helse mot de skadelige virkningene av disse produktene. De bør tilsvare kravene som er fastsatt med hensyn til dette på internasjonalt plan, som fastsatt i Chicago-konvensjonen. For å sikre fullt samsvar er det hensiktsmessig at det i denne forordningen vises til de relevante bestemmelsene i nevnte konvensjon. Produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, bør omfattes av de grunnleggende kravene til miljøforenlighet fastsatt i vedlegg

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- III til denne forordningen, i den grad bestemmelsene i Chicago-konvensjonen ikke inneholder miljøkrav. For de produktene, delene og utstyr som ikke er fastmontert, bør det også fastsettes bestemmelser om muligheten til å fastsette nærmere miljøkrav.
- 19) Det bør også fastsettes grunnleggende krav til sikker yting av lufthavnrelaterte tjenester og AMS.
- 20) I lys av den sivile luftfartens økende avhengighet av moderne informasjons- og kommunikasjonsteknologi bør det fastsettes grunnleggende krav for å sikre vern av opplysninger som brukes av sektoren for sivil luftfart.
- 21) En flyplassoperatørs forpliktelser kan oppfylles direkte av flyplassoperatøren eller i enkelte tilfeller av en tredjepart. I slike tilfeller bør flyplassoperatøren ha inngått avtale med denne tredjeparten for å sikre at denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den overholdes.
- 22) Det bør fastsettes grunnleggende krav til rapportering og analyse av sikkerhetstilfeller. De nærmere reglene som er vedtatt for å sikre ensartet gjennomføring og overholdelse av disse grunnleggende kravene, bør være i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014<sup>6</sup>.
- 23) Luftfartsprodukter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, flyplasser og deres sikkerhetsrelaterte utstyr, luftfartøy- og flyplassoperatører, ATM/ANS-systemer, ATM/ANS-komponenter og ATM/ANS-ytere samt flygere og flygeledere og personer, produkter og organisasjoner som er involvert i opplæring og legeundersøkelse av dem, bør sertifiseres eller lisensieres når det er fastslått at de oppfyller relevante grunnleggende krav eller eventuelt de andre kravene fastsatt i eller i henhold til denne forordningen. For å forenkle sertifiseringsprosessen bør det vedtas nødvendige nærmere regler for utstedelsen av disse sertifikatene og eventuelt de erklæringene som kreves i denne forbindelse, idet det tas hensyn til målene for denne forordningen samt arten og risikoen for den aktuelle virksomheten.
- 24) Kabinbesetning som er involvert i kommersiell lufttransport, bør være underlagt sertifisering, og som et resultat av denne sertifiseringen bør de få utstedt en attest. For å sikre ensartede regler for utstedelse av slik attest bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet til å fastsette nærmere regler og prosedyrer for kvalifikasjonene til kabinbesetningsmedlemmer. I disse gjennomføringsrettsaktene bør det også, idet det tas hensyn til den aktuelle virksomhetens art og risiko, være mulig for Kommisjonen å kreve at kabinbesetning som er involvert i andre typer operasjoner, skal være underlagt sertifisering og inneha en attest. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011<sup>7</sup>.
- 25) Organisasjoner som er involvert i konstruksjon og produksjon av luftfartsprodukter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, bør gis mulighet til å erklære at konstruksjonen av produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, er i samsvar med relevante industristandarder, dersom det anses at dette vil ivareta et akseptabelt sikkerhetsnivå. Denne muligheten bør begrenses til produkter som brukes i sports- og fritidsflyging, og i henhold til hensiktsmessige begrensninger og vilkår som ivaretar sikkerheten.
- 26) Ettersom ubemannede luftfartøyer også flyr i luftrommet ved siden av bemannede luftfartøyer, bør denne forordningen omfatte ubemannede luftfartøyer, uansett driftsmasse. Teknologien for ubemannede luftfartøyer gir nå mulighet for en lang rekke operasjoner, og disse operasjonene bør omfattes av regler som står i forhold til risikoen knyttet til den bestemte operasjonen eller typen operasjoner.
- 27) For å gjennomføre en risikobasert tilnærming og forholdsmessighetsprinsippet bør medlemsstatene gis en viss fleksibilitet når det gjelder operasjoner med ubemannede luftfartøyer, idet det tas hensyn til forskjellige lokale særtrekk i de enkelte medlemsstatene, for eksempel befolkningstetthet, samtidig som et tilfredsstillende sikkerhetsnivå ivaretas.
- 28) Reglene for ubemannede luftfartøyer bør bidra til å oppnå samsvar med relevante rettigheter som er garantert i henhold til unionsretten, særlig retten til respekt for privatliv og familie-

<sup>6</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 av 24.4.2014, s. 18).

<sup>7</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

liv, fastsatt i artikkel 7 i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, og med retten til vern av personopplysninger, som er fastsatt i artikkel 8 i nevnte pakt og i artikkel 16 i TEUV, og som reguleres av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679<sup>8</sup>.

- 29) De grunnleggende kravene som får anvendelse på ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, bør også omfatte spørsmål som gjelder elektromagnetisk kompatibilitet og radiospektrum, for å sikre at de ikke forårsaker skadelig interferens, at de bruker radiospekteret effektivt, og at de støtter effektiv bruk av radiospektrum. Mange typer luftfartsutstyr er ikke nødvendigvis beregnet særlig på bruk i enten ubemannede luftfartøyer eller i bemannede luftfartøyer, men kan brukes i begge typer. Derfor bør disse kravene med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet og radiospektrum bare gjelde fra det øyeblikk og i den grad konstruksjonen av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, er underlagt sertifisering i samsvar med denne forordningen. Hensikten med dette er å sikre at ordningen som gjelder for slikt luftfartsutstyr, tilpasses til ordningen som gjelder for andre luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, som også krever slik sertifisering i henhold til denne forordningen. For å sikre samsvar bør disse kravene innholdsmessig tilsvare kravene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU<sup>9</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/53/EU<sup>10</sup>.
- 30) For noen typer ubemannede luftfartøyer er anvendelsen av bestemmelsene i denne forordningen knyttet til registrering, sertifisering, identifikasjon, tilsyn og håndheving, samt bestemmelsene om byrået, ikke nødvendige for å oppnå tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

<sup>8</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).

<sup>9</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EF av 26. februar 2014 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet (EUT L 96 av 29.3.2014, s. 79).

<sup>10</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/53/EU av 16. april 2014 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning om tilgjengeliggjøring på markedet av radioutstyr og om oppheving av direktiv 1999/5/EF (EUT L 153 av 22.5.2014, s. 62).

Markedstilsynsordningene fastsatt i Unionens harmoniseringsregelverk for produkter bør få anvendelse på disse tilfellene.

- 31) På bakgrunn av risikoene som ubemannede luftfartøyer kan utgjøre for sikkerhet, personvern, vern av personopplysninger eller miljø, bør det fastsettes krav til registrering av ubemannede luftfartøyer og operatører av ubemannede luftfartøyer. Det er også nødvendig å fastsette digitale, harmoniserte og samvirkende nasjonale registreringssystemer der opplysninger, herunder de samme grunnleggende dataene, om ubemannede luftfartøyer og operatører av ubemannede luftfartøyer som registreres i samsvar med denne forordningen og de gjennomføringsrettsaktene som vedtas på grunnlag av den, bør lagres. Disse nasjonale registreringssystemene bør være i samsvar med gjeldende unionsrett og nasjonal rett om personvern og behandling av personopplysninger, og de opplysningene som er lagret i disse registreringssystemene, bør være lett tilgjengelige.
- 32) Vilkårene, reglene og prosedyrene for situasjoner der konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av ubemannede luftfartøyer, samt personell og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, bør være underlagt sertifisering, bør ta hensyn til arten av og risikoene ved den aktuelle typen operasjon. Disse vilkårene, reglene og prosedyrene bør særlig ta hensyn til operasjonens type, omfang og kompleksitet, herunder eventuelt mengden og typen av trafikk som håndteres av den ansvarlige organisasjonen eller personen, hvorvidt operasjonen er åpen for offentligheten, i hvilket omfang annen lufttrafikk eller personer eller eiendom på bakken kan settes i fare ved operasjonen, formålet med flygningen og hvilken type luftrom som brukes, samt kompleksiteten og ytelsen til det aktuelle ubemannede luftfartøyet.
- 33) Det bør være mulig å forby, begrense eller fastsette visse vilkår for virksomheten nevnt i kapittel III i denne forordningen dersom det er nødvendig av hensyn til sikkerheten i sivil luftfart. Denne muligheten bør utøves i samsvar med de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt av Kommisjonen for dette formålet. Medlemsstatene har i samsvar med unionsretten mulighet til å treffe tiltak som faller utenfor denne forordningens virkeområde, av årsaker som omfatter offentlig sikkerhet, personvern og vern av personopplysninger.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 34) Modellfly anses å være ubemannede luftfartøyer i henhold til denne forordningen, og brukes først og fremst i forbindelse med fritidsaktiviteter. Delegerede rettsakter og gjennomføringsrettsakter om ubemannede luftfartøyer som vedtas på grunnlag av denne forordningen, bør ta hensyn til at slike modellfly hittil har hatt en god sikkerhetsstatistikk, særlig fly som flys av medlemmer av modellflyklubber som har utarbeidet særlige regler for slik virksomhet. Når Kommisjonen vedtar disse delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene, bør den dessuten ta hensyn til behovet for en smidig overgang fra de forskjellige nasjonale systemene til Unionens nye rammeregler, slik at modellfly fortsatt kan brukes på samme måte som i dag, samtidig som det tas hensyn til eksisterende beste praksis i medlemsstatene.
- 35) For å nå målene i denne forordningen bør Kommisjonen, byrået og vedkommende myndigheter i medlemsstatene ved å dele ressurser og arbeide i fellesskap fungere som et felles europeisk flysikkerhetssystem. Byrået bør aktivt bidra til å fremme en felles sertifiserings- og tilsynskultur og deling av beste administrative praksis, herunder ved å legge til rette for utveksling av personell mellom vedkommende myndigheter for å bidra til å oppnå målene for denne forordningen, idet det tas hensyn til tilbakemeldinger fra berørte parter. Byråets overvåkingsevne i forbindelse med medlemsstatenes anvendelse av denne forordningen bør også ha som mål å styrke medlemsstatenes vedkommende myndigheters evne til å oppfylle sine forpliktelser knyttet til sertifisering og tilsyn, samt å overføre kunnskap mellom disse myndighetene.
- 36) Det er nødvendig å støtte medlemsstatene i gjennomføringen av deres arbeid med sertifisering, tilsyn – særlig tilsynssamarbeid og tilsyn over landegrensene – og håndheving, ved å opprette en effektiv ramme for felles anvendelse og deling av luftfartsinspektører og andre sakkyndige med relevant sakkunnskap. Med hensyn til dette, og for å legge til rette for slik utveksling av personell mellom nasjonale vedkommende myndigheter, bør byrået gis en samordningsrolle.
- 37) Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter bør samarbeide for å gjøre det lettere å oppdage usikre forhold og treffe hensiktsmessige utbedringstiltak. Medlemsstatene bør særlig kunne omfordele til hverandre eller til byrået ansvar i henhold til denne forordningen
- tilknyttet sertifisering, tilsyn og håndheving, særlig dersom det er nødvendig for å bedre sikkerheten eller bruke ressursene mer effektivt. En slik omfordeling bør være frivillig, bør bare finne sted dersom det finnes tilstrekkelig sikkerhet for at disse oppgavene kan utføres effektivt, og bør, idet den nære forbindelsen mellom sertifisering, tilsyn og håndheving tas i betraktning, nødvendigvis omfatte alle disse ansvarsområdene for den fysiske eller juridiske personen, luftfartøyet, utstyret, flyplassen, ATM/ANS-systemet eller ATM/ANS-komponenten som berøres av omfordelingen. Omfordelingen av ansvar bør skje etter gjensidig enighet, det bør være mulig å tilbakekalle omfordelingen, og det bør inngås ordninger som fastsetter de nødvendige detaljene for å sikre en smidig overgang og en fortsatt effektiv gjennomføring av de aktuelle oppgavene. Ved inngåelse av disse nærmere avtalene bør det tas behørig hensyn til synspunktene og de rettmessige interessene til de berørte juridiske eller fysiske personene, og eventuelt byråets synspunkter.
- 38) Etter en slik omfordeling av ansvar til en annen medlemsstat bør vedkommende nasjonale myndighet i den medlemsstaten som godtok anmodningen om omfordeling, være vedkommende myndighet, og bør derfor ha all myndighet og alt ansvar for de berørte juridiske eller fysiske personene fastsatt i denne forordningen, i delegerede rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den og i nasjonal rett i den medlemsstaten som godtok anmodningen. Omfordeling med hensyn til håndheving bør bare gjelde beslutninger og tiltak knyttet til oppgaver innen sertifisering og tilsyn som ble omfordelt til vedkommende nasjonale myndighet i den medlemsstaten som godtok anmodningen. Disse beslutningene og tiltakene bør kunne prøves ved nasjonale domstoler i den medlemsstaten som godtok anmodningen, i samsvar med nasjonal rett i denne medlemsstaten. Det er mulig at medlemsstaten som godtok anmodningen, vil bli holdt ansvarlig for utførelsen av de aktuelle oppgavene. Øvrig håndhevingsansvar hos den medlemsstaten som framsatte anmodningen, bør ikke berøres av omfordelingen.
- 39) Muligheten til å omfordele ansvar for oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving fastsatt i denne forordningen til byrået eller en annen medlemsstat bør ikke berøre medlemsstatenes rettigheter og forpliktelser i

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- henhold til Chicago-konvensjonen. Selv om slik omfordeling innebærer overføring av ansvar til byrået eller til en annen medlemsstat i henhold til unionsretten, berører det derfor ikke ansvaret i henhold til Chicago-konvensjonen hos den medlemsstaten som framsatte anmodningen.
- 40) Ettersom samarbeid mellom byrået og vedkommende nasjonale myndigheter er viktig for å ivareta et høyt og ensartet sikkerhetsnivå i Unionen dersom sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver omfordes fra nasjonale vedkommende myndigheter til byrået med hensyn til organisasjoner som har en betydelig del av sine anlegg og sitt personell i mer enn én medlemsstat, bør slik omfordeling ikke utgjøre noen fare for bærekraften til vedkommende nasjonale myndigheter når det gjelder deres kunnskap, ferdigheter, ressurser og økonomiske levedyktighet, bør ikke føre til former for konkurranse mellom byrået og vedkommende nasjonale myndigheter, og bør ikke påvirke byråets uavhengighet ved standardiseringsinspeksjoner for å kontrollere ensartet gjennomføring av denne forordningen.
- 41) Det bør opprettes støtteordninger for tilsyn i situasjoner der verifiserte sikkerhetsrelaterte bevis fra inspeksjoner og annen tilsynsvirkosomhet utført av byrået tyder på at en medlemsstat har alvorlige og vedvarende problemer med effektivt å ivareta visse av eller alle sine sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver i henhold til denne forordningen, og dersom slike situasjoner setter sikkerheten i sivil luftfart i fare. I slike tilfeller bør byrået og den berørte medlemsstaten på anmodning fra Kommissjonen opprette et midlertidig faglig bistandsprogram for å bistå den berørte medlemsstaten med å utbedre de påviste manglene. Et slikt faglig bistandsprogram kan særlig omfatte opplæring av inspektører og annet relevant personell, bistand til utarbeiding av tilsynsdokumentasjon og prosedyrer, samt annen praktisk og konkret støtte som er nødvendig for å gjenopprette sikkerheten. Ved utformingen og gjennomføringen av det faglige bistandsprogrammet bør det tas hensyn til behovene og synspunktene fra byrået og den berørte medlemsstaten. Dersom den berørte medlemsstaten fastslår at programmet ikke kan gjennomføres som planlagt, bør den imidlertid underrette Kommissjonen, og enten omfordele ansvaret for de sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgavene som manglene gjelder, til byrået eller en annen medlemsstat eller treffe andre tiltak for å utbedre manglene.
- 42) For å nå hovedmålene i denne forordningen samt målene for fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital bør de sertifikatene som utstedes, og de erklæringene som gis i samsvar med denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den, være gyldige og anerkjennes uten ytterligere krav eller vurderinger i alle medlemsstater.
- 43) Ved utstedelse av sertifikater i henhold til denne forordningen kan det være nødvendig å ta hensyn til sertifikater eller annen relevant dokumentasjon som bekrefter samsvar, som er utstedt i samsvar med lovgivningen i tredjeland. Dette bør gjøres dersom de relevante internasjonale avtalene som Unionen har inngått med tredjeland eller de delegerte rettsaktene som vedtas av Kommissjonen i henhold til denne forordningen, krever det, og i samsvar med disse avtalene eller delegerte rettsaktene.
- 44) På bakgrunn av reglene fastsatt i denne forordningen for godkjenning av sertifikater og annen relevant dokumentasjon utstedt i samsvar med tredjelands lovgivning som bekrefter samsvar, bør eventuelle internasjonale avtaler som er inngått mellom en medlemsstat og et tredjeland, avsluttes eller oppdateres dersom slike avtaler ikke er forenlige med disse reglene.
- 45) Det bør gis en viss fleksibilitet med hensyn til anvendelsen av reglene fastsatt i denne forordningen eller i delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den for at medlemsstatene skal kunne treffe nødvendige tiltak for å reagere umiddelbart på problemer knyttet til sikkerheten i sivil luftfart, eller for å gi unntak i tilfelle av visse preserende uforutsette omstendigheter eller preserende driftsbehov, med forbehold for nødvendige vilkår for å sikre særlig forholdsmessighet, objektiv kontroll og innsyn. Av hensyn til forholdsmessigheten bør byrået og Kommissjonen vurdere de aktuelle unntakene bare med sikte på henholdsvis å gi en anbefaling eller treffe en beslutning dersom varigheten overskrider en ruteplanperiode for et luftfartselskap, det vil si åtte måneder, uten at det berører Kommissjonens myndighet i henhold til artikkel 258 i TEUV. Dersom byrået er vedkommende myndighet med hensyn til utstedelsen av visse andre sertifikater i samsvar med

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

denne forordningen, bør det også ha myndighet til å gi slike unntak, i de samme situasjonene og underlagt de samme vilkårene som dem som gjelder for medlemsstatene. I den forbindelse bør det ved behov også gis mulighet til å endre de relevante reglene fastsatt i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av denne forordningen, særlig med sikte på å tillate andre samsvarskriterier, samtidig som det ivaretas et akseptabelt sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Unionen.

- 46) Med sikte på å sikre korrekt anvendelse av denne forordningen, og idet det tas hensyn til behovet for å identifisere, vurdere og redusere risikoen for sikkerheten i sivil luftfart, bør Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter utveksle alle tilgjengelige opplysninger i forbindelse med anvendelsen av denne forordningen. For dette formålet bør byrået tillates å organisere et strukturert samarbeid om innsamling, utveksling og analyse av relevante sikkerhetsrelaterte opplysninger ved hjelp av, dersom det er mulig, eksisterende informasjonssystemer. Med sikte på dette bør det være tillatt å inngå nødvendige avtaler med fysiske og juridiske personer som omfattes av denne forordningen, eller sammenslutninger av slike personer. Det bør presiseres at når byrået utfører sine samordningsoppgaver med hensyn til innsamling, utveksling og analyse av opplysninger, er det bundet av begrensningene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010<sup>11</sup>, særlig artikkel 8 nr. 2 bokstav d), artikkel 14 nr. 1 bokstav g) og artikkel 14 nr. 2, som gjelder byråets tilgang til informasjon fra opptak av tale- eller bilderegistrator i førerkabinen og av ferdsskrivere.
- 47) Det er nødvendig å fastsette tiltak for å sikre hensiktsmessig vern av opplysninger som Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter samler inn, utveksler og analyserer i henhold til denne forordningen, samt å sikre vern av kildene til slike opplysninger. Disse tiltakene bør ikke i urimelig grad gripe inn i medlemsstatenes rettssystemer. De bør derfor ikke berøre gjeldende nasjonal materiell strafferett og straffeprosessrett, herunder bruk av opplysninger som bevis. Tredje-

parters rett til å gå til sivil sak bør dessuten ikke påvirkes av disse tiltakene, og bør bare være underlagt nasjonal rett.

- 48) For å lette utvekslingen av opplysninger mellom Kommisjonen, byrået og medlemsstatene, herunder data, som er relevante for sertifisering, tilsyn og håndheving, bør et elektronisk sentralt datalager med slike opplysninger opprettes og forvaltes av byrået i samarbeid med Kommisjonen og medlemsstatene.
- 49) Forordning (EU) 2016/679 får anvendelse på behandling av personopplysninger som utføres ved anvendelsen av denne forordningen. I henhold til nevnte forordning kan medlemsstatene fastsette unntak og begrensninger med hensyn til enkelte av rettighetene og forpliktelsene fastsatt i forordningen, herunder når det gjelder behandling av medisinske opplysninger og helseopplysninger. Behandling av personopplysninger, særlig medisinske opplysninger og helseopplysninger som inngår i det sentrale datalageret opprettet i henhold til denne forordningen, er nødvendig for å muliggjøre effektivt samarbeid mellom medlemsstatene ved sertifisering av og tilsyn med flygeres medisinske skikkethet. Utveksling av personopplysninger bør være underlagt strenge vilkår og begrenset til det som er strengt nødvendig for å nå målene i denne forordningen. Derfor bør prinsippene fastsatt i forordning (EU) 2016/679 utfylles eller presiseres i denne forordningen dersom det er nødvendig.
- 50) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001<sup>12</sup>, særlig dens bestemmelser om fortrolighet og sikkerhet ved behandling, får anvendelse på byråets behandling av personopplysninger når det utfører sine oppgaver i henhold til denne forordningen, nærmere bestemt ved forvaltningen av det sentrale datalageret opprettet i henhold til denne forordningen. Derfor bør prinsippene fastsatt i forordning (EF) nr. 45/2001 utfylles eller presiseres i denne forordningen dersom det er nødvendig.
- 51) Byrået er opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002<sup>13</sup> innenfor Unionens eksisterende institusjonsstruktur og myndighetsfordeling, er uavhengig når det gjelder tekniske spørsmål, og har juridisk,

<sup>11</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35).

<sup>12</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

administrativ og økonomisk uavhengighet. Byrået har fått ytterligere myndighet i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008. Det bør foretas visse justeringer i dets struktur og virkemåte for bedre å kunne ivareta de nye oppgavene det er tildelt ved denne forordningen.

- 52) I henhold til Unionens institusjonelle system er gjennomføring av unionsrett primært medlemsstatenes ansvar. Sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver som kreves i denne forordningen og i delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den, bør derfor i prinsippet utføres på nasjonalt plan av én eller flere vedkommende myndigheter i medlemsstatene. I visse klart definerte tilfeller bør imidlertid også byrået ha myndighet til å utføre disse oppgavene. I disse tilfellene bør byrået også tillates å treffe de nødvendige tiltak i forbindelse med drift av luftfartøyer, besetningens kvalifikasjoner eller bruken av tredjelandts luftfartøyer, dersom dette er den beste måten å sikre ensartethet og lette det indre markeds virkemåte på.
- 53) Byrået bør bidra med teknisk sakkunnskap til Kommisjonen ved utarbeidningen av det nødvendige regelverket, og bør eventuelt bistå medlemsstatene og bransjen ved gjennomføringen. Det bør kunne utstede sertifiserings-spesifikasjoner og veiledningsmaterieell samt andre detaljerte spesifikasjoner og veiledningsmaterieell samt gjennomføre tekniske undersøkelser og utstede sertifikater eller registrere erklæringer etter behov.
- 54) Globale satellittnavigasjonssystemer (GNSS), særlig Unionens Galileo-program opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1285/2013<sup>14</sup>, vil spille en sentral rolle i gjennomføringen av et europeisk system for lufttrafikkstyring. I den sammenheng bør det presiseres at tjenester som forsterker signaler fra satellitter i GNSS-kjernekonstellasjoner med henblikk på flysikring, for eksempel fra operatøren av EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) og andre, bør anses som ATM/ANS. Byrået bør også ha

myndighet til å utarbeide nødvendige tekniske spesifikasjoner og sertifisere organisasjoner som yter felleseuropeisk ATM/ANS, for eksempel slike som yter EGNOS-tjenester, for å ivareta et høyt, ensartet nivå med hensyn til sikkerhet, samtrafikkvevne og driftseffektivitet.

- 55) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005<sup>15</sup> pålegger byrået en plikt til å meddele alle opplysninger som kan være relevante for å ajourføre listen over luftfartsselskaper som av sikkerhetshensyn er underlagt driftsforbud i Unionen. Byrået bør også bistå Kommisjonen med gjennomføringen av nevnte forordning ved å foreta nødvendige vurderinger av tredjelandsoperatører og myndigheter med ansvar for å føre tilsyn med disse, og for å framlegge relevante anbefalinger til Kommisjonen.
- 56) For å sikre at denne forordningen overholdes, bør det være mulig å ilegge innehavere av sertifikater utstedt av byrået og foretak som har gitt erklæringer til byrået, bøter eller tvangsmulkt, eller begge deler, dersom de har overtrådt reglene som gjelder for dem i henhold til denne forordningen. Kommisjonen bør pålegge slike bøter og tvangsmulkt på anbefaling fra byrået. I den forbindelse bør Kommisjonen i lys av omstendighetene i hvert enkelt tilfelle reagere på slike overtredelser på en forholdsmessig og hensiktsmessig måte, idet det tas hensyn til andre mulige tiltak, for eksempel tilbakekalling av et sertifikat.
- 57) Med sikte på å bidra til ensartet anvendelse av denne forordningen bør byrået gis myndighet til å overvåke medlemsstatenes anvendelse, herunder ved å foreta inspeksjoner.
- 58) Byrået bør på grunnlag av sin tekniske sakkunnskap bistå Kommisjonen med å definere forskningspolitikk og gjennomføre Unionens forskningsprogrammer. Det bør være tillatt å gjennomføre forskning som trengs umiddelbart og å delta i ad hoc-forskningsprosjekter innenfor Unionens rammeprogram for forskning og innovasjon eller andre privat eller offentlig finansierte programmer i eller utenfor Unionen.
- 59) Under henvisning til den gjensidige avhengigheten mellom flysikkerhet og sikkerhet i sivil

<sup>13</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EUT L 240 av 7.9.2002, s. 1).

<sup>14</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1285/2013 av 11. desember 2013 om oppbygging og drift av de europeiske satellittnavigasjonssystemene og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 876/2002 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 683/2008 (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 1).

<sup>15</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- luftfart bør byrået delta i samarbeidet som gjelder området luftfartssikkerhet, herunder nettsikkerhet. Det bør bidra med sin sakkunnskap til Kommisjonens og medlemsstatenes gjennomføringen av Unionens regler på dette området.
- 60) Byrået bør også på anmodning bistå medlemsstatene og Kommisjonen på området internasjonale forbindelser når det gjelder spørsmål som omfattes av denne forordningen, særlig med hensyn til harmonisering av regler og gjensidig anerkjennelse av sertifikater. Det bør ha rett til å opprette hensiktsmessige forbindelser gjennom samarbeidsordninger med myndighetene i tredjeland og internasjonale organisasjoner som har myndighet i spørsmål som omfattes av denne forordningen, etter samråd med Kommisjonen. For å fremme sikkerheten på globalt plan, på bakgrunn av de høye standardene som anvendes i Unionen, bør byrået ha tillatelse til, innenfor sitt ansvarsområde på ad hoc-basis å delta i faglig samarbeid, forskning og bistandsprosjekter med tredjeland og internasjonale organisasjoner. Byrået bør også bistå Kommisjonen i gjennomføringen av unionsrett på andre fagområder i regelverket for sivil luftfart, for eksempel sikkerhet eller det felles europeiske luftrom, der byrået har den nødvendige sakkunnskap.
- 61) For å fremme beste praksis og ensartet gjennomføring av Unionens regelverk innen flysikkerhet bør byrået kunne godkjenne tilbydere av opplæring på luftfartsområdet og tilby slik opplæring.
- 62) Byrået bør ledes og drives i samsvar med prinsippene i den felles erklæringen fra Europaparlamentet, Rådet og Europakommisjonen om desentraliserte byråer av 19. juli 2012.
- 63) Kommisjonen og medlemsstatene bør være representert i byråets styre for å kunne kontrollere dets virksomhet effektivt. Dette styret bør gis nødvendige fullmakter, særlig til å utnevne daglig leder, og til å vedta konsolidert årsberetning, programplanleggingsdokumentet, årsbudsjettet og de finansielle reglene som får anvendelse på byrået.
- 64) Av klarhetshensyn bør berørte parter gis observatørstatus i byråets styre.
- 65) Offentlighetens interesse krever at byrået baserer sine sikkerhetstiltak utelukkende på uavhengig sakkunnskap, med streng anvendelse av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den. For dette formålet bør byråets sikkerhetsrelaterte beslutninger treffes av daglig leder, som bør ha stor fleksibilitet med hensyn til å innhente råd og organisere byråets interne virkemåte.
- 66) Det må sikres at parter som berøres av de beslutningene byrået treffer, har den nødvendige klageadgang, som bør være hensiktsmessig for luftfartsområdets særlige karakter. Det bør derfor opprettes en hensiktsmessig ankeordning, slik at byråets beslutninger kan overprøves av en klageinstans, hvis beslutninger kan bringes inn for Den europeiske unions domstol i samsvar med TEUV.
- 67) Alle beslutninger som Kommisjonen treffer i henhold til denne forordningen, er underlagt Domstolens kontroll i samsvar med TEUV. Domstolen bør i samsvar med artikkel 261 i TEUV tildeles full domsmyndighet med hensyn til beslutninger der Kommisjonen illegger bøter eller tvangsmulcter.
- 68) Dersom byrået utarbeider alminnelige regler som de nasjonale myndighetene skal gjennomføre, bør medlemsstatene rådspørres. Dersom slike regler kan få betydelige sosiale følger, bør også berørte parter, herunder partene i arbeidslivet i Unionen, behørig rådspørres av byrået.
- 69) For at byrået skal kunne utføre sine oppgaver i henhold til denne forordningen på en effektiv måte, bør det om nødvendig samarbeide med Unionens institusjoner, organer, kontorer og byråer på områder der deres virksomhet påvirker tekniske aspekter ved sivil luftfart. Særlig bør byrået samarbeide med Det europeiske kjemikaliebyrå opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1907/2006<sup>16</sup> ved utveksling av opplysninger om sikkerheten ved kjemiske stoffer, deres virkning på flysikkerheten og tilhørende vitenskapelige og tekniske aspekter. Dersom det kreves samråd i forbindelse med militære aspekter, bør byrået i tillegg til medlemsstatene rådføre seg med Det europeiske forsvarsbyrå, opprettet ved rådsbeslutning (FUSP) 2015/1835<sup>17</sup>, og militære sakkyndige utpekt av medlemsstatene.
- 70) Det er nødvendig å gi offentligheten tilstrekkelige opplysninger om sikkerhetsnivået

<sup>16</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1907/2006 av 18. desember 2006 om registrering, vurdering og godkjenning av samt begrensninger for kjemikalier (REACH), om opprettelse av et europeisk kjemikaliebyrå, om endring av direktiv 1999/45/EF og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 793/93 og kommisjonsforordning (EF) nr. 1488/94 samt rådsdirektiv 76/769/EØF og kommisjonsdirektiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EUT L 396 av 30.12.2006, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

for sivil luftfart og miljøvern i tilknytning til dette, idet det tas hensyn til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001<sup>18</sup> og relevant nasjonal lovgivning.

- 71) For å sikre at byrået er fullstendig selvstendig og uavhengig, bør det ha et eget budsjett som hovedsakelig finansieres gjennom bidrag fra Unionen og gebyrer og avgifter som brukerne av det europeiske flysikkerhetssystemet betaler. Ingen finansielle bidrag til byrået fra medlemsstater, tredjeland eller andre enheter eller personer bør sette byråets uavhengighet eller upartiskhet i fare. Unionens budsjettbehandling bør gjelde for unionsbidrag og enhver annen støtte som belastes Unionens alminnelige budsjett, mens revisjon av regnskapene bør utføres av Den europeiske revisjonsrett. For å gjøre det mulig for byrået å delta i alle relevante framtidige prosjekter bør det gis mulighet til å motta tilskudd.
- 72) For å sikre at byrået kan dekke etterspørselen etter den virksomheten det utfører, særlig med hensyn til sertifisering og virksomhet knyttet til en mulig omfordeling av ansvar fra medlemsstatene, på en effektiv måte til rett tid, samtidig som det drives god økonomistyring, bør stillingsoversikten ta hensyn til de ressursene som kreves for å oppfylle behovene for sertifisering og for annen virksomhet i byrået på en effektiv måte til rett tid, herunder dem som følger av omfordeling av ansvar. For dette formålet bør det opprettes et sett med indikatorer for å måle byråets arbeidsbyrde og effektivitet i forbindelse med virksomhet som finansieres gjennom gebyrer og avgifter. Under henvisning til disse indikatorene bør byrået tilpasse planleggingen av bruken av sine ansatte og forvaltningen av ressurser knyttet til gebyrer og avgifter slik at det på en tilstrekkelig måte kan dekke denne etterspørselen og eventuelle svingninger i inntekten fra avgifter og gebyrer.
- 73) Det er nødvendig å treffe egnede tiltak for å sikre nødvendig beskyttelse av følsomme sikkerhetsopplysninger.
- 74) Gebyrene og avgiftene som innkreves av byrået, bør fastsettes på en åpen, rettferdig og

ensartet måte uten forskjellsbehandling. De bør ikke skade konkurransevnen til den aktuelle virksomhetssektoren i Unionen. Videre bør de fastsettes etter kriterier som tar behørig hensyn til fysiske eller juridiske persons betalingssevne, særlig når det gjelder små og mellomstore bedrifter.

- 75) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. De fleste av disse formene for gjennomføringsmyndighet, særlig de som gjelder fastsettelse av nærmere bestemmelser om regler og prosedyrer, bør utøves i samsvar med forordning (EU) nr. 182/2011.
- 76) Kommisjonen bør vedta gjennomføringsrettsakter med umiddelbar virkning i behørig begrunnede tilfeller når det gjelder korrigerende tiltak og beskyttelsestiltak, når det foreligger tvingende hasteårsaker.
- 77) For å ta hensyn til tekniske, vitenskapelige, driftsmessige eller sikkerhetsmessige behov bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen når det gjelder endring eller eventuelt utfylling av bestemmelsene om luftdyktighet knyttet til konstruksjon og produksjon, flygetidsbegrensninger, flyplassoperatører, ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter og konstruksjon, produksjon og vedlikehold av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av luftfartøyet, samt bestemmelsene om personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, og tredjelandsoperatører, om visse aspekter ved tilsyn og håndheving, om godkjenning av tredjelands sertifisering, om bøter og tvangsmulkt, om klageinstansen og om kravene fastsatt i vedlegg II-IX til denne forordningen.

I tillegg bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen når det gjelder endring av henvisninger i denne forordningen til miljøkravene i endring 12 til bind I og endring 9 til bind II, og i den første utgaven av bind III, alle gjeldende 1. januar 2018, i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen, for å oppdatere dem på bakgrunn av senere endringer av vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen.

- 78) Når Kommisjonen vedtar de delegerte rettsaktene om endring av vedlegg II-IX til denne forordningen, bør den ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis,

<sup>17</sup> Rådsbeslutning (FUSP) 2015/1835 av 12. oktober 2015 om fastsettelse av vedtekter, sete og nærmere regler for driften av Det europeiske forsvarsbyrå (EUT L 266 av 13.10.2015, s. 55).

<sup>18</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter (EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

særlig i de internasjonale standardene fastsatt i alle vedleggene til Chicago-konvensjonen.

- 79) Når Kommisjonen vedtar delegerte rettsakter i henhold til denne forordningen, er det særlig viktig at den holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at disse samrådene gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming<sup>19</sup>. For å sikre lik deltakelse i forberedelsen av delegerte rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper der det arbeides med å utarbeide delegerte rettsakter.
- 80) ANS-ytere bør utarbeide og gjennomføre beredskapsplaner for avbrudd i ATM-tjenester.
- 81) Europeiske tredjelands deltakelse bør etterstrebes for å sikre økt sikkerhet i sivil luftfart i hele Europa. Europeiske tredjeland som har inngått internasjonale avtaler med Unionen om å vedta og anvende gjeldende unionsrett på det området som omfattes av denne forordningen, bør knyttes til byråets arbeid i samsvar med regler og prosedyrer fastsatt i disse avtalene.
- 82) Denne forordningen fastsetter felles regler for sivil luftfart, og opprettholder opprettelsen av byrået. Forordning (EF) nr. 216/2008 bør derfor oppheves.
- 83) Ettersom reglene som er nødvendige for å oppnå samtrafikkveie i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN), enten inngår i denne forordningen eller vil inngå i delegerte rettsakter eller gjennomføringsrettsakter som vedtas på grunnlag av den, bør europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004<sup>20</sup> oppheves. Det vil imidlertid kreve en viss tid før nødvendige delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter kan utarbeides, vedtas og få anvendelse.

Gjennomføringsreglene vedtatt på grunnlag av forordning (EF) nr. 552/2004 bør derfor fortsatt få anvendelse inntil videre, det vil si kommisjonsforordning (EF) nr. 1033/2006<sup>21</sup>, (EF) nr. 1032/2006<sup>22</sup>, (EF) nr. 633/2007<sup>23</sup>, (EF) nr. 262/2009<sup>24</sup>, (EF) nr. 29/2009<sup>25</sup> og (EU) nr. 73/

2010<sup>26</sup> og Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011<sup>27</sup>, (EU) nr. 1207/2011<sup>28</sup> og (EU) nr. 1079/2012<sup>29</sup>. Visse artikler i forordning (EF) nr. 552/2004, og de vedleggene til den som disse artiklene viser til, bør derfor også fortsatt få anvendelse med hensyn til det formål som omfattes, fram til datoen for anvendelse av de aktuelle gjennomføringsrettsaktene og delegerte rettsaktene.

- 84) Forordning (EF) nr. 216/2008 endrer rådsforordning (EØF) nr. 3922/91<sup>30</sup> ved at dens vedlegg III utgår med virkning fra ikrafttreddelsen av de tilsvarende tiltakene nevnt i artikkel 8 nr. 5 i forordning (EF) nr. 216/2008. Slike tiltak, som ennå ikke er vedtatt, gjelder flygetidsbegrensninger og hvilekrav med hensyn til taxifyging, ambulanseflyging og kommersiell lufttransport med fly med én flyger. De andre bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3922/91 er foreldet. Forordning (EØF) nr. 3922/91 bør derfor oppheves fra anvendelsesdatoen for de tiltakene som ennå ikke er vedtatt. Forord-

<sup>21</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 1033/2006 av 4. juli 2006 om fastsettelse av krav til prosedyrene for reiseplaner i før-flygingsfasen for Det felles europeiske luftrom (EUT L 186 av 7.7.2006, s. 46).

<sup>22</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 1032/2006 av 6. juli 2006 om fastsettelse av krav til automatiske systemer for utveksling av flygedata med sikte på underretning om, koordinering av og overføring av flyginger mellom flygekontrollenheter (EUT L 186 av 7.7.2006, s. 27).

<sup>23</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 633/2007 av 7. juni 2007 om fastsettelse av krav til anvendelse av en overføringsprotokoll for flygemeldinger med sikte på underretning om, koordinering av og overføring av flyginger mellom flygekontrollenheter (EUT L 146 av 8.6.2007, s. 7).

<sup>24</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 262/2009 av 30. mars 2009 om fastsettelse av krav til samordnet tildeling og bruk av modus S-spørresenderkoder i Det felles europeiske luftrom (EUT L 84 av 31.3.2009, s. 20).

<sup>25</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 29/2009 av 16. januar 2009 om fastsettelse av krav til datalinjetjenester i Det felles europeiske luftrom (EUT L 13 av 17.1.2009, s. 3).

<sup>26</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 73/2010 av 26. januar 2010 om fastsettelse av krav til kvaliteten på luftfartsdata og luftfartsinformasjon for Det felles europeiske luftrom (EUT L 23 av 27.1.2010, s. 6).

<sup>27</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011 av 22. november 2011 om fastsettelse av krav til identifikasjon av luftfartøy for overvåking av Det felles europeiske luftrom (EUT L 305 av 23.11.2011, s. 23).

<sup>28</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011 av 22. november 2011 om fastsettelse av krav til ytelse og samvirkingsevne for overvåkingen av Det felles europeiske luftrom (EUT L 305 av 23.11.2011, s. 35).

<sup>29</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1079/2012 av 16. november 2012 om fastsettelse av kanalavstand ved talekommunikasjon i Det felles europeiske luftrom (EUT L 320 av 17.11.2012, s. 14).

<sup>30</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart (EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4).

<sup>19</sup> EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

<sup>20</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

ning (EØF) nr. 3922/91 oppretter imidlertid også Flysikkerhetskomiteen, som definert i forordning (EU) nr. 182/2011, og denne komiteen bistår også Kommisjonen innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005. Forordning (EF) nr. 2111/2005 bør derfor endres for å sikre at denne komiteen i henhold til nevnte forordning fortsetter å bistå Kommisjonen selv etter at forordning (EØF) nr. 3922/91 er opphevet.

- 85) De endringene som denne forordningen medfører, påvirker gjennomføringen av annet unionsregelverk. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008<sup>31</sup> og forordning (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og (EF) nr. 2111/2005 bør derfor endres. Særlig bør det være mulig for myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, idet det tas hensyn til den forventede lærdommen med henblikk på bedring av flysikkerheten, å beslutte ikke å innlede en sikkerhetsundersøkelse når en ulykke eller alvorlig hendelse gjelder et ubemannet luftfartøy som det ikke kreves et sertifikat eller en erklæring for i henhold til denne forordningen, og ingen er blitt dødelig eller alvorlig skadet. Det bør i slike tilfeller presiseres at disse sertifikatene og erklæringene er de som godtgjør at konstruksjonen av ubemannede luftfartøyer oppfyller de gjeldende kravene, og som er under tilsyn av byrået. Slik fleksibilitet for myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør få anvendelse fra den datoen denne forordningen trer i kraft.
- 86) Forordning (EF) nr. 1008/2008 bør endres for å ta behørig hensyn til muligheten fastsatt ved denne forordningen for at byrået kan bli vedkommende myndighet for utstedelse av og tilsyn med godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper. Ettersom luftfartsselskaper med faste driftsbaser i flere medlemsstater blir stadig viktigere, noe som fører til at vedkommende myndighet for driftstillatelser og vedkommende myndighet for godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper ikke lenger nødvendigvis er identiske, er det dessuten nødvendig å styrke det effektive tilsynet med disse luftfartsselskapene. Forordning (EF) nr. 1008/2008 bør derfor endres for å sikre nært samarbeid mellom de myndighetene som har ansvar for tilsynet med henholdsvis godkjenningsser-

tifikatene for luftfartsselskaper og driftstillatelsene.

- 87) På bakgrunn av de endringene i Unionens regelverk som særlig for ubemannede luftfartøyer innføres ved denne forordningen, bør direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU endres. Særlig med hensyn til andre luftfartøyer enn ubemannede luftfartøyer, samt motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, knyttet til andre luftfartøyer enn ubemannede luftfartøyer bør det sikres at alt slikt luftfartsutstyr fortsatt er unntatt fra nevnte direktivers virkeområde. Ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, bør også unntas fra nevnte direktivers virkeområde, men bare fra det øyeblikk og i den grad konstruksjonen av det ubemannede luftfartøyet og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, er sertifisert av byrået i samsvar med denne forordningen, forutsatt at de i så fall i henhold til denne forordningen omfattes av grunnleggende krav til elektromagnetisk kompatibilitet og radiospektrum, og at oppfyllelsen av disse kravene skal vurderes og sikres som en del av reglene for sertifisering, tilsyn og håndheving fastsatt i denne forordningen. Imidlertid bør unntaket for slikt luftfartsutstyr fra virkeområdet for direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU bare gjelde luftfartsutstyr som hører inn under denne forordningens virkeområde, og som utelukkende er beregnet på bruk i luftfartøyer på beskyttede luftfartsfrekvenser. Som følge av dette er utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, samt utstyr som er beregnet på bruk i luftfartøyer, men også på visse andre bruksområder, ikke unntatt fra virkeområdet for direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, og kan dermed være omfattet av reglene i både denne forordningen og nevnte direktiver.
- 88) Ettersom målene for denne forordningen, som er å opprette og opprettholde et høyt og ensartet sikkerhetsnivå i sivil luftfart, samtidig som det sikres et høyt og ensartet miljøvernivå, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene på grunn av luftfartens tverrnasjonale art og kompleksitet, og derfor på grunn av sitt unionsomfattende omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

<sup>31</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3).



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

### KAPITTEL I

#### PRINSIPPER

##### Artikkel 1

#### Formål og mål

1. Denne forordningen har som hovedformål å opprette og opprettholde et høyt og ensartet sikkerhetsnivå innen sivil luftfart i Unionen.
2. Denne forordningen har videre som mål å
  - a) bidra til Unionens overordnede luftfartspolitikk og til å forbedre de samlede resultatene i sektoren for sivil luftfart,
  - b) lette, på de områdene som omfattes av denne forordningen, fritt varebytte og fri bevegelse for personer, tjenester og kapital, slik at det blir like konkurransevilkår for alle aktører i det indre luftfartsmarked, og forbedre konkurranseevnen til luftfartsindustrien i Unionen,
  - c) bidra til et høyt og ensartet miljøvernivå,
  - d) lette, på de områdene som omfattes av denne forordningen, bevegelsen for varer, tjenester og personell over hele verden, ved å opprette et egnet samarbeid med tredjeland og deres luftfartsmyndigheter, og ved å fremme gjensidig anerkjennelse av sertifikater og andre relevante dokumenter,
  - e) fremme kostnadseffektivitet ved blant annet å unngå dobbeltarbeid, og fremme effektivitet når det gjelder lovgivningsmessige prosesser og sertifiserings- og tilsynsprosesser samt effektiv bruk av tilhørende ressurser på unionsplan og nasjonalt plan,
  - f) bidra til å etablere og opprettholde et høyt og ensartet sikkerhetsnivå i sivil luftfart på de områdene som omfattes av denne forordningen,
  - g) bistå medlemsstatene, på de områdene som omfattes av denne forordningen, med å utøve sine rettigheter og oppfylle sine forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen ved å sikre en felles tolkning og en ensartet og rettidig gjennomføring av dens bestemmelser, dersom det er relevant,
  - h) fremme Unionens syn på standarder og regler for sikkerhet i sivil luftfart på verdensbasis ved å opprette et egnet samarbeid med tredjeland og internasjonale organisasjoner,
  - i) fremme forskning og innovasjon, blant annet når det gjelder lovgivningsmessige

prosesser og sertifiserings- og tilsynsprosesser,

- j) fremme teknisk og driftsmessig samtrafikkveie og deling av administrativ beste praksis på de områdene som omfattes av denne forordningen,
  - k) styrke passasjerenes tillit til sikkerheten i sivil luftfart.
3. Målene fastsatt i nr. 1 og 2 skal oppnås gjennom blant annet
    - a) utarbeiding, vedtakelse og ensartet anvendelse av alle nødvendige rettsakter,
    - b) tiltak for å forbedre sikkerheten,
    - c) sikring av at erklæringene og sertifikatene utstedt i samsvar med denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den er gyldige og anerkjent i hele Unionen, uten tilleggskrav,
    - d) utarbeiding, med deltakelse av standardiseringsorganer og andre bransjeorganer, av detaljerte tekniske standarder som skal brukes som samsvarskriterium med hensyn til denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den, dersom det er relevant,
    - e) opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå (heretter kalt «byrået»), som skal være uavhengig,
    - f) nasjonale vedkommende myndigheters og byråets ensartede gjennomføring av alle nødvendige rettsakter på deres respektive ansvarsområder,
    - g) innsamling, analyse og utveksling av opplysninger til støtte for faktabasert beslutningstaking,
    - h) iverksetting av bevisstgjørings- og opplysningstiltak, herunder opplæring, formidling og spredning av relevant informasjon.

##### Artikkel 2

#### Virkeområde

1. Denne forordningen får anvendelse på
  - a) konstruksjon og produksjon av produkter, deler og utstyr til fjernstyring av luftfartøyer av en fysisk eller juridisk person under tilsyn av byrået eller en medlemsstat, i den grad det ikke er omfattet av bokstav b),
  - b) konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøyer samt deres motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av luftfartøyer, dersom luftfartøyet er eller vil bli

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- i) registrert i en medlemsstat, med mindre og i den grad medlemsstaten har overført sitt ansvar i henhold til Chicago-konvensjonen til et tredjeland, og luftfartøyet brukes av en luftfartøyoperatør i et tredjeland,
  - ii) registrert i et tredjeland og brukt av en luftfartøyoperatør som er etablert eller bosatt i eller med hovedforetak på territoriet der traktatene får anvendelse,
  - iii) et ubemannet luftfartøy som er registrert verken i en medlemsstat eller i et tredjeland, og som brukes på det territoriet der traktatene får anvendelse, av en luftfartøyoperatør som er etablert eller bosatt i eller med hovedforetak på dette territoriet,
- c) drift av luftfartøyer inn i, innenfor eller ut av territoriet der traktatene får anvendelse, av en luftfartøyoperatør i et tredjeland,
  - d) konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av sikkerhetsrelatert flyplassutstyr som brukes eller er beregnet på bruk på flyplasser nevnt i bokstav e), og yting av lufthavnrelaterte tjenester og AMS på disse flyplassene,
  - e) konstruksjon, vedlikehold og drift av flyplasser, herunder sikkerhetsrelatert utstyr som brukes ved disse flyplassene, som befinner seg på territoriet der traktatene får anvendelse, som
    - i) er åpne for offentligheten,
    - ii) brukes til kommersiell lufttransport og
    - iii) har instrumentrullebaner med fast dekke på 800 meter eller mer, eller som utelukkende betjener helikoptre som benytter prosedyrer for instrumentinnflyging eller instrumentavgang,
  - f) med forbehold for unionsrett eller nasjonal rett med hensyn til miljø og arealplanlegging, vern av omgivelsene til flyplassene nevnt i bokstav e),
  - g) yting av ATM/ANS i det felles europeiske luftrom, og konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av systemer og komponenter som brukes ved yting av ATM/ANS,
  - h) med forbehold for europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004<sup>32</sup> og medlemsstatenes ansvar med hensyn til luftrom under deres jurisdiksjon, utformingen av luftromsstrukturer i Det felles europeiske luftrom.
2. Denne forordningen får også anvendelse på personell og organisasjoner som er involvert i virksomheten nevnt i nr. 1.
  3. Denne forordningen får ikke anvendelse på
    - a) luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av luftfartøyer når det utføres virksomhet eller tjenester tilknyttet militæret, tollvesen, politi, søke- og redningstjenester, brannslukking, kystvakt eller lignende i offentlighetens interesse, eller på vegne av et organ som har fått tildelt myndigheten til en offentlig myndighet, og personell og organisasjoner som er involvert i virksomhet og tjenester utført av disse luftfartøyene,
    - b) flyplasser eller deler av flyplasser samt utstyr, personell og organisasjoner som kontrolleres og drives av militæret,
    - c) ATM/ANS, herunder systemer og komponenter, personell og organisasjoner som ytes eller stilles til rådighet av militæret,
    - d) konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøyer der driften innebærer en lav risiko for flysikkerheten, som angitt i vedlegg I, og for personell og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, med mindre luftfartøyet har fått utstedt eller anses å ha fått utstedt et sertifikat i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008.

Med hensyn til bokstav a) skal medlemsstatene sikre at virksomhet og tjenester som utføres av luftfartøyet nevnt i bokstav a), utføres med behørig hensyn til sikkerhetsmålene i denne forordningen. Medlemsstatene skal også sikre at disse luftfartøyene holdes sikkert atskilt fra andre luftfartøyer, dersom det er relevant.

Uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen, kan luftfartøyer som omfattes av vedlegg I til denne forordningen og er registrert i en medlemsstat, brukes i andre medlemsstater, forutsatt samtykke fra den medlemsstaten på hvis territorium operasjonen skal finne sted. Slike luftfartøyer kan også vedlikeholdes og konstruksjonen endres i andre medlemsstater, forutsatt at slike konstruksjonsendringer og slikt vedlikehold utføres under tilsyn av medlemsstaten der luftfartøyet er registrert, og etter framgangsmåter fastsatt i nasjonal rett i den aktuelle medlemsstaten.

<sup>32</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

4. Som unntak fra bokstav d) i nr. 3 første ledd får denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den anvendelse på konstruksjon, produksjon og vedlikehold av en luftfartøytype som hører inn under virkeområdet for vedlegg I nr. 1 bokstav e), f), g), h) eller i), og for personell og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, dersom

- a) organisasjonen som har ansvar for konstruksjonen av denne luftfartøytypen, har søkt byrået om typesertifikat i samsvar med artikkel 11 eller, dersom det er relevant, har gitt en erklæring til byrået i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) med hensyn til denne luftfartøytypen,
- b) denne luftfartøytypen er beregnet på serieproduksjon, og
- c) konstruksjonen av denne luftfartøytypen ikke er godkjent tidligere i samsvar med nasjonal rett i en medlemsstat.

Denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den får anvendelse på den aktuelle luftfartøytypen fra den datoen typesertifikatet ble utstedt, eller, dersom det er relevant, fra den datoen erklæringen ble gitt. Bestemmelsene om byråets vurdering av søknaden om typesertifikat og utstedelse av typesertifikat får imidlertid anvendelse fra den datoen søknaden ble mottatt.

5. Uten at det berører nasjonale sikkerhets- og forsvarsinteresser og artikkel 7 nr. 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004<sup>33</sup>, skal medlemsstatene sikre at

- a) anleggene nevnt i nr. 3 første ledd bokstav b) i denne artikkelen som er åpne for offentligheten, og
- b) ATM/ANS nevnt i nr. 3 første ledd bokstav c) i denne artikkelen som ytes til lufttrafikk som forordning (EF) nr. 549/2004 får anvendelse på,

gir et nivå av sikkerhet og samtrafikkvegne for sivile systemer som er så effektivt som nivået som følger av anvendelsen av de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg VII og VIII til denne forordningen.

6. En medlemsstat kan beslutte å anvende ett eller flere av avsnittene I, II, III eller VII i kapittel III på noen former for, eventuelt all, virk-

somhet nevnt i nr. 3 første ledd bokstav a), og på personell og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, når den, i lys av særtrekkene ved virksomheten, personellet og organisasjonene samt formålet med og innholdet i de aktuelle bestemmelsene, anser at disse bestemmelsene kan anvendes effektivt.

Fra datoen angitt i nevnte beslutning skal den virksomheten, det personellet og de organisasjonene som er berørt, utelukkende være underlagt bestemmelsene i det eller de aktuelle avsnittene og bestemmelsene i denne forordningen som gjelder anvendelsen av de nevnte avsnittene.

Den berørte medlemsstaten skal omgående underrette Kommisjonen og byrået om sin beslutning og gi dem alle relevante opplysninger, særlig

- a) det eller de aktuelle avsnittene,
- b) den virksomheten, det personellet og de organisasjonene som er berørt,
- c) begrunnelsen for beslutningen, og
- d) fra hvilken dato beslutningen får anvendelse.

Dersom Kommisjonen etter å ha rådspurt byrået anser at vilkåret angitt i første ledd ikke er oppfylt, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter dens beslutning om dette. Ved underretning om slike gjennomføringsrettsakter til den berørte medlemsstaten skal medlemsstaten omgående treffe beslutning om å endre eller oppheve den tidligere beslutningen nevnt i første ledd i dette nummeret og underrette Kommisjonen og byrået om dette.

Uten at det berører fjerde ledd, kan en medlemsstat også når som helst beslutte å endre eller tilbakekalle den tidligere beslutningen nevnt i første ledd i dette nummeret. I slike tilfeller skal den omgående underrette Kommisjonen og byrået om dette.

Byrået skal i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74 inkludere alle beslutninger fra Kommisjonen og medlemsstatene som er meldt i henhold til dette nummeret.

Kommisjonen, byrået og vedkommende myndigheter i de berørte medlemsstatene skal samarbeide med hensyn til anvendelsen av dette nummeret.

7. Medlemsstatene kan beslutte å unnta fra denne forordningen konstruksjon, vedlikehold og drift av en flyplass og det sikkerhetsrelaterte utstyret som brukes ved denne flyplassen, dersom nevnte flyplass har høyst 10 000 kommersielle lufttransportpassasjerer

<sup>33</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

per år og høyst 850 bevegelser i forbindelse med fraktoperasjoner per år, og forutsatt at de berørte medlemsstatene sikrer at slike unntak ikke setter oppfyllelsen av de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33 i fare.

Fra datoen angitt i nevnte beslutning om unntak er konstruksjon, vedlikehold og drift av den aktuelle flyplassen og det sikkerhetsrelaterte utstyret og de lufthavnrelaterte tjenestene og AMS på denne flyplassen ikke lenger omfattet av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.

Den berørte medlemsstaten skal omgående underrette Kommisjonen og byrået om sin beslutning om unntak og begrunnelsen for vedtakelse av den.

Dersom Kommisjonen etter å ha rådspurt byrået anser at et slikt unntak fra en medlemsstats side ikke er i samsvar med vilkårene angitt i første ledd, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter dens beslutning om dette. Ved underretning om slike gjennomføringsrettsakter til en berørt medlemsstat skal medlemsstaten omgående endre eller oppheve sin beslutning om unntak og underrette Kommisjonen og byrået om dette.

Medlemsstatene skal også underrette Kommisjonen og byrået om unntakene de har gitt i henhold til artikkel 4 nr. 3 bokstav b) i forordning (EF) nr. 216/2008.

Medlemsstatene skal årlig undersøke trafikk tallene for flyplassene som de har unntatt i henhold til dette nummeret eller artikkel 4 nr. 3 bokstav b) i forordning (EF) nr. 216/2008. Dersom denne undersøkelsen viser at en av disse flyplassene i tre år på rad har over 10 000 kommersielle lufttransportpassasjerer per år, eller mer enn 850 bevegelser i forbindelse med fraktoperasjoner per år, skal den berørte medlemsstaten oppheve unntaket for flyplassen. I slike tilfeller skal den underrette Kommisjonen og byrået om dette.

Byrået skal i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74 inkludere alle beslutninger fra Kommisjonen og medlemsstatene som er meldt i henhold til dette nummeret.

8. En medlemsstat kan beslutte å unnta fra denne forordningen konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift i forbindelse med én eller flere følgende luftfartøykategorier:
  - a) Fly, unntatt ubemannede fly med høyst to seter, en målbar steilehastighet eller en minste stabil flygehastighet i landingskonfi-

gurasjon på høyst 45 knop kalibrert flygehastighet og en største tillatte startmasse (MTOM), som registrert av medlemsstaten, på høyst 600 kg for fly som ikke er beregnet på å brukes på vann, eller 650 kg for fly som er beregnet på å brukes på vann.

- b) Helikoptre, unntatt ubemannede helikoptre som har høyst to seter og en MTOM, som registrert av medlemsstaten, på høyst 600 kg for helikoptre som ikke er beregnet på å brukes på vann, eller 650 kg for helikoptre som er beregnet på å brukes på vann.
- c) Seilfly, unntatt ubemannede seilfly og motordrevne seilfly, unntatt ubemannede motordrevne seilfly, som har høyst to seter og MTOM, som registrert av medlemsstaten, på høyst 600 kg.

Når det gjelder luftfartøykategoriene nevnt i første ledd, kan imidlertid ikke medlemsstatene treffe en slik beslutning om luftfartøyer som det er utstedt eller ansett å være utstedt et sertifikat for, i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 eller med denne forordningen, eller som det er gitt en erklæring for i samsvar med denne forordningen.

9. En beslutning om unntak truffet av en medlemsstat i henhold til nr. 8 er ikke til hinder for at en organisasjon med et hovedforetak på territoriet til denne medlemsstaten kan beslutte å utføre sin konstruksjon og produksjon av luftfartøyer som omfattes av nevnte beslutning, i samsvar med denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den. Dersom en slik organisasjon treffer en slik beslutning, skal den underrette den berørte medlemsstaten om dette. I slike tilfeller får beslutningen om unntak truffet av medlemsstaten i henhold til nr. 8 ikke anvendelse på slik konstruksjon og produksjon, eller på luftfartøyer som er konstruert og produsert som følge av slik virksomhet.
10. Uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen, kan luftfartøyer som beslutningen om unntak truffet i henhold til nr. 8 får anvendelse på, og som er registrert i medlemsstaten som traff beslutningen, brukes i andre medlemsstater, forutsatt samtykke fra den medlemsstaten på hvis territorium operasjonen skal finne sted. Slike luftfartøyer kan også vedlikeholdes eller konstruksjonen endres i andre medlemsstater, forutsatt at slikt vedlikehold og slike konstruksjonsendringer utføres under tilsyn av med-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

lemsstaten der luftfartøyet er registrert, og etter framgangsmåter fastsatt i nasjonal rett i den aktuelle medlemsstaten.

Ethvert sertifikat som er utstedt for luftfartøyer som en beslutning om unntak truffet i henhold til nr. 8 får anvendelse på, skal tydelig angi at sertifikatet ikke er utstedt i henhold til denne forordningen, men i henhold til nasjonal rett i den medlemsstaten som utsteder sertifikatet. Andre medlemsstater kan godta disse nasjonale sertifikatene bare dersom de selv har truffet en tilsvarende beslutning i henhold til nr. 8.

11. Alle internrettslige bestemmelser i den medlemsstaten som har truffet en beslutning om unntak i henhold til nr. 8 som regulerer konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av det luftfartøyet som beslutningen får anvendelse på, skal stå i forhold til arten av og risikoen for den aktuelle virksomheten, og skal ta hensyn til målene og prinsippene fastsatt i henholdsvis artikkel 1 og 4.

Den medlemsstaten som har truffet en beslutning om unntak i henhold til nr. 8, skal omgående underrette Kommisjonen og byrået om denne beslutningen og gi dem alle relevante opplysninger, særlig fra hvilken dato beslutningen får anvendelse, og hvilken luftfartøykategori den gjelder.

En medlemsstat kan beslutte å endre eller tilbakekalle en beslutning om unntak som den har truffet i henhold til nr. 8. I slike tilfeller skal den omgående underrette Kommisjonen og byrået om dette.

Byrået skal inkludere i det sentrale data-lageret nevnt i artikkel 74 alle beslutninger fra medlemsstatene som er meldt i henhold til dette nummeret.

En beslutning om unntak truffet av en medlemsstat i henhold til nr. 8 får også anvendelse på organisasjoner og personell som er involvert i konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift som beslutningen får anvendelse på.

### Artikkel 3

#### Definisjoner

I denne forordningen menes med

- 1) «tilsyn» løpende kontroll, foretatt av eller på vegne av vedkommende myndighet, av at kravene i denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den, som det er utstedt et sertifikat eller gitt en erklæring på grunnlag av, fortsatt oppfylles,

- 2) «Chicago-konvensjonen» konvensjonen om internasjonal sivil luftfart med vedlegg, undertegnet i Chicago 7. desember 1944,
- 3) «produkt» et luftfartøy, en motor eller en propell,
- 4) «del» enhver del av et produkt, som definert ved produktets typekonstruksjon,
- 5) «ATM/ANS» lufttrafikkstyring og flysikrings-tjenester, som omfatter alt det følgende: funksjoner og tjenester for lufttrafikkstyring som definert i artikkel 2 nr. 10 i forordning (EF) nr. 549/2004, flysikringstjenester som definert i artikkel 2 nr. 4 i nevnte forordning, herunder nettstyringsfunksjonene og -tjenestene nevnt i artikkel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004, og tjenester som forsterker signaler fra satellitter i GNSS-kjernekonstellasjoner med henblikk på flysikring, utforming av flygeprosedyrer, og tjenester som består i å skaffe, bearbeide, formatere og levere data for den allmenne lufttrafikken med hensyn til flysikring,
- 6) «ATM/ANS-komponent» materielle produkter som maskinvare, og immaterielle produkter som programvare, som samtrafikkevenen i EATMN er avhengig av,
- 7) «ATM/ANS-system» samlingen av flybårne og bakkebaserte komponenter, samt rombasert utstyr, som gir støtte til flysikringstjenester i alle flygefaser,
- 8) «ATM-hovedplan» planen som ble godkjent ved rådsbeslutning 2009/320/EF<sup>34</sup>, i samsvar med artikkel 1 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 219/2007<sup>35</sup>,
- 9) «sertifisering» enhver form for anerkjennelse i samsvar med denne forordningen, basert på en hensiktsmessig vurdering, av at en fysisk eller juridisk person, et produkt, en del, utstyr som ikke er fastmontert, utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, en flyplass, sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, et ATM/ANS-system, en ATM/ANS-komponent eller en opplæringsinnretning for flysimulering oppfyller de gjeldende kravene i denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på

<sup>34</sup> Rådsbeslutning 2009/320/EF av 30. mars 2009 om godkjenning av den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring i forskningsprosjektet for lufttrafikkstyring i Det felles europeiske luftrom (SESAR-prosjektet) (EUT L 95 av 9.4.2009, s. 41).

<sup>35</sup> Rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak til utvikling av en ny generasjon av det europeiske system for lufttrafikkstyring (SESAR) (EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- grunnlag av den, gjennom utstedelse av et sertifikat som attesterer slik oppfyllelse,
- 10) «erklæring» enhver skriftlig erklæring som gis i samsvar med denne forordningen på eget ansvar av en juridisk eller fysisk person som er omfattet av denne forordningen, og som bekrefter at de gjeldende kravene i denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, og som gjelder en fysisk eller juridisk person, et produkt, en del, utstyr som ikke er fastmontert, utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, et ATM/ANS-system, en ATM/ANS-komponent eller en opplæringsinnretning for flysimulering, er oppfylt,
  - 11) «godkjent organ» en akkreditert juridisk eller fysisk person som kan pålegges visse sertifiserings- eller tilsynsoppgaver i henhold til denne forordningen og under byråets eller en nasjonal vedkommende myndighets kontroll og ansvar,
  - 12) «sertifikat» ethvert sertifikat eller enhver godkjenning, lisens, tillatelse, attestasjon eller ethvert annet dokument som er utstedt som følge av en sertifiseringsprosess som bekrefter samsvar med gjeldende krav,
  - 13) «luftfartøyoperatør» enhver fysisk eller juridisk person som driver eller har til hensikt å drive ett eller flere luftfartøyer,
  - 14) «flyplassoperatør» enhver fysisk eller juridisk person som driver eller har til hensikt å drive én eller flere flyplasser,
  - 15) «opplæringsinnretning for flysimulering» enhver type innretning der flygeforhold simuleres på bakken, herunder flysimulatorer, flygeopplæringsinnretninger, opplæringsinnretninger for flyge- og flysikringsprosedyrer samt innretninger for grunnleggende instrumentopplæring,
  - 16) «flyplass» et definert område på land eller vann, på en fast konstruksjon, en fast konstruksjon offshore eller en flytende konstruksjon, med eventuelle bygninger, anlegg og utstyr, som helt eller delvis skal brukes til luftfartøyers ankomst, avgang og manøvrering på bakken,
  - 17) «sikkerhetsrelatert flyplassutstyr» instrumenter, utstyr, mekanismer, apparater, tilbehør, programvare og tilleggsutstyr som brukes eller er beregnet på å brukes for å bidra til sikker drift av luftfartøyer på en flyplass,
  - 18) «oppstillingsplattform» et bestemt område på en flyplass beregnet på luftfartøyer som tar om bord eller setter av passasjerer, laster eller
  - 19) «oppstillingsplattformtjeneste (AMS)» en tjeneste som ytes for å styre luftfartøyers og kjøretøyers aktiviteter og bevegelser på en oppstillingsplattform,
  - 20) «flygeinformasjons-tjeneste» en tjeneste som har som formål å gi råd og informasjon som fremmer sikker og effektiv gjennomføring av flygningene,
  - 21) «allmenn lufttrafikk» alle bevegelser av sivile luftfartøyer og statlige luftfartøyer som foretas i samsvar med prosedyrene til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO),
  - 22) «internasjonale standarder og anbefalt praksis» internasjonale standarder og anbefalt praksis vedtatt av ICAO i samsvar med artikkel 37 i Chicago-konvensjonen,
  - 23) «lufthavnrelaterte tjenester» alle tjenester som ytes på flyplasser og omfatter sikkerhetsrelatert virksomhet på områdene tilsyn på bakken, flygekontroll og kontroll av last, passasjerhåndtering, bagasjehåndtering, håndtering av gods og post, håndtering av luftfartøyer på oppstillingsplattform, luftfartøy-tjenester, håndtering av drivstoff og olje og lasting av mat- og drikkevarer, herunder dersom luftfartøyoperatørene yter disse lufthavnrelaterte tjenestene til seg selv (egentjeneste),
  - 24) «kommersiell lufttransport» luftfartøyoperasjon med sikte på transport av passasjerer, last eller post mot godtgjøring eller en annen form for vederlag,
  - 25) «sikkerhetsmessige resultater» Unionens, en medlemsstats eller en organisasjons sikkerhetsoppnåelse, som definert i dens mål og indikatorer for sikkerhetsmessige resultater,
  - 26) «indikator for sikkerhetsmessige resultater» en parameter som brukes til å overvåke og vurdere sikkerhetsmessige resultater,
  - 27) «mål for sikkerhetsmessige resultater» et planlagt eller beregnet mål for å overholde indikatorene for sikkerhetsmessige resultater over et gitt tidsrom,
  - 28) «luftfartøy» enhver maskin som kan holdes oppe i atmosfæren av andre reaksjoner i luften enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten,
  - 29) «utstyr som ikke er fastmontert» instrumenter, innretninger, mekanismer, apparater, tilleggsutstyr, programvare eller tilbehør som en luftfartøyoperatør har med om bord i et luftfartøy, som ikke er en del, og som brukes eller er beregnet på bruk ved drift eller kontroll av et luftfartøy, som bidrar til overlevingssevnen til

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- dem som er om bord, eller som vil kunne påvirke sikker drift av luftfartøyet,
- 30) «ubemannet luftfartøy» ethvert luftfartøy som er selvstyrt eller konstruert for å være selvstyrt eller for å fjernstyres uten pilot om bord,
- 31) «fjernpilot» en fysisk person som er ansvarlig for sikker flyging av et ubemannet luftfartøy ved å betjene dets styreinnretninger, enten manuelt eller, dersom det ubemannede luftfartøyet flyr automatisk, ved å overvåke kursen og fortsatt være i stand til å gripe inn og endre kursen til enhver tid,
- 32) «utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer» instrumenter, innretninger, mekanismer, apparater, tilleggsutstyr, programvare eller tilbehør som er nødvendig for sikker drift av et ubemannet luftfartøy som ikke er en del, og som ikke finnes om bord i det ubemannede luftfartøyet,
- 33) «felles europeisk luftrom» luftrommet over det territoriet der traktatene får anvendelse, samt ethvert annet luftrom der medlemsstatene anvender forordning (EF) nr. 551/2004 i samsvar med artikkel 1 nr. 3 i nevnte forordning,
- 34) «vedkommende nasjonale myndighet» ett eller flere organer som er utpekt av en medlemsstat, og som har nødvendig myndighet og er tildelt ansvar for å utføre oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt på grunnlag av den, og i samsvar med forordning (EF) nr. 549/2004.

#### Artikkel 4

##### Prinsipper for tiltak i henhold til denne forordningen

1. Dersom Kommisjonen, byrået og medlemsstatene treffer tiltak i henhold til denne forordningen, skal de
  - a) gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken og beste praksis på området luftfart, og ta hensyn til de erfaringene som er gjort på internasjonalt plan innen luftfart og den vitenskapelige og tekniske utviklingen på de respektive områdene,
  - b) bygge på beste tilgjengelige dokumentasjon og analyse,
  - c) gjøre det mulig å gripe inn umiddelbart overfor fastslåtte årsaker til ulykker, alvorlige hendelser og tilsiktede sikkerhetsbrudd,
  - d) ta hensyn til den gjensidige avhengigheten mellom ulike områder av flysikkerheten, og

mellom flysikkerhet, nettsikkerhet og andre fagområder innen luftfartsregelverket,

- e) om mulig fastsette krav og prosedyrer på en måte som er ytelsesbasert og fokuserer på målene som skal nås, samtidig som det gis forskjellige måter for å oppnå samsvar med disse ytelsesbaserte målene,
  - f) fremme samarbeid og effektiv bruk av ressurser mellom myndigheter på EU- og medlemsstatsplan,
  - g) treffe ikke-bindende tiltak, herunder sikkerhetsfremmende tiltak, dersom det er mulig,
  - h) ta hensyn til de internasjonale rettighetene og forpliktelsene innen sivil luftfart i Unionen og i medlemsstatene, herunder dem som følger av Chicago-konvensjonen.
2. De tiltakene som treffes i henhold til denne forordningen, skal tilsvare og stå i forhold til arten av og risikoen for hver enkelt virksomhet som de gjelder for. Ved utarbeiding og vedtakelse av slike tiltak skal Kommisjonen, byrået og medlemsstatene alt etter hva slags virksomhet som utøves, ta hensyn til følgende:
    - a) Hvorvidt andre personer enn flygebesetningen er om bord, og særlig hvorvidt operasjonen er åpen for offentligheten.
    - b) I hvilken grad tredjeparter eller eiendom på bakken kan settes i fare ved virksomheten.
    - c) Det aktuelle luftfartøyet kompleksitet, ytelse og driftsegenskaper.
    - d) Formålet med flygningen, luftfartøytypen og hvilken type luftrom som brukes.
    - e) Operasjonens eller virksomhetens type, omfang og kompleksitet, herunder, dersom det er relevant, mengden og typen av trafikk som håndteres av den ansvarlige organisasjonen eller personen.
    - f) I hvilket omfang de personene som påvirkes av risikoene i forbindelse med operasjonen, er i stand til å vurdere og utøve kontroll over disse risikoene.
    - g) Resultatene fra tidligere sertifiserings- og tilsynsvirksomhet.

#### KAPITTEL II

##### HÅNTERING AV FLYSIKKERHETEN

#### Artikkel 5

##### Europeisk flysikkerhetsprogram

1. Kommisjonen skal, etter å ha rådspurt byrået og medlemsstatene, vedta, offentliggjøre og ved behov oppdatere et dokument som

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

beskriver virkemåten til det europeiske flysikkerhetssystemet, med de reglene, aktivitetene og prosessene som brukes til å håndtere sikkerheten i sivil luftfart i Unionen i samsvar med denne forordningen (heretter kalt «det europeiske flysikkerhetsprogrammet»).

2. Det europeiske flysikkerhetsprogrammet skal omfatte minst de elementene knyttet til det nasjonale ansvaret for håndtering av flysikkerheten som er beskrevet i internasjonale standarder og anbefalt praksis.

Det europeiske flysikkerhetsprogrammet skal også beskrive prosessen for utarbeiding, vedtakelse, oppdatering og gjennomføring av den europeiske flysikkerhetsplanen nevnt i artikkel 6, som medlemsstatene og berørte parter skal bidra aktivt til.

#### Artikkel 6

##### Europeisk flysikkerhetsplan

1. Byrådet skal i nært samarbeid med medlemsstatene og berørte parter, som fastsatt i artikkel 5 nr. 2 andre ledd, utarbeide, vedta, offentliggjøre og deretter minst årlig oppdatere en europeisk flysikkerhetsplan. På grunnlag av vurderingen av relevante sikkerhetsopplysninger skal den europeiske flysikkerhetsplanen identifisere de viktigste sikkerhetsrisikoene som påvirker det europeiske flysikkerhetssystemet, og treffe de nødvendige tiltak for å redusere disse risikoene.
2. Byrådet skal i nært samarbeid med medlemsstatene og berørte parter, som fastsatt i artikkel 5 nr. 2 andre ledd, i en egen sikkerhetsrisikoportefølje dokumentere sikkerhetsrisikoene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen og overvåke gjennomføringen av tilhørende risikoreduserende tiltak for alle berørte parter, herunder eventuelt ved å fastsette indikatorer for sikkerhetsmessige resultater.
3. Den europeiske flysikkerhetsplanen skal, idet det tas hensyn til målene fastsatt i artikkel 1, angi nivået for sikkerhetsmessige resultater i Unionen. Kommisjonen, byrådet og medlemsstatene skal i fellesskap ha som mål å nå dette nivået for sikkerhetsmessige resultater.

#### Artikkel 7

##### Nasjonalt flysikkerhetsprogram

1. Hver medlemsstat skal i samråd med berørte parter utarbeide og vedlikeholde et nasjonalt flysikkerhetsprogram for håndtering av sikkerheten i sivil luftfart i forbindelse med

den luftfartsvirksomheten den har ansvar for (heretter kalt «det nasjonale flysikkerhetsprogrammet»). Dette programmet skal stå i forhold til denne virksomhetens omfang og kompleksitet og være i samsvar med det europeiske flysikkerhetsprogrammet.

2. Det nasjonale flysikkerhetsprogrammet skal omfatte minst de elementene som er knyttet til det nasjonale ansvaret for håndtering av flysikkerheten som er beskrevet i internasjonale standarder og anbefalt praksis.
3. Det nasjonale flysikkerhetsprogrammet skal, idet det tas hensyn til målene fastsatt i artikkel 1 samt nivået for sikkerhetsmessige resultater nevnt i artikkel 6 nr. 3, angi hvilket nivå av sikkerhetsmessige resultater som skal oppnås på nasjonalt plan med hensyn til luftfartsvirksomhet som den berørte medlemsstaten har ansvar for.

#### Artikkel 8

##### Nasjonalt flysikkerhetsplan

1. Det nasjonale flysikkerhetsprogrammet skal inneholde eller ledsages av en nasjonal flysikkerhetsplan. På grunnlag av vurderingen av relevante sikkerhetsopplysninger skal hver medlemsstat i samråd med berørte parter i denne planen identifisere de viktigste sikkerhetsrisikoene som påvirker dens nasjonale system for sikkerheten i sivil luftfart, og treffe de nødvendige tiltak for å redusere disse risikoene.
2. Den nasjonale flysikkerhetsplanen skal omfatte de risikoene og tiltakene identifisert i den europeiske flysikkerhetsplanen som er relevante for den berørte medlemsstaten. Medlemsstaten skal underrette byrådet om hvilke risikoer og tiltak som er identifisert i den europeiske flysikkerhetsplanen, som den anser for ikke å være relevante for sitt nasjonale flysikkerhetssystem, samt årsakene til dette.

#### KAPITTEL III

##### GRUNNLEGGENDE KRAV

##### AVSNITT I

##### Luftdyktighet og miljøvern

#### Artikkel 9

##### Grunnleggende krav

1. Luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b), unntatt ubemannede luftfartøyer, og til-



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

hørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, skal oppfylle de grunnleggende kravene til luftdyktighet fastsatt i vedlegg II til denne forordningen.

2. Når det gjelder støy og utslipp, skal disse luftfartøyene og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, oppfylle miljøkravene i endring 12 til bind I og endring 9 til bind II, og i den første utgaven av bind III, alle gjeldende 1. januar 2018, i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen.

De grunnleggende kravene til miljøforenlighet fastsatt i vedlegg III til denne forordningen får anvendelse på produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, i den grad bestemmelsene i Chicago-konvensjonen nevnt i første ledd i dette nummeret ikke inneholder miljøkrav.

Organisasjoner som er involvert i konstruksjon, produksjon og vedlikehold av produktene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b), skal overholde nr. 8 i vedlegg III til denne forordningen.

#### Artikkel 10

##### Samsvar

1. For andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller og deler, skal overholdelse av artikkel 9 sikres i samsvar med artikkel 11 og 12 og artikkel 15 nr. 1.
2. For andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) i) enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller og deler som ikke er fastmontert, skal overholdelse av artikkel 9 sikres i samsvar med artikkel 11–16.

#### Artikkel 11

##### Konstruksjon av produkter

Konstruksjonen av et produkt er underlagt sertifisering, og det skal utstedes et typesertifikat. Endringer av denne konstruksjonen er også underlagt sertifisering og skal medføre utstedelse av et endret sertifikat, herunder supplerende typesertifikater. Reparasjonsløsninger er underlagt sertifisering, og det skal gis en godkjenning.

En godkjenning skal gis for opplysningene om driftsmessig egnethet i forbindelse med en typekonstruksjon. Denne godkjenningen skal inngå i typesertifikat eller det begrensede typesertifikatet nevnt i artikkel 18 nr. 1 bokstav b), etter hva som er relevant.

Dette typesertifikatet, dette endrede sertifikatet, denne godkjenningen av reparasjonsløsninger og denne godkjenningen av opplysningene om driftsmessig egnethet skal utstedes etter søknad, dersom søkeren har dokumentert at konstruksjonen av produktet er i samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) i) og ii), etter hva som er relevant, og at konstruksjonen av produktet ikke har noen kjennetegn eller egenskaper som gjør at det ikke oppfyller miljøkravene, eller at det er usikkert å bruke.

Dette typesertifikatet, dette endrede sertifikatet, denne godkjenningen av reparasjonsløsningen og denne godkjenningen av opplysningene om driftsmessig egnethet kan også utstedes uten slik søknad av en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 15, og som er gitt særskilt rettighet til å utstede slike sertifikater eller godkjenninger i samsvar med den delegerede rettsakten nevnt i bokstav k) i artikkel 19 nr. 1, dersom denne organisasjonen har fastslått at konstruksjonen av produktet er i samsvar med vilkårene fastsatt i tredje ledd i dette nummeret.

Det skal ikke kreves eget typesertifikat for konstruksjonen av motorer og propeller som er sertifisert som en del av konstruksjonen av et luftfartøy i samsvar med denne artikkelen.

#### Artikkel 12

##### Konstruksjon av deler

Med mindre annet er fastsatt i de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19, er konstruksjonen av deler underlagt sertifisering, og det skal utstedes et sertifikat.

Dette sertifikatet skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at konstruksjonen av delen er i samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) iii).

Dette sertifikatet kan også utstedes uten slik søknad av en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 15, som er gitt særskilt rettighet til å utstede slike sertifikater i samsvar med den delegerede rettsakten nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav k), dersom denne organisasjonen har fastslått at konstruksjonen av delen er i samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) iii).

Det skal ikke kreves eget sertifikat for konstruksjonen av deler som er sertifisert som en del av konstruksjonen av et produkt i samsvar med artikkel 11.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### Artikkel 13

#### Konstruksjon av utstyr som ikke er fastmontert

Dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 fastsetter det, er konstruksjonen av utstyr som ikke er fastmontert, underlagt sertifisering, og det skal utstedes et sertifikat.

Dette sertifikatet skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at konstruksjonen av utstyr som ikke er fastmontert, er i samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) iii).

Dette sertifikatet kan også utstedes uten slik søknad av en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 15, og som er gitt særskilt rettighet til å utstede slike sertifikater i samsvar med den delegerte rettsakten nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav k), dersom denne organisasjonen har fastslått at konstruksjonen av utstyret som ikke er fastmontert, er i samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) iii).

### Artikkel 14

#### Det enkelte luftfartøy

1. Det enkelte luftfartøy er underlagt sertifisering, og det skal utstedes et luftdyktighetsbevis og, dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 fastsetter det, et støysertifikat.

Disse sertifikatene skal utstedes etter søknad, dersom søkeren har dokumentert at luftfartøyet er i samsvar med konstruksjonen som er sertifisert i samsvar med artikkel 11, og at luftfartøyet er driftssikkert og kan brukes i samsvar med miljøkravene.

2. Sertifikatene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen er gyldige så lenge luftfartøyet med dets motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, vedlikeholdes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene om kontinuerlig luftdyktighet nevnt i artikkel 17 og er driftssikkert og kan brukes i samsvar med miljøkravene.

### Artikkel 15

#### Organisasjoner

1. Med mindre annet er fastsatt i de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19, er organisasjonene som har ansvar konstruksjonen og produksjonen av produkter, deler og utstyr

som ikke er fastmontert, underlagt sertifisering og skal gis en godkjenning. Denne godkjenningen skal gis etter søknad når søkeren har dokumentert at den overholder reglene fastsatt ved de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19, for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9. Denne godkjenningen skal angi hvilke særskilte rettigheter organisasjonen er gitt, samt omfanget av godkjenningen.

2. Det skal også kreves en godkjenning for
  - a) organisasjoner med ansvar for vedlikehold og sikring av kontinuerlig luftdyktighet for produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, og
  - b) organisasjoner som er involvert i opplæring av personell med ansvar for å frigi et produkt, en del eller utstyr som ikke er fastmontert, etter vedlikehold.

Første ledd får imidlertid ikke anvendelse på situasjoner der slike godkjenninger, som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav b), idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, ikke kreves.

Godkjenningene nevnt i dette nummeret gis etter søknad dersom søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9.

3. Godkjenningene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter organisasjonen er gitt. Disse godkjenningene kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav b).
4. Godkjenningene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde slik godkjenning, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav b).
5. Dersom det som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav b), og idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, ikke kreves godkjenning som nevnt i nr. 2 i denne artikkelen, kan gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 fortsatt kreve at den aktuelle organisasjonen erklærer at den har evne og midler til å ivareta det ansvaret

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

som er forbundet med den virksomheten den utfører i samsvar med disse gjennomføringsrettsaktene.

#### Artikkel 16

##### Personell

1. Personell med ansvar for å frigi et produkt, en del eller utstyr som ikke er fastmontert, etter vedlikehold, skal inneha en lisens, unntatt i situasjoner der slike lisenser ikke kreves som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav d), idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten.

Denne lisensen utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9.

2. Lisensen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter personellet er gitt. Lisensen kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav d).

3. Lisensen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde slik lisens, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav d).

#### Artikkel 17

##### Gjennomføringsrettsakter med hensyn til luftdyktighet

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9 for luftfartøyene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b), unntatt ubemannede luftfartøyer, og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om

- reglene og prosedyrene for opprettholdelse av sertifikatene nevnt i artikkel 14 og artikkel 18 nr. 2 første ledd bokstav a),
- reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, sus-

pendering eller tilbakekalling av godkjenningene nevnt i artikkel 15 nr. 2, og for situasjonene der slike godkjenninger ikke kreves,

- reglene og prosedyrene for erklæringer nevnt i artikkel 15 nr. 5, og for situasjoner der slike erklæringer kreves,
- reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av lisensene nevnt i artikkel 16, og for situasjonene der slike lisenser ikke kreves,
- de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av godkjenningene og lisensene utstedt i henhold til artikkel 15 nr. 2 og artikkel 16, og for organisasjonene som avgir erklæringer i samsvar med artikkel 15 nr. 5,
- reglene og prosedyrene for vedlikehold av produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert,
- reglene og prosedyrene for sikring av kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer,
- ytterligere luftdyktighetskrav til produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, hvis konstruksjon allerede er sertifisert, som kreves til støtte for kontinuerlig luftdyktighet og sikkerhetsforbedringer.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

2. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9 er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 1, 6 og 8 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 18

##### Unntak

1. Som unntak fra artikkel 9–13, etter hva som er relevant, gjelder følgende:

- Overholdelse av de gjeldende grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9 med hensyn til framstilling av produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, kan vurderes uten at det utstedes et sertifikat, dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav d) i) fastsetter det. I så fall skal de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav j) fastsette vilkårene og framgangsmåtene for en slik vurdering. De delegerte rettsaktene nevnt i

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

artikkel 19 nr. 1 bokstav d) i) kan kreve at organisasjonen som har ansvar for konstruksjonen og produksjonen av disse produktene og delene og utstyr som ikke er fastmontert, skal kunne erklære at deres konstruksjon oppfyller disse grunnleggende kravene og de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav i) som er vedtatt for å sikre at disse konstruksjonene oppfyller disse grunnleggende kravene.

- b) Dersom konstruksjonen av et luftfartøy ikke oppfyller de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9, kan det utstedes et begrenset typesertifikat. I så fall skal dette sertifikatet utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at konstruksjonen av luftfartøyet er i samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) i) og ii), og at konstruksjonen av luftfartøyet er tilstrekkelig med hensyn til luftdyktighet og miljøforenlighet.
2. Som unntak fra artikkel 9, 10 og 14, etter hva som er relevant, gjelder følgende:
- a) I samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 skal det utstedes et begrenset luftdyktighetsbevis eller et begrenset støysertifikat for luftfartøyer hvis konstruksjon enten er underlagt en erklæring i samsvar med bokstav nr. 1 bokstav a), eller som det er utstedt begrenset typesertifikat i samsvar med nr. 1 bokstav b). I så fall skal disse sertifikatene utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at luftfartøyet er i samsvar med denne konstruksjonen, og at luftfartøyet er driftssikkert og kan brukes i samsvar med miljøkravene.
- b) I samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 kan det utstedes en flygetillatelse for å tillate drift av et luftfartøy som ikke har gyldig luftdyktighetsbevis eller gyldig begrenset luftdyktighetsbevis. I så fall skal det utstedes en slik flygetillatelse etter søknad når søkeren har dokumentert at luftfartøyet er i stand til å foreta en sikker flygning under normale vilkår.
- Flygetillatelsen kan også utstedes uten slik søknad av en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 15, som er gitt særskilt rettighet til å utstede slike flygetillatelser i samsvar med de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav k) eller gjennomførings-

rettsaktene nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav e), forutsatt at organisasjonen har fastslått at luftfartøyet er i stand til å foreta en sikker flygning under normale vilkår.

Flygetillatelsen skal være underlagt egnede begrensninger fastsatt i de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav f), særlig begrensninger for å beskytte sikkerheten til tredjeparter.

#### Artikkel 19

##### Delegert myndighet

1. For andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller og deler som ikke er fastmontert, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 128, der det fastsettes nærmere regler med hensyn til
- a) nærmere miljøkrav for produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, i situasjonene nevnt i artikkel 9 nr. 2 annet ledd,
- b) vilkårene for byråets fastsettelse og underretning til en søker i samsvar med artikkel 77 av
- i) typesertifiseringsgrunnlaget for et produkt med hensyn til typesertifiseringen nevnt i artikkel 11 og artikkel 18 nr. 1 bokstav b),
- ii) sertifiseringsgrunnlaget som gjelder for et produkt med hensyn til godkjenning av opplysninger om driftsmessig egnethet nevnt i artikkel 11, herunder
- minstepensum for typerettighetsopplæring for personell med ansvar for å sertifisere vedlikehold,
  - minstepensum for typerettighetsopplæring for flygere og referanse-data for objektiv kvalifisering av tilhørende simulatorer,
  - referanseminsteutstyrlisten, etter hva som er relevant,
  - data for luftfartøytype som er relevant for kabinbesetningen,
  - ytterligere spesifikasjoner for å sikre samsvar med avsnitt III,
- iii) sertifiseringsgrunnlaget som gjelder for en del eller utstyr som ikke er fastmontert, herunder sikkerhetsrelatert utstyr og instrumenter nevnt i artikkel 30 nr. 7, med hensyn til sertifiseringen nevnt i artikkel 12 og 13,
- c) de særskilte vilkårene for at luftfartøyene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) ii) opp-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- fyller de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 9,
- d) vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensering eller tilbakekalling av sertifikatene nevnt i artikkel 11, 12 og 13 og artikkel 18 nr. 1 bokstav b), herunder
    - i) vilkårene for situasjoner der slike sertifikater skal kreves eller ikke kreves, eller erklæringer skal tillates, etter hva som er relevant, med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 og idet det tas hensyn til arten og risikoen for den aktuelle virksomheten,
    - ii) vilkårene for disse sertifikatenes gyldighetstid, og for fornyelse av dem dersom deres gyldighetstid er begrenset,
  - e) vilkårene for utstedelse, endring, begrensning, suspensering eller tilbakekalling av luftdyktighetsbeviser og støysertifikater nevnt i artikkel 14 nr. 1, samt begrensede luftdyktighetsbeviser og begrensede støysertifikater nevnt i artikkel 18 nr. 2 første ledd bokstav a),
  - f) vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensering, tilbakekalling og bruk av flygetillatelse nevnt i artikkel 18 nr. 2 første ledd bokstav b),
  - g) vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensering eller tilbakekalling av godkjenningene nevnt i artikkel 15 nr. 1, og for situasjoner der slike godkjenninger skal kreves eller ikke kreves, eller erklæringer skal tillates, etter hva som er relevant, med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 og idet det tas hensyn til arten og risikoen for den aktuelle virksomheten,
  - h) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikatene utstedt i henhold til artikkel 11, 12 og 13, artikkel 14 nr. 1, artikkel 15 nr. 1, artikkel 18 nr. 1 bokstav b) og artikkel 18 nr. 2, og for organisasjonene som avga erklæringer i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og bokstav g) i dette nummeret,
  - i) vilkårene for fastsettelse av de detaljerte spesifikasjonene for konstruksjon av produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, som er underlagt en erklæring i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a),
  - j) vilkårene og framgangsmåtene for, i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a), å vurdere luftdyktigheten og miljøforenligheten for konstruksjon av produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert, uten å måtte utstede et sertifikat, herunder driftsvilkårene og driftsbegrensningene,
  - k) vilkårene for at organisasjoner som har fått utstedt en godkjenning i samsvar med artikkel 15 nr. 1, kan få den særskilte rettigheten til å utstede sertifikatene nevnt i artikkel 11, 12 og 13 og artikkel 18 nr. 2 bokstav b) første ledd.
2. Når det gjelder luftdyktighet og miljøforenlighet for andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller og deler som ikke er fastmontert, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 128, for å endre vedlegg II og III, dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller dokumentasjon på området luftdyktighet eller miljøforenlighet, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.
  3. Når det gjelder miljøforenlighet for andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller og deler som ikke er fastmontert, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 128, for å endre henvisningene til bestemmelsene i Chicago-konvensjonen nevnt i artikkel 9 nr. 2 første ledd, for å oppdatere dem i lys av senere endringer av de bestemmelsene som trer i kraft etter 4. juli 2018, og som får anvendelse i alle medlemsstater, i den grad slike tilpasninger ikke utvider denne forordningens virkeområde.

## AVSNITT II

### Besetning

#### Artikkel 20

### Grunnleggende krav

Flygere og kabinbesetningsmedlemmer som deltar i drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), unntatt ubemannede luftfartøyer, og opplæringsinnretninger for flysimulering, personer og organisasjoner som er involvert i opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering av disse flygerne og kabinbesetningsmedlemmene, skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IV.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## Artikkel 21

### Flygere

1. Flygere skal inneha et flygersertifikat og en legeattest for flygere for den operasjonen som skal utføres, unntatt i situasjoner der slike lisenser eller legeattester ikke kreves som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 1 bokstav c) i), idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten.
2. Flygersertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20.
3. Legeattesten for flygere nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20.
4. Flygersertifikatet og legeattesten for flygere nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter flygeren er gitt.

Flygersertifikatet og legeattesten for flygere kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 1 bokstav c).

5. Flygersertifikatet eller legeattesten for flygere nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et flygersertifikat eller en legeattest for flygere, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 1 bokstav c).
6. Opplæring og erfaring på luftfartøyer som ikke omfattes av denne forordningen, kan anerkjennes med hensyn til å oppnå flygersertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 1 bokstav c) iv).

## Artikkel 22

### Kabinbesetning

1. Kabinbesetning som er involvert i kommersiell lufttransport, skal inneha en attest.
2. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, kan

kabinbesetning som er involvert i andre operasjoner enn kommersiell lufttransport, også pålegges å inneha en attest, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 2 bokstav a).

3. Attestene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20.
4. Attestene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter kabinbesetningen er gitt. Attestene kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 2 bokstav a).
5. Attestene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede eller opprettholde slik attest, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 2 bokstav a).
6. Før de utøver sine særskilte rettigheter, og jevnlig deretter, skal kabinbesetningen gjennomgå en vurdering av medisinsk skikkethet for å sikre at de oppfyller de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 til medisinsk skikkethet, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 23 nr. 2 bokstav b).

## Artikkel 23

### Gjennomføringsrettsakter med hensyn til flygere og kabinbesetning

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 for flygere som deltar i drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), unntatt ubemannede luftfartøyer, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) de ulike kategoriene av flygersertifikater og legeattester for flygere samt de ulike typerettighetene for slike flygersertifikater som er tilstrekkelige for de forskjellige typene virksomhet som utøves,
  - b) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehavere av flygersertifikater, rettigheter og legeattester for flygere,
  - c) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, sus-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

pendering eller tilbakekalling av flygersertifikater, rettigheter og legeattester for flygere, herunder

- i) reglene og prosedyrene for situasjoner der slike sertifikater, rettigheter og legeattester ikke skal kreves,
- ii) reglene og prosedyrene for konvertering av nasjonale flygersertifikater og nasjonale legeattester for flygere til flygersertifikatene og legeattestene for flygere nevnt i artikkel 21 nr. 1,
- iii) reglene og prosedyrene for konvertering av nasjonale flymaskinistsertifikater til flygersertifikatene nevnt i artikkel 21 nr. 1,
- iv) reglene og prosedyrene for godkjenning av opplæring og erfaring på luftfartøyer som ikke er omfattet av denne forordningen, for å oppnå flygersertifikater nevnt i artikkel 21 nr. 1.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 1 til Chicago-konvensjonen.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal eventuelt omfatte bestemmelser om utstedelse av alle typer flygersertifikater og rettigheter som kreves i henhold til vedlegg 1 til Chicago-konvensjonen. Disse gjennomføringsrettsaktene kan også omfatte bestemmelser om utstedelse av andre typer flygersertifikater og rettigheter.

2. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 for kabinbesetningsmedlemmer som deltar i drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), unntatt ubemannede luftfartøyer, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av attester for kabinbesetningsmedlemmer og for situasjoner der slike attester skal kreves for kabinbesetningsmedlemmer som deltar i andre operasjoner enn kommersiell lufttransport,

b) reglene og prosedyrene for vurdering av medisinske skikkethet for kabinbesetningsmedlemmer nevnt i artikkel 22,

c) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av attester for kabinbesetningsmedlemmer nevnt i artikkel 22.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

#### Artikkel 24

#### Utdanningsorganisasjoner og flymedisinske sentre

1. Det skal kreves en godkjenning for flymedisinske sentre.
2. Det skal kreves en godkjenning for flygerutdanningsorganisasjoner og utdanningsorganisasjoner for kabinbesetningsmedlemmer, unntatt i situasjoner der slike godkjenninger ikke kreves som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsakter nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a), idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten.
3. Godkjenningene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20.
4. Godkjenningene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter organisasjonen er gitt. Disse godkjenningene kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).
5. Godkjenningene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde slik godkjenning, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).
6. Dersom det som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a), og idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, og særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, ikke kreves godkjenning som nevnt i nr. 2 i denne artikkelen for en flygerutdanningsorganisasjon eller en utdannings-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

organisasjon for kabinbesetningsmedlemmer, kan gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav b) fortsatt kreve at den aktuelle organisasjonen erklærer at den har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med den virksomheten den utøver i samsvar med disse gjennomføringsrettsaktene.

#### Artikkel 25

##### Opplæringsinnretninger for flysimulering

1. Det skal kreves et sertifikat for hver opplæringsinnretning for flysimulering som brukes til opplæring av flygere, unntatt i situasjoner der slike godkjenninger ikke kreves som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsakter nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a), idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten.
2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at søkeren og innretningen overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi innretningens funksjoner. Sertifikatet kan endres for å gjenspeile endringer i disse funksjonene, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).
4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren eller innretningen ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).
5. Dersom gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 fastsetter det, skal organisasjonen som er ansvarlig for driften av opplæringsinnretningen for flysimulering, erklære at innretningen oppfyller de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 og overholder de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav b).

#### Artikkel 26

##### Instruktører og kontrollanter

1. Personer med ansvar for å drive flygeopplæring eller flysimuleringsopplæring eller for å vurdere flygeres ferdigheter, samt flyleger, skal inneha et sertifikat, unntatt i situasjoner

der slike sertifikater ikke kreves som følge av vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a), idet det tas hensyn til målene og prinsippene angitt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten.

2. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, kan personer med ansvar for å drive opplæring av kabinbesetningsmedlemmer eller vurdere kabinbesetningsmedlemmers ferdigheter pålegges å inneha et sertifikat i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).
3. Sertifikatene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20.
4. Sertifikatene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter som er gitt.

Disse sertifikatene kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).

5. Sertifikatene nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde slike sertifikater, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 27 nr. 1 bokstav a).

#### Artikkel 27

##### Gjennomføringsrettsakter med hensyn til opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering

1. For å sikre ensartet anvendelse av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 for opplæringsinnretninger for flysimulering og for personer og organisasjoner som er involvert i opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering av flygere og kabinbesetningsmedlemmer, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensnings, suspensjon eller tilbakekalling av god-



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

kjenninger og sertifikater nevnt i artikkel 24, 25 og 26, og for situasjonene der slike godkjenninger og sertifikater skal eller ikke skal kreves,

- b) reglene og prosedyrene for erklæringene fra flygerutdanningsorganisasjoner eller utdanningsorganisasjoner for kabinbesetningsmedlemmer nevnt i artikkel 24 nr. 6, og for operatører av opplæringsinnretninger for flysimulering nevnt i artikkel 25 nr. 5, og for situasjoner der slike erklæringer skal kreves,
- c) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av godkjenninger og sertifikater nevnt i artikkel 24, 25 og 26, og for organisasjonene som avgir erklæringer i samsvar med artikkel 24 nr. 6 og artikkel 25 nr. 5.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

- 2. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 20 er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 1 og 6 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 28

##### Delegert myndighet

- 1. For flygere og kabinbesetningsmedlemmer som deltar i drift av andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) enn ubemannede luftfartøyer, samt for opplæringsinnretninger for flysimulering og personer og organisasjoner som er involvert i opplæring, prøving, kontroll eller medisinsk vurdering av disse flygerne og kabinbesetningsmedlemmene, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å endre vedlegg IV, dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller for sikkerhetsdokumentasjon i forbindelse med besetninger, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.
- 2. Reglene nevnt i nr. 1 skal eventuelt omfatte bestemmelser om utstedelse av alle typer flygersertifikater og rettigheter som kreves i henhold til Chicago-konvensjonen. Disse reglene kan også omfatte bestemmelser om utstedelse av andre typer sertifikater og rettigheter.

#### AVSNITT III

##### Luftfartsoperasjoner

###### Artikkel 29

##### Grunnleggende krav

Drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), unntatt ubemannede luftfartøyer, skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg V og eventuelt vedlegg VII og VIII.

###### Artikkel 30

##### Luftfartøyoperatører

- 1. For å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29, og idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, kan luftfartøyoperatører som er etablert eller bosatt eller har hovedforetak på territoriet der traktatene får anvendelse, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt artikkel 31 nr. 1 første ledd bokstav b) og c) pålegges å
  - a) erklære at de har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med drift av luftfartøyer i samsvar med disse gjennomføringsrettsaktene, eller
  - b) inneha et sertifikat.
- 2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 31 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29.
- 3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter luftfartøyoperatøren er gitt. Sertifikatet kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 31 nr. 1 første ledd bokstav b).
- 4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 31 nr. 1 første ledd bokstav b).
- 5. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, kan luftfartøyoperatørene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 31, pålegges å

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a) oppfylle særlige krav ved inngåelse av avtaler om felles rutenummer eller avtaler om leie av luftfartøy,
  - b) oppfylle særlige krav ved drift av et luftfartøy som er registrert i et tredjeland,
  - c) opprette en minsteutstyrsliste (MEL) eller et tilsvarende dokument som muliggjør drift av luftfartøyet, under angitte forhold, med bestemte instrumenter, utstyr eller funksjoner ute av drift ved begynnelsen av flygningen.
6. Medlemsstatene skal sikre at drift av luftfartøyer inn i, innenfor eller ut av territoriet der traktatene får anvendelse, av en luftfartøyoperatør som er etablert eller bosatt eller har hovedforetak utenfor territoriet, men som medlemsstatene utfører operatørstatens funksjoner og forpliktelser for i henhold til Chicago-konvensjonen, samt personell og organisasjoner som er involvert i slike operasjoner, holder et sikkerhetsnivå som tilsvarer sikkerhetsnivået fastsatt ved denne forordningen.
7. Dersom gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 31 nr. 1 første ledd bokstav g) fastsetter det, skal luftfartøyer være utstyrt med nødvendig sikkerhetsrelatert utstyr og instrumenter, som er sertifisert dersom dette kreves i samsvar med den delegerte rettsakten nevnt i artikkel 19 nr. 1 bokstav b) iii), herunder noen av eller alle følgende:
- a) Flygeregistratorer.
  - b) Utstyr til å spore luftfartøyets posisjon.
  - c) Utstyr til rettidig gjenoppretting av data fra flygeregistratoren dersom et luftfartøy er i nød, ved hjelp av elektronisk kommunikasjon i sanntid eller andre hensiktsmessige tekniske løsninger.

#### Artikkel 31

##### Gjennomføringsrettsakter med hensyn til luftfartsoperasjoner

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29 for flygere for drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), unntatt ubemannede luftfartøyer, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) de særskilte reglene og prosedyrene for drift av luftfartøyer i samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29,

- b) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikatene nevnt i artikkel 30 nr. 1 bokstav b), og for situasjonene der slike sertifikater skal kreves,
- c) reglene og prosedyrene for erklæringen fra luftfartøyoperatører nevnt i artikkel 30 nr. 1 bokstav a), og for situasjoner der slike erklæringer skal kreves,
- d) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikatene nevnt i artikkel 30 nr. 1 bokstav b), og for luftfartøyoperatørene som avgir erklæringer nevnt i artikkel 30 nr. 1 bokstav a),
- e) tilleggskravene som er nødvendige for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29 som gjelder for luftfartøyoperatører som er etablert eller bosatt eller har hovedforetak på territoriet der traktatene får anvendelse, dersom disse operatørene inngår avtaler om felles rutenummer eller avtaler om leie av luftfartøy, eller dersom de bruker et luftfartøy som er registrert i et tredjeland,
- f) reglene og prosedyrene for luftfartøyoperatører nevnt i artikkel 30 nr. 1 med hensyn til opprettelse av en MEL eller et tilsvarende dokument, og for situasjoner der dette kreves,
- g) reglene og prosedyrene som skal følges når et luftfartøy skal utstyres med nødvendig sikkerhetsrelatert utstyr og instrumenter, herunder flygeregistratorer og/eller utstyr nevnt i artikkel 30 nr. 7, og reglene og prosedyrene for oppbevaring, framlegging, bruk og, dersom det er relevant, sikker overføring av de aktuelle dataene.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

2. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 32

##### Delegert myndighet

1. For drift av andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) enn ubemannede luftfartøyer gis Kommisjonen myndighet til å

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til

- a) de vilkårene som skal oppfylles av operatørene nevnt i artikkel 30 nr. 1 og deres besetningsmedlemmer med hensyn til flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav for besetningsmedlemmer,
  - b) de vilkårene og framgangsmåtene som er nødvendige for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 29 med hensyn til vedkommende nasjonale myndigheters godkjenning av individuelle spesifikasjonsordninger for flygetid og byråets uttalelser om disse ordningene i samsvar med artikkel 76 nr. 7.
2. Når det gjelder drift av andre luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) enn ubemannede luftfartøyer, gis Kommissjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å endre vedlegg V og eventuelt vedlegg VII og VIII dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller for sikkerhetsdokumentasjon i forbindelse med luftfartsoperasjoner, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.

#### AVSNITT IV

### Flyplasser

#### Artikkel 33

#### Grunnleggende krav

Flyplasser, sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, drift av flyplasser og yting av lufthavnrelaterte tjenester og AMS på flyplasser som nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav e) skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg VII og, eventuelt, i vedlegg VIII.

#### Artikkel 34

#### Sertifisering av flyplasser

1. Det skal kreves et sertifikat for hver flyplass. Dette sertifikatet skal omfatte flyplassen og dens sikkerhetsrelaterte utstyr, med mindre dette sikkerhetsrelaterte utstyret er omfattet av en erklæring eller et sertifikat nevnt i henholdsvis bokstav a) og b) i artikkel 35 nr. 1.
2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at flyplassen
  - a) overholder gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 og sertifiseringsgrunn-

laget for flyplasser fastsatt i nr. 5 i denne artikkelen, og

- b) ikke har noen funksjoner eller egenskaper som gjør den usikker å bruke.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan endres slik at den omfatter endringer av flyplassen eller dens sikkerhetsrelaterte utstyr, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 nr. 1 bokstav c).
  4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom flyplassen eller dens sikkerhetsrelaterte utstyr ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 nr. 1 bokstav c).
  5. Sertifiseringsgrunnlaget for en flyplass skal bestå av følgende:
    - a) Gjeldende sertifiseringsspesifikasjoner for typen flyplass.
    - b) De bestemmelsene i de gjeldende sertifiseringsspesifikasjonene som det er akseptert et tilsvarende sikkerhetsnivå for.
    - c) De nødvendige tekniske enkeltspesifikasjonene når kjennetegn ved konstruksjonen til en bestemt flyplass eller driftserfaringer gjør én eller flere av sertifiseringsspesifikasjonene nevnt i bokstav a) i dette nummeret utilstrekkelig eller uhenksiktsmessig med henblikk på å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33.

#### Artikkel 35

#### Sikkerhetsrelatert flyplassutstyr

1. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, kan gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 kreve at organisasjoner som er involvert i konstruksjon, produksjon eller vedlikehold av sikkerhetsrelatert flyplassutstyr som skal brukes eller er planlagt å brukes på flyplasser omfattet av denne forordningen, skal
  - a) erklære at slikt utstyr er i samsvar med de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36, eller
  - b) inneha et sertifikat for det aktuelle sikkerhetsrelaterte flyplassutstyret.
2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at utstyret overholder de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

samsvar med de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33.

3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen skal angi utstyrets funksjoner. Dette sertifikatet kan endres for å gjenspeile endringene i disse funksjonene, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 nr. 1 bokstav d).
4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom utstyret ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 36 nr. 1 bokstav d).

#### Artikkel 36

##### **Gjennomføringsrettsakter med hensyn til flyplasser og sikkerhetsrelatert flyplassutstyr**

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33 for flyplasser og sikkerhetsrelatert flyplassutstyr skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) reglene og prosedyrene for fastsettelse av og underretning til en søker, på grunnlag av artikkel 34 nr. 5, om sertifiseringsgrunnlaget som gjelder for en flyplass med hensyn til sertifisering i samsvar med artikkel 34 nr. 1,
  - b) reglene og prosedyrene for fastsettelse av og underretning til en søker om de detaljerte spesifikasjonene for sikkerhetsrelatert flyplassutstyr med hensyn til sertifisering i samsvar med artikkel 35 nr. 1,
  - c) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, suspensjon eller tilbakekalling av flyplasssertifikatene nevnt i artikkel 34, herunder driftsbegrensninger knyttet til flyplassens bestemte konstruksjon,
  - d) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikatene for sikkerhetsrelatert flyplassutstyr nevnt i artikkel 35 nr. 1, og for situasjonene der slike sertifikater skal kreves,
  - e) reglene og prosedyrene for fastsettelse av de detaljerte spesifikasjonene for sikker-

hetsrelatert flyplassutstyr som er underlagt en erklæring i samsvar med artikkel 35 nr. 1,

- f) reglene og prosedyrene for erklæringen, i samsvar med artikkel 35 nr. 1, for sikkerhetsrelatert flyplassutstyr og for situasjoner der slike erklæringer skal kreves,
- g) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikatene nevnt i artikkel 34 og artikkel 35 nr. 1, og for organisasjonene som avgir erklæringer i samsvar med artikkel 35 nr. 1,
- h) reglene og prosedyrene for godkjenning og konvertering av nasjonale flyplasssertifikater utstedt på grunnlag av nasjonal rett til flyplasssertifikatene nevnt i artikkel 34 i denne forordningen, herunder tiltak som allerede er godkjent av den berørte medlemsstaten på grunnlag av meldte avvik med hensyn til vedlegg 14 til Chicago-konvensjonen.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

2. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 14 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 37

##### **Organisasjoner**

1. Organisasjoner med ansvar for drift av flyplasser er underlagt sertifisering, og det skal utstedes et sertifikat. Dette sertifikatet skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 39 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33.

Sertifikatet skal angi hvilke særskilte rettigheter den sertifiserte organisasjonen er gitt, samt sertifikatets omfang.

2. Organisasjoner med ansvar for å yte lufthavnrelaterte tjenester og AMS på flyplasser som omfattes av denne forordningen, skal erklære at de har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med tjenestene som ytes i samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### Artikkel 38

#### Beskyttelse av flyplassens omgivelser

1. Medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at flyplasser som ligger på deres territorium, er beskyttet mot virksomhet og utvikling i deres omgivelser som kan medføre uakseptable risikoer for luftfartøyer som bruker flyplassen.
2. Organisasjonene nevnt i artikkel 37 nr. 1 skal overvåke virksomhet og utvikling som kan medføre uakseptable sikkerhetsrisikoer for luftfarten i flyplassens omgivelser for den driften de har ansvar for. De skal treffe de nødvendige tiltak for å redusere slike risikoer i den grad dette ligger innenfor deres kontroll, og skal dersom dette ikke er tilfelle, gjøre vedkommende myndigheter i den medlemsstaten der flyplassen ligger, oppmerksom på disse risikoene.
3. For å sikre ensartet anvendelse av denne artikkelen skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

### Artikkel 39

#### Delegert myndighet

1. For drift av flyplasser og yting av lufthavnrelaterte tjenester og AMS på flyplasser gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til
  - a) de særskilte vilkårene for drift av flyplasser i samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 33,
  - b) vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensering eller tilbakekalling av sertifikatene nevnt i nr. 37 nr. 1,
  - c) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikatene nevnt i artikkel 37 nr. 1,
  - d) vilkårene og framgangsmåtene for erklæringen fra organisasjoner som yter lufthavnrelaterte tjenester, og fra organisasjoner som yter AMS i samsvar med artikkel 37 nr. 2, herunder operatørens anerkjennelse, uten ytterligere kontroll, av disse erklæringene,
  - e) rettighetene og ansvarsområdene for organisasjonene som yter lufthavnrelaterte

tjenester, og av organisasjonene som yter AMS, som har avgitt erklæringer i samsvar med artikkel 37 nr. 2.

2. Når det gjelder flyplasser, sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, drift av flyplasser og lufthavnrelaterte tjenester og AMS, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å endre vedlegg VII og eventuelt vedlegg VIII dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller for sikkerhetsdokumentasjon i forbindelse med flyplasser, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.

### AVSNITT V

#### ATM/ANS

##### Artikkel 40

#### Grunnleggende krav

1. Yting av ATM/ANS nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav g) skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg VIII og eventuelt vedlegg VII.
2. Luftfartøyer som brukes i det felles europeiske luftrom, unntatt de som er involvert i aktivitetene nevnt i artikkel 2 nr. 3 bokstav a), skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i nr. 1 i vedlegg VIII.

##### Artikkel 41

#### Ytere av ATM/ANS

1. Ytere av ATM/ANS skal inneha et sertifikat.
2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter som er gitt. Dette sertifikatet kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 nr. 1 første ledd bokstav b).
4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 nr. 1 første ledd bokstav b).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

5. Som unntak fra nr. 1 i denne artikkelen kan medlemsstatene i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 beslutte at ytere av flygeinformasjonstjenester skal ha mulighet til å erklære at de har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med de tjenestene som ytes, i samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40. I så fall skal den berørte medlemsstaten underrette Kommisjonen, byrået og de andre medlemsstatene om sin beslutning.
6. Som unntak fra nr. 1 kan medlemsstatene gi ytere av ATM/ANS unntak fra kravet om å inneha et sertifikat dersom alle følgende vilkår er oppfylt:
  - a) Yteren har sitt hovedforetak utenfor de territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen.
  - b) Yting av ATM/ANS fra den aktuelle yteren gjelder lufttrafikk i liten mengde i en begrenset del av det luftrommet som medlemsstaten som gir unntaket, er ansvarlig for, og der den delen av luftrommet grenser til et luftrom som et tredjeland har ansvar for.
  - c) Krav til yteren om å dokumentere samsvar med reglene nevnt i nr. 1 ville medføre en uforholdsmessig stor innsats fra denne yteren i lys av arten av og risikoen for den aktuelle virksomheten vedkommende utøver i dette luftrommet.
  - d) Den berørte medlemsstaten har fastsatt regler og prosedyrer for yterens ATM/ANS-yting, som i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis, og idet det tas hensyn til de særlige forholdene i det aktuelle tilfellet, ivaretar et akseptabelt sikkerhetsnivå og oppfyllelse av de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40, og har opprettet egnede og effektive metoder og ordninger for tilsyn og håndheving for å sikre at disse reglene og prosedyrene overholdes.
  - e) Omfanget av unntaket er klart definert, og unntaket er begrenset til det som er strengt nødvendig; dersom unntaket varer i mer enn fem år, skal det regelmessig gjennomgås med passende mellomrom, og unntaket anvendes på en måte som ikke medfører forskjellsbehandling.

Dersom en medlemsstat har til hensikt å gi et slikt unntak, skal den underrette Kommisjonen og byrået om sin hensikt, med alle relevante opplysninger.

Etter samråd med byrået skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter der

dens beslutning om hvorvidt vilkårene fastsatt i første ledd i dette nummer er oppfylt, inngår. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 2. Disse gjennomføringsrettsaktene skal kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*, og skal registreres av byrået i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74.

Den berørte medlemsstaten skal gi unntaket bare dersom gjennomføringsrettsaktene nevnt i tredje ledd inneholder en positiv beslutning. Den skal tilbakekalle unntaket dersom den, særlig gjennom den regelmessige gjennomgåelsen nevnt i bokstav e) i første ledd, blir oppmerksom på at vilkårene i første ledd ikke lenger er oppfylt. Den skal umiddelbart underrette Kommisjonen og byrået om alle unntak som gis, og eventuelt om resultatet av disse gjennomgåelsene samt eventuelle tilbakekallinger.

#### Artikkel 42

#### **Organisasjoner som er involvert i konstruksjon, produksjon eller vedlikehold av ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter**

1. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, kan organisasjonene som er involvert i konstruksjon, produksjon eller vedlikehold av ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 pålegges å
  - a) erklære at de har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med den virksomheten som utøves i samsvar med disse gjennomføringsrettsaktene, eller
  - b) inneha et sertifikat.
2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder reglene fastsatt ved de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter som er gitt. Sertifikatet kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 nr. 1 første ledd bokstav d).
4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 bokstav b) i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 43 nr. 1 første ledd bokstav d).

#### Artikkel 43

#### **Gjennomføringsrettsakter med hensyn til ATM/ANS-ytere og organisasjoner som er involvert i konstruksjon, produksjon eller vedlikehold av ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter**

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40 for yting av ATM/ANS nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav g) skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) de særlige reglene og prosedyrene for yting av ATM/ANS i samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40, herunder opprettelse og gjennomføring av beredskapsplanen i samsvar med nr. 5.1 bokstav f) i vedlegg VIII,
  - b) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikater nevnt i nr. 41 nr. 1,
  - c) reglene og prosedyrene for erklæringer fra ytere av flygeinformasjonstjenester nevnt i artikkel 41 nr. 5, og for situasjoner der slike erklæringer skal tillates,
  - d) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikater nevnt i artikkel 42 nr. 1 bokstav b), og for situasjonene der slike sertifikater skal kreves,
  - e) reglene og prosedyrene for erklæringen fra organisasjoner nevnt i artikkel 42 nr. 1 bokstav a), og for situasjoner der slike erklæringer skal kreves,
  - f) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikater nevnt i artikkel 41 nr. 1 og artikkel 42 nr. 1 bokstav b), og for organisasjoner som avgir erklæringer i samsvar med artikkel 41 nr. 5 og artikkel 42 nr. 1 bokstav a).

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

2. Reglene nevnt i nr. 1 skal ta behørig hensyn til ATM-hovedplanen.
3. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunn-

leggende kravene nevnt i artikkel 40 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 2–4 og vedlegg 10, 11 og 15 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 44

#### **Gjennomføringsrettsakter med hensyn til bruken av luftrommet og utformingen av luftromsstrukturer**

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40 for yting av ATM/ANS nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav g), samt for utforming av luftromsstrukturer, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) driftsreglene knyttet til bruken av luftrommet, luftfartøyutstyr og ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter som kreves ved bruk av luftrommet,
  - b) reglene og prosedyrene for utformingen av luftromsstrukturer for å sikre overholdelse av artikkel 46.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.
2. Reglene nevnt i nr. 1 skal ta behørig hensyn til ATM-hovedplanen.
3. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 2, 3, 10, 11 og 15 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 45

#### **ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter**

1. Dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 fastsetter det, skal yterne av ATM/ANS nevnt i artikkel 41 pålegges å erklære at ATM/ANS-systemene og ATM/ANS-komponentene som skal settes i drift av disse tjenesteyterne, overholder de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 fastsetter det, skal ATM/ANS-systemene og ATM/ANS-komponentene være underlagt sertifisering, og det skal utstedes et sertifikat.

Dette sertifikatet skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at disse systemene og komponentene overholder de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40.

Dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 fastsetter det, skal den organisasjonen som er involvert i konstruksjon, produksjon eller vedlikehold av ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, som unntak fra første ledd tillates å erklære at disse systemene og komponentene overholder de detaljerte spesifikasjonene fastsatt i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 40, og at disse systemene og komponentene er egnet til bruk.

#### Artikkel 46

##### Utforming av luftromsstrukturer

Medlemsstatene skal sikre at luftromsstrukturer er riktig utformet, kontrollert og godkjent, før de kan innføres og tas i bruk av luftfartøyer, i samsvar med de nærmere reglene vedtatt av Kommisjonen i henhold til artikkel 44 nr. 1 bokstav b).

#### Artikkel 47

##### Delegert myndighet

1. For ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til

- a) vilkårene for fastsettelse av og underretning til en søker om de detaljerte spesifikasjonene for ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter med hensyn til sertifisering i samsvar med artikkel 45 nr. 2,
- b) vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikatene nevnt i artikkel 45 nr. 2, og for situasjoner der slike sertifikater skal kreves, eller erklæringer skal tillates, etter hva som er relevant, med sikte

på å nå målene fastsatt i artikkel 1, og idet det tas hensyn til arten og risikoen for den aktuelle virksomheten,

- c) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikater nevnt i artikkel 45 nr. 2,
  - d) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for organisasjonene som avgir erklæringer i samsvar med artikkel 45 nr. 1 og 2,
  - e) vilkårene og framgangsmåtene for erklæringer fra ATM/ANS-ytere i samsvar med artikkel 45 nr. 1, og for situasjoner der slike erklæringer skal kreves, med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1, og idet det tas hensyn til arten og risikoen for den aktuelle virksomheten,
  - f) vilkårene for fastsettelse av de detaljerte spesifikasjonene for ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter som er underlagt en erklæring i samsvar med artikkel 45 nr. 1 og 2.
2. Når det gjelder yting av ATM/ANS, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å endre vedlegg VIII og eventuelt vedlegg VII, dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller for sikkerhetsdokumentasjon i forbindelse med ATM/ANS, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.

#### AVSNITT VI

##### Flygeledere

#### Artikkel 48

##### Grunnleggende krav

Flygeledere som er involvert i yting av ATM/ANS nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav g), samt personer, organisasjoner og simuleringsinnretninger som er involvert i opplæring, prøving, kontroll eller medisinsk vurdering av disse flygelederne, skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg VIII.

#### Artikkel 49

##### Flygeledere

1. Flygeledere skal inneha et flygeledersertifikat og en legeattest for flygeledere som er relevant for tjenesten som skal ytes.
2. Flygeledersertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når den



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

som søker om sertifikatet har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 50 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48.

3. Legeattesten for flygeledere nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når flygelederen har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 50 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48.
4. Flygeledersertifikatet og legeattesten for flygeledere nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter flygelederen er gitt. Dette flygeledersertifikatet og denne legeattesten for flygeledere kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 50 nr. 1 første ledd bokstav c).
5. Flygeledersertifikatet eller legeattesten for flygeledere nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et flygersertifikat eller en legeattest for flygere, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 50 nr. 1 første ledd bokstav c).

#### Artikkel 50

##### **Gjennomføringsrettsakter med hensyn til flygeledere**

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48 for flygeledere skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) de forskjellige kategoriene, rettighetene og påtegnelsene for flygeledersertifikatene nevnt i artikkel 49,
  - b) rettighetene og ansvarsområdene for innehavere av flygeledersertifikater, rettigheter og påtegnelser med hensyn til sertifikatene og legeattestene nevnt i artikkel 49,
  - c) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikater, rettigheter og påtegnelser for flygeledersertifikater og legeattester nevnt i artikkel 49, herunder reglene og prose-

dyrene for konvertering av nasjonale flygeledersertifikater og nasjonale legeattester til flygeledersertifikatene og legeattestene nevnt i artikkel 49,

- d) reglene og prosedyrene for flygeledere med hensyn til tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav; slike regler og prosedyrer skal gi et høyt sikkerhetsnivå ved å beskytte mot virkningene av tretthet, samtidig som de gir mulighet for tilstrekkelig fleksibilitet i ruteplanen.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

2. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 1 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 51

##### **Utdanningsorganisasjoner for flygeledere og flymedisinske sentre**

1. Det skal kreves en godkjenning for utdanningsorganisasjoner for flygeledere og flymedisinske sentre.
2. Godkjenningen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 53 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48.
3. Godkjenningen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter organisasjonen er gitt. Godkjenningen kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 53 nr. 1 første ledd bokstav a).
4. Godkjenningen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde slik godkjenning, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 53 nr. 1 første ledd bokstav a).

#### Artikkel 52

##### **Instruktører, sensorer og flyleger**

1. Personer med ansvar for å drive praktisk opplæring eller for å vurdere flygelederes prak-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

tiske ferdigheter, samt flyleger, skal inneha et sertifikat.

2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 53 som er vedtatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi hvilke særskilte rettigheter som er gitt. Sertifikatet kan endres ved at særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 53 nr. 1 første ledd bokstav a).
4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder reglene og prosedyrene for å utstede og opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 53 nr. 1 første ledd bokstav a).

#### Artikkel 53

#### **Gjennomføringsrettsakter med hensyn til opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering**

1. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48 for personer og organisasjoner som er involvert i opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering av flygeledere, skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
  - a) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensnings, suspensjon eller tilbakekalling av godkjenningene og sertifikatene nevnt i artikkel 51 og 52,
  - b) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av godkjenningene og sertifikatene nevnt i artikkel 51 og 52.
 Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.
2. Når Kommisjonen vedtar disse gjennomføringsrettsaktene, skal den sikre at de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 48 i denne forordningen er oppfylt, og skal ta behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, særlig dem som er fastsatt i vedlegg 1 til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 54

#### **Delegert myndighet**

For flygeledere, personer og organisasjoner som er involvert i opplæring, prøving, kontroll eller medisinsk vurdering av flygeledere, og simuleringsinnretninger gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å endre vedlegg VIII dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller for sikkerhetsdokumentasjon i forbindelse med utdanningsorganisasjoner og flygeledere, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.

#### AVSNITT VII

#### **Ubemannede luftfartøyer**

#### Artikkel 55

#### **Grunnleggende krav til ubemannede luftfartøyer**

Konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) skal når det gjelder ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, samt personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IX og, dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57 fastsetter det, de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg II, IV og V.

#### Artikkel 56

#### **Samsvar for ubemannede luftfartøyer**

1. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, driftsegenskapene for det ubemannede luftfartøyet og forholdene i operasjonsområdet, kan det kreves et sertifikat for konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal utstedes etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende overholder de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal angi de sikkerhetsrelaterte begrensningene, driftsforholdene og rettighetene. Sertifikatet kan endres ved at begrensninger, forhold eller særskilte rettigheter tilføyes eller fjernes i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57.
4. Sertifikatet nevnt i nr. 1 i denne artikkelen kan begrenses, suspenderes eller tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger overholder vilkårene, reglene og prosedyrene for å utstede eller opprettholde et slikt sertifikat, i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57.
5. Idet det tas hensyn til målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4, særlig arten og risikoen for den aktuelle virksomheten, driftsegenskapene for det ubemannede luftfartøyet og forholdene i operasjonsområdet, kan de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57, med hensyn til konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, kreve en erklæring som bekrefter samsvar med disse delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene.
6. Dersom målene og prinsippene fastsatt i artikkel 1 og 4 kan nås uten anvendelse av kapittel IV og V i denne forordningen, kan de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 nr. 1 bokstav c) fastsette at disse kapitlene ikke skal få anvendelse verken på de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 55 eller på de tilsvarende nærmere reglene fastsatt i samsvar med artikkel 58. I slike tilfeller skal disse grunnleggende kravene og nærmere reglene utgjøre «Felleskapets harmoniseringsregelverk» i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008<sup>36</sup> og europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF<sup>37</sup>.
7. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger om registrering av ubemannede luftfartøyer og av

operatører av ubemannede luftfartøyer som er underlagt krav om registrering i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57 og nr. 4 i vedlegg IX, lagres i digitale, harmoniserte, samvirkende nasjonale registrerings-systemer. Medlemsstatene skal ha tilgang til og kunne utveksle disse opplysningene gjennom det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74.

8. Dette avsnittet berører ikke medlemsstatenes mulighet til å fastsette nasjonale regler for å fastsette visse vilkår for drift av ubemannede luftfartøyer, av årsaker som faller utenfor denne forordningens virkeområde, herunder offentlig sikkerhet eller personvern og vern av personopplysninger i samsvar med unionsretten.

#### Artikkel 57

#### **Gjennomføringsrettsakter med hensyn til ubemannede luftfartøyer**

For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 55 for drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) skal Kommisjonen, med hensyn til ubemannede luftfartøyer samt personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1, vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om

- a) de særlige reglene og prosedyrene for drift av ubemannede luftfartøyer samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slike operasjoner,
- b) reglene og prosedyrene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikatene eller for å avgi erklæring for drift av ubemannede luftfartøyer samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, og for situasjoner der slike sertifikater eller erklæringer skal kreves; reglene og prosedyrene for utstedelse av slike sertifikater og for å avgi slike erklæringer kan

<sup>36</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

<sup>37</sup> Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter og om oppheving av rådsbeslutning 93/465/EØF (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- bygge på eller bestå av de detaljerte kravene nevnt i avsnitt I, II og III,
- c) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikater og for fysiske og juridiske personer som avgir erklæringer,
  - d) reglene og prosedyrene for registrering og merking av ubemannede luftfartøyer og for registrering av operatører av ubemannede luftfartøyer som nevnt i avsnitt 4 i vedlegg IX,
  - e) reglene og prosedyrene for opprettelse av digitale, samvirkende, harmoniserte, nasjonale registreringssystemer nevnt i artikkel 56 nr. 7,
  - f) reglene og prosedyrene for konvertering av nasjonale sertifikater til de sertifikatene som kreves i henhold til artikkel 56 nr. 1.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

#### Artikkel 58

#### Delegert myndighet

1. For konstruksjon, produksjon og vedlikehold av luftfartøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) med hensyn til ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller og deler som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av det ubemannede luftfartøyet, samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til
  - a) de særlige vilkårene for konstruksjon, produksjon og vedlikehold av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert og utstyr til fjernstyring av luftfartøyet, samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, som er nødvendige for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i artikkel 55, og som kan omfatte vilkår som krever at ubemannede luftfartøyer er utstyrt med nødvendige innretninger og funksjoner knyttet særlig til største driftsmessige avstands- og høydebegrensninger, posisjonskommunikasjon, begrensninger for innflyging i geografiske soner, anti-kollisjonssystem, flygestabilisering og automatisk landing,
  - b) vilkårene og framgangsmåtene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrens-

ning, suspensjon eller tilbakekalling av sertifikatene eller for å avgir erklæring, for konstruksjon, produksjon og vedlikehold av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring, samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet som nevnt i artikkel 56 nr. 1 og 5, og for situasjoner der slike sertifikater eller erklæringer skal kreves; vilkårene og framgangsmåtene for utstedelse av slike sertifikater og for å avgir slike erklæringer kan bygge på eller bestå av de detaljerte kravene nevnt i avsnitt I, II og III,

- c) vilkårene for når kravene til konstruksjon, produksjon og vedlikehold av ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring ikke omfattes av kapittel IV og V med henblikk på artikkel 56 nr. 6,
  - d) rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av sertifikater og for fysiske og juridiske personer som avgir erklæringer,
  - e) vilkårene for konvertering av nasjonale sertifikater til de sertifikatene som kreves i henhold til artikkel 56 nr. 1.
2. For konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og b) med hensyn til ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av luftfartøyet, samt for personell, herunder fjernpiloter, og organisasjoner som er involvert i slik virksomhet, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å endre vedlegg IX og eventuelt vedlegg III, dersom det er nødvendig av hensyn til den tekniske, driftsmessige eller vitenskapelige utviklingen eller for sikkerhetsdokumentasjon i forbindelse med luftfartsoperasjoner, for å nå målene fastsatt i artikkel 1 og i den grad som kreves for å oppnå dette.

#### AVSNITT VIII

#### Luftfartøyer som en tredjelandoperatør benytter inn i, i eller ut av Unionen

#### Artikkel 59

#### Gjeldende regler

Uten at det berører nr. 1 i vedlegg VIII og reglene som er vedtatt på grunnlag av artikkel 44 nr. 1

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

bokstav a), skal luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) samt deres besetning og operasjoner være i samsvar med gjeldende ICAO-standarder.

Dersom det ikke finnes noen slike standarder, skal disse luftfartøyene og deres besetning og operasjoner oppfylle følgende krav:

- a) For andre luftfartøyer enn ubemannede luftfartøyer, de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg II, IV og V.
- b) For ubemannede luftfartøyer, de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IX og, dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 61 krever det, de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg II, IV og V.

Bestemmelsen i andre ledd får imidlertid ikke anvendelse dersom disse grunnleggende kravene er i strid med tredjelands rettigheter i henhold til internasjonale konvensjoner.

#### Artikkel 60

##### Samsvar

1. Drift av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) for kommersiell lufttransport er underlagt sertifisering, og det skal gis en tillatelse.

Denne tillatelsen skal gis etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med driften av disse luftfartøyene i samsvar med kravene angitt i artikkel 59. Tillatelsen skal angi hvilke særskilte rettigheter operatøren er gitt, samt omfanget av operasjonene.

2. Dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 61 krever det, er drift av luftfartøyene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) for annet enn kommersiell lufttransport underlagt sertifisering, og det skal gis en tillatelse.

Denne tillatelsen skal gis etter søknad når søkeren har dokumentert at vedkommende har evne og midler til å ivareta det ansvaret som er forbundet med driften av disse luftfartøyene i samsvar med kravene angitt i artikkel 59.

Tillatelsen skal angi hvilke særskilte rettigheter operatøren er gitt, samt omfanget av operasjonene.

Som unntak fra første ledd i dette nummeret skal det, dersom det er fastsatt i de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 61, tillates at operatørene av luftfartøyene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) som deltar i andre operasjoner enn kommersiell lufttransport, erklærer at de har evne og midler til å ivareta det ansvaret

som er forbundet med drift av disse luftfartøyene i samsvar med kravene angitt i artikkel 59.

3. Unntatt for drift av ubemannede luftfartøyer skal tillatelsene og erklæringene nevnt i nr. 1 og 2 ikke kreves for drift av luftfartøyer som bare benyttes til overflyging av territoriet der traktatene får anvendelse.

#### Artikkel 61

##### Delegert myndighet

1. For luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) og for deres besetning og operasjoner gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til
  - a) tillatelse for luftfartøyer som det ikke finnes noe standard ICAO-luftdyktighetsbevis for, eller tillatelse for flygere som ikke innehar et standard ICAO-sertifikat, for drift inn i, i eller ut av territoriet der traktatene får anvendelse,
  - b) de særlige vilkårene for drift av luftfartøy i samsvar med artikkel 59,
  - c) alternative vilkår for tilfeller der overholdelse av standarder og krav nevnt i artikkel 59 ikke er mulig eller innebærer en uforholdsmessig stor innsats fra operatøren, samtidig som det sikres at målene for de aktuelle standardene og kravene er oppfylt,
  - d) vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, suspensjon eller tilbakekalling av tillatelsene nevnt i artikkel 60, og for situasjoner der slike tillatelser skal kreves, eller erklæringer skal tillates, etter hva som er relevant, med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1, og idet det tas hensyn til arten og risikoen for den aktuelle virksomheten. Disse vilkårene skal ta hensyn til sertifikatene som er utstedt av registreringsstaten, operatørens hjemstat og, for ubemannede luftfartøyer, staten der utstyret til fjernstyring av det ubemannede luftfartøyet befinner seg, og berører ikke forordning (EF) nr. 2111/2005 og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den,
  - e) de særskilte rettighetene og ansvarsområdene for innehaverne av tillatelsene nevnt i artikkel 60 nr. 1 og 2, og eventuelt for luftfartøyoperatører som har avgitt erklæringer i samsvar med artikkel 60 nr. 2.
2. Dersom Kommisjonen vedtar reglene nevnt i nr. 1, skal Kommisjonen særlig sikre at

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a) ICAOs anbefalte praksis og veiledningsdokumenter anvendes i relevant omfang,
- b) ingen krav overstiger det som kreves i henhold til denne forordningen av luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) i) og av besetningen på og operatørene av slike luftfartøyer,
- c) framgangsmåten for å innhente tillatelsene nevnt i artikkel 60 nr. 1 og 2 er enkel, forholdsmessig, effektiv og kostnadseffektiv, slik at dokumentasjon av overholdelse står i forhold til hvor komplisert driften er, og hvilken risiko den medfører. Kommisjonen skal særlig sikre at det tas hensyn til
  - i) resultatene av ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (Universal Safety Oversight Audit Programme),
  - ii) opplysningene som samles inn ved programmene for inspeksjon på bakken som er opprettet i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 62 nr. 13 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 62 nr. 14,
  - iii) andre anerkjente opplysninger om sikkerhetsaspekter med hensyn til den berørte operatøren,
  - iv) sertifikater utstedt i samsvar med lovgivningen i et tredjeland,
- d) det er tatt hensyn til aspekter ved ATM/ANS.
  - 3. Medlemsstatene skal sikre at deres vedkommende nasjonale myndigheter er uavhengige når de treffer tekniske beslutninger om sertifisering, tilsyn og håndheving, at de utøver sine oppgaver på en upartisk og åpen måte, og at de organiseres, bemannes og forvaltes i samsvar med dette. Medlemsstatene skal også sikre at deres vedkommende nasjonale myndigheter har nødvendige ressurser og nødvendig kapasitet til å utføre oppgavene de er pålagt i henhold til denne forordningen, effektivt og i rett tid.
  - 4. Ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving nevnt i nr. 2 skal fastsettes i samsvar med dette nummeret.
    - Byrået skal være ansvarlig dersom oppgavene er tillagt dem i henhold til artikkel 77–82, og dersom disse oppgavene er tildelt til dem i henhold til artikkel 64 og 65.
    - Dersom en medlemsstat gir et unntak i samsvar med artikkel 41 nr. 6, får imidlertid artikkel 80 nr. 1 bokstav a) ikke lenger anvendelse, og nevnte medlemsstat skal ha ansvar for tilsyn og håndheving med hensyn til den aktuelle ATM/ANS-yteren, som fastsatt i nevnte unntak.
    - Vedkommende nasjonale myndighet i medlemsstaten der flyplassen ligger, har ansvar for disse oppgavene med hensyn til flyplassertifi-

#### KAPITTEL IV

### FELLES SERTIFISERING, TILSYN OG HÅNDHEVING

#### Artikkel 62

#### Sertifisering, tilsyn og håndheving

1. Kommisjonen, byrået og medlemsstatene skal samarbeide innenfor et felles europeisk flysikkerhetssystem for å sikre samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas på grunnlag av den.
2. For å sikre samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas på grunnlag av den, skal byrået og vedkommende nasjonale myndigheter
  - a) motta og vurdere søknadene som inngis, og eventuelt utstede eller fornye sertifikater og motta erklæringer som inngis til dem, i samsvar med kapittel III,
  - b) utføre tilsynet med innehavere av sertifikater, med fysiske og juridiske personer

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

katet nevnt i artikkel 34 nr. 1 og sertifikatet for en flyplassoperatør nevnt i artikkel 37 nr. 1.

Denne vedkommende nasjonale myndigheten har også ansvar for tilsyns- og håndhevingsoppgavene med hensyn til organisasjoner som har ansvar for yting av lufthavnrelaterte tjenester eller AMS ved den aktuelle flyplassen.

I alle andre tilfeller har vedkommende nasjonale myndighet i medlemsstaten der den fysiske eller juridiske personen som søker om sertifikatet eller avgir erklæringen, har sitt hovedforetak, eller, dersom denne personen ikke har noe hovedforetak, der den har sitt bosted eller etableringssted, ansvar for disse oppgavene, med mindre effektiv utførelse av oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving krever at de tildeles til en vedkommende nasjonal myndighet i en annen medlemsstat i samsvar med de nærmere reglene nevnt i nr. 14 bokstav d).

Dersom det er fastsatt i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 15, gjelder imidlertid følgende:

- a) Flyleger, flymedisinske sentre og allmennpraktikere er ansvarlig for å utstede legeattester for flygere nevnt i artikkel 21 nr. 1 og legeattester for flygeledere nevnt i artikkel 49 nr. 1.
  - b) Utdanningsorganisasjoner for kabinbesetningsmedlemmer som det er utstedt en godkjenning til i samsvar med artikkel 24, og luftfartøyoperatører som det er utstedt et sertifikat til i samsvar med artikkel 30, er ansvarlig for å utstede kabinbesetningsattestene nevnt i artikkel 22.
5. Medlemsstatene kan som unntak fra nr. 4 beslutte at deres nasjonale vedkommende myndigheter skal ha et felles ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving med hensyn til en luftfartøyoperatør som er involvert i kommersiell lufttransport, dersom begge følgende vilkår er oppfylt:
- a) Slikt felles ansvar ble fastsatt i en avtale inngått mellom disse medlemsstatene før 1. januar 1992.
  - b) Disse medlemsstatene har sikret at deres nasjonale vedkommende myndigheter på en effektiv måte utfører disse oppgavene i samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.
- De berørte medlemsstatene skal senest 12. mars 2019 underrette Kommisjonen og byrået

om denne beslutningen om felles ansvar og gi dem alle relevante opplysninger, særlig avtalen nevnt i bokstav a) og de tiltakene som er truffet for å sikre at disse oppgavene blir utført på en effektiv måte i samsvar med bokstav b).

Dersom Kommisjonen etter å ha rådspurt byrået anser at vilkårene angitt i første ledd ikke er oppfylt, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter med dens beslutning om dette. Etter at Kommisjonen har underrettet de berørte medlemsstatene om slike gjennomføringsrettsakter, skal disse medlemsstatene omgående endre eller tilbakekalle sin beslutning om felles ansvar og underrette Kommisjonen og byrået om dette.

Byrået skal i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74 inkludere alle beslutninger fra Kommisjonen og medlemsstatene som er meldt i henhold til dette nummeret.

6. Tilsyn som utføres av byrået og vedkommende nasjonale myndigheter, skal være kontinuerlig og basert på prioriteringer fastsatt på bakgrunn av risikoen for sivil luftfart.
7. Når Byrået utfører inspeksjoner på bakken nevnt i nr. 2 bokstav c), skal byrået samarbeide med den nasjonale vedkommende myndighet i medlemsstaten på hvis territorium inspeksjonen på bakken finner sted.
8. Byrået skal forvalte og bruke de verktøyene og prosedyrene som er nødvendige for innsamling, utveksling og analyse av sikkerhetsrelaterte opplysninger innhentet fra inspeksjoner på bakken nevnt i nr. 2 bokstav c).
9. For å gjøre det lettere å utføre deres oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving skal Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter utveksle relevante opplysninger, herunder om mulige eller fastslåtte overtredelser.
10. Byrået skal fremme en felles forståelse og anvendelse av kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas på grunnlag av den, blant annet ved å utarbeide veiledningsmaterialet nevnt i artikkel 76 nr. 3 i samråd med vedkommende nasjonale myndigheter.
11. Enhver juridisk eller fysisk person som omfattes av denne forordningen, kan gjøre byrået oppmerksom på eventuelle antatte forskjeller i medlemsstatenes anvendelse av reglene. Dersom slike forskjeller i alvorlig grad vanskeliggjør disse personenes virksomhet, eller på annen måte fører til betydelige vanskeligheter, skal byrået og vedkommende nasjonale myndigheter i de berørte medlems-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- statene samarbeide for å håndtere og om nødvendig umiddelbart fjerne disse forskjellene. Dersom disse forskjellene ikke kan fjernes, skal byrået framlegge saken for Kommisjonen.
12. Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter skal gjennomføre nødvendige og effektive tiltak for å øke og fremme bevissthet om sikkerhet i sivil luftfart og spre sikkerhetsrelaterede opplysninger som er relevante for å forebygge ulykker og hendelser.
13. For byråets oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i henhold til denne forordningen gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til
- vilkårene for å utføre sertifisering og foreta undersøkelser, inspeksjoner, revisjon og annen overvåkingsvirksomhet som er nødvendig for å sikre at byrået kan føre effektivt tilsyn med fysiske og juridiske personer, produkter, deler, utstyr, ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, opplæringsinnretninger for flysimulering og flyplasser som omfattes av denne forordningen,
  - vilkårene for at byrået kan foreta inspeksjoner på bakken, og for flygeforbud for luftfartøyer når luftfartøyet, dets operatør eller dets besetning ikke oppfyller kravene i denne forordningen eller i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den,
  - vilkårene i samsvar med hvilke virksomheten som reguleres av kapittel III, kan forbys, begrenses eller omfattes av visse vilkår av sikkerhetshensyn,
  - vilkårene for offentliggjøring og spredning av obligatoriske opplysninger og anbefalinger fra byrået i samsvar med artikkel 76 nr. 6, for å sikre virksomheten regulert av kapittel III, er sikker,
  - vilkårene for offentliggjøring og spredning av obligatoriske opplysninger fra byrået, i samsvar med artikkel 77, for å sikre kontinuerlig luftdyktighet og miljøforenlighet for produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av luftfartøyet via en fjerntilslutning, og vilkårene for godkjenning av alternative samsvarskriterier til disse obligatoriske opplysningene,
  - vilkårene og framgangsmåtene for byråets akkreditering av et godkjent organ med hensyn til artikkel 69.
14. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med nr. 2–9 i denne artikkelen med hensyn til vedkommende nasjonale myndigheters oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i henhold til denne forordningen skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om
- reglene og prosedyrene for å utføre sertifisering og for å foreta undersøkelser, inspeksjoner, revisjoner og andre overvåkingsaktiviteter som er nødvendige for å sikre at vedkommende nasjonale myndighet kan føre effektivt tilsyn med fysiske og juridiske personer, produkter, deler, utstyr, ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, opplæringsinnretninger for flysimulering og flyplasser som omfattes av denne forordningen,
  - reglene og prosedyrene for at vedkommende nasjonale myndighet kan foreta inspeksjoner på bakken, og for flygeforbud for luftfartøyer når luftfartøyet, dets operatør eller dets besetning ikke oppfyller kravene i denne forordningen eller i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den,
  - reglene og prosedyrene i samsvar med hvilke virksomheten som reguleres i kapittel III, kan forbys, begrenses eller omfattes av visse vilkår av sikkerhetshensyn,
  - med hensyn til nr. 4, reglene og prosedyrene for tildeling av ansvar mellom de vedkommende nasjonale myndighetene, med sikte på å sikre effektiv utførelse av oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving,
  - reglene og prosedyrene for vedkommende nasjonale myndighets akkreditering av et godkjent organ med hensyn til artikkel 69.
- Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.
15. For å sikre ensartet gjennomføring av og samsvar med nr. 2–9 i denne artikkelen med hensyn til byråets og vedkommende nasjonale myndigheters oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i henhold til denne forordningen skal Kommisjonen på grunnlag av prinsippene angitt i artikkel 4 og med sikte på å nå målene fastsatt i artikkel 1 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a) reglene og prosedyrene for innsamling, utveksling og spredning av relevant informasjon mellom Kommisjonen, byrået og nasjonale vedkommende myndigheter for effektiv utførelse av deres oppgaver knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving, herunder opplysninger om mulige eller fastslåtte overtredelser,
  - b) reglene og prosedyrene for kvalifikasjonene til byråets og vedkommende nasjonale myndigheters personell som er involvert i sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver, og til organisasjonene som er involvert i opplæringen av dem,
  - c) reglene og prosedyrene for byråets og vedkommende nasjonale myndigheters administrasjons- og ledelsessystemer knyttet til utøvelsen av sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgavene,
  - d) med hensyn til nr. 4 i denne artikkelen, reglene og prosedyrene for tildeling av ansvar til flyleger og flymedisinske sentre for det formål å utstede legeattester for flygere og legeattester for flygeledere, samt på hvilke vilkår allmennpraktikere skal gis et slikt ansvar, med sikte på å sikre effektiv utførelse av oppgavene knyttet til legeattester for flygere og flygeledere,
  - e) med hensyn til nr. 4 i denne artikkelen, reglene og prosedyrene for tildeling av ansvar til utdanningsorganisasjoner for kabinbesetningsmedlemmer og luftfartøyoperatører for det formål å utstede kabinbesetningsattester, med sikte på å sikre effektiv utførelse av oppgavene knyttet til sertifisering av kabinbesetningsmedlemmer.
- Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

### Artikkel 63

#### Gruppe av europeiske luftfartsinspektører

1. Byrået skal i samarbeid med vedkommende nasjonale myndigheter opprette en ordning for frivillig felles anvendelse og deling av inspektører og annet personell med sakkunnskap som er relevant for utøvelsen av sertifiserings- og tilsynsoppgavene i henhold til denne ordningen.

For dette formålet skal byrået i samarbeid med vedkommende nasjonale myndigheter definere de påkrevde profilene for kvalifikasjoner og erfaring på hvis grunnlag disse myndighetene og byrået skal utpeke, dersom det

finnes, kandidater til å delta i ordningen for felles anvendelse og deling i rollen som europeiske luftfartsinspektører.

2. Byrået og den enkelte vedkommende nasjonale myndighet kan be om bistand fra gruppen av europeiske luftfartsinspektører i utøvelsen av tilsyns- og sertifiseringsvirksomhet. Byrået skal samordne svarene på disse anmodningene og utarbeide hensiktsmessige framgangsmåter for dette formålet i samråd med nasjonale vedkommende myndigheter.
3. De europeiske luftfartsinspektørene skal utføre sin tilsyns- og sertifiseringsvirksomhet under kontroll av, med instruksjoner fra og under ansvaret til byrået eller vedkommende nasjonale myndighet som ba om bistand.
4. Kostnadene i forbindelse med bistand fra de europeiske luftfartsinspektørene skal dekkes av myndigheten som ba om bistand.

Denne myndigheten kan beslutte å finansiere slik bistand med gebyrer som faktureres og innkreves på grunnlag av reglene fastsatt i samsvar med nr. 6 bokstav c), fra den juridiske eller fysiske personen som var gjenstand for sertifiserings- og tilsynsvirksomheten utført av disse europeiske luftfartsinspektørene.

I så fall skal denne myndigheten overføre det innkrevde beløpet til den myndigheten som ga bistand.

5. Eventuelle erklæringer, dokumenter og rapporter fra europeiske luftfartsinspektører som utøver sin virksomhet i samsvar med denne artikkelen, skal i alle henseender behandles som likeverdige med tilsvarende fra de nasjonale inspektørene, og skal utgjøre gyldig bevis i en forvaltningssak eller rettergang.
6. Når det gjelder ordningen med felles anvendelse og deling nevnt i nr. 1 i denne artikkelen, kan Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere regler med hensyn til

- a) reglene og prosedyrene i samsvar med hvilke byrået og nasjonale vedkommende myndigheter ber om, mottar, eller gir bistand gjennom denne ordningen,
- b) reglene og prosedyrene for tillatelsene til og de nærmere reglene som får anvendelse på de europeiske luftfartsinspektørene når de gir slik bistand,
- c) reglene og prosedyrene for fastsettelse og innkreving av gebyrene nevnt i nr. 4 i denne artikkelen.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## Artikkel 64

### Omfordeling av ansvar etter anmodning fra medlemsstatene

1. En medlemsstat kan be byrået om å utføre oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving nevnt i artikkel 62 nr. 2 med hensyn til noen av eller alle fysiske og juridiske personer, luftfartøyer, sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, opplæringsinnretninger for flysimulering og flyplasser som den berørte medlemsstaten er ansvarlig for i henhold til denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.

Når byrået har akseptert en slik anmodning, skal det være vedkommende myndighet med ansvar for de oppgavene som omfattes av denne anmodningen, og den anmodende medlemsstaten skal fritas for ansvaret for å utføre disse oppgavene.

Når det gjelder byråets utøvelse av dette ansvaret for disse oppgavene, får kapittel IV og V anvendelse.

2. En medlemsstat kan be en annen medlemsstat om å utføre oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving nevnt i artikkel 62 nr. 2 med hensyn til noen av eller alle fysiske og juridiske personer, luftfartøyer, sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, opplæringsinnretninger for flysimulering og flyplasser som den berørte medlemsstaten er ansvarlig for i henhold til denne forordningen og i henhold til de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.

Når medlemsstaten har akseptert en slik anmodning, skal den være ansvarlig for de oppgavene som omfattes av denne anmodningen, og den anmodende medlemsstaten skal fritas for ansvaret for å utføre disse oppgavene.

Når det gjelder utøvelsen av ansvaret for de oppgavene som er omfordelt i samsvar med dette nummeret, får kapittel II og IV og artikkel 131 og 132 samt gjeldende internrettslige bestemmelser i den aksepterende medlemsstaten anvendelse.

3. Når det gjelder håndheving, skal medlemsstaten som aksepterte anmodningen, eller byrået være ansvarlige bare for saker knyttet til framgangsmåtene som fører fram til vedtakelse av beslutninger truffet av vedkommende nasjonale myndighet i den aktuelle medlemsstaten, eller av byrået, og som gjelder

sertifiserings- og tilsynsoppgaver som er omfordelt til den/det i samsvar med denne artikkelen, samt anvendelsen av disse beslutningene. For alle andre saker som gjelder håndheving, berøres ikke ansvarsfordelingen fastsatt i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.

4. Byrået eller medlemsstaten, etter hva som er relevant, skal akseptere anmodningen nevnt i nr. 1 eller 2 bare dersom byrået eller vedkommende nasjonale myndighet i den berørte medlemsstaten anser at den har de nødvendige ressursene og kan utøve ansvaret for de aktuelle oppgavene på en effektiv måte.

5. Dersom en medlemsstat ønsker å anvende nr. 1 eller 2, skal den inngå nærmere avtaler om omfordeling av ansvar for de aktuelle oppgavene med byrået eller de andre medlemsstatene, etter hva som er relevant. Fysiske og juridiske personer som berøres av omfordelingen, og, i tilfelle av omfordelingen nevnt i nr. 2, byrået skal rådspørres om disse nærmere avtalene før de iverksettes. Disse nærmere avtalene skal i det minste tydelig angi hvilke oppgaver som omfordeles, og skal omfatte de juridiske, praktiske og administrative ordningene som kreves for å sikre en velordnet overføring og effektiv og uavbrutt gjennomføring av utførelsen av de aktuelle oppgavene i samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, samt en smidig fortsettelse av de virksomheten som ivaretas av de aktuelle fysiske og juridiske personene. De nærmere avtalene skal også inneholde bestemmelser om overføring av relevant teknisk dokumentasjon.

Byrået og den eller de berørte medlemsstatene, etter hva som er relevant, skal sikre at omfordelingen av ansvaret for oppgavene utføres i samsvar med disse nærmere avtalene.

6. Byrået skal gjennom det sentrale datalageret opprettet i henhold til artikkel 74 gjøre tilgjengelig en liste over medlemsstater som har anvendt nr. 1 og 2 i denne artikkelen. Denne listen skal tydelig angi hvilke oppgaver som er omfordelt, og vedkommende myndighet som er ansvarlig for oppgavene etter omfordelingen.

Byrået skal ta hensyn til omfordelingen av ansvaret for oppgavene når det foretar inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter i samsvar med artikkel 85.

7. Omfordelingen av ansvar i henhold til denne artikkelen berører ikke medlemsstatenes ret-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

tigheter og forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen.

Dersom en medlemsstat i samsvar med denne artikkelen omfordeler ansvaret for de oppgavene den er tillagt ved Chicago-konvensjonen, skal den underrette ICAO om at byrået eller en annen medlemsstat på vegne av den utfører de funksjonene og oppgavene den er pålagt i henhold til Chicago-konvensjonen.

8. En medlemsstat som har omfordelt ansvaret for oppgavene til byrået eller en annen medlemsstat i henhold til nr. 1 eller 2, kan når som helst beslutte å tilbakekalle omfordelingen. I så fall får nr. 4, 5 og 6 og nr. 7 andre ledd tilsvarende anvendelse.

#### Artikkel 65

#### **Omfordeling av ansvar etter anmodning fra organisasjoner som driver virksomhet i mer enn én medlemsstat**

1. En organisasjon kan be om at byrået på vegne av den fungerer som vedkommende myndighet med ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving, som unntak fra artikkel 62 nr. 4, dersom denne organisasjonen innehar et sertifikat eller er berettiget til å søke vedkommende nasjonale myndighet i én medlemsstat om et sertifikat i samsvar med kapittel III, men har eller akter å ha en betydelig andel av sine anlegg og sitt personell som omfattes av dette sertifikatet, i én eller flere andre medlemsstater.

En slik anmodning kan også gjøres av to eller flere organisasjoner som inngår i én enkelt virksomhetsgruppe, som hver har et hovedforetak i en annen medlemsstat, og som hver innehar et sertifikat eller er berettiget til å søke om et sertifikat i samsvar med kapittel III for samme type luftfartsvirksomhet.

2. Anmodningen nevnt i nr. 1 skal sendes av de berørte organisasjonene til byrået og vedkommende nasjonale myndigheter i de medlemsstatene der de har sitt hovedforetak.

Ved mottak av anmodningen skal byrået og vedkommende nasjonale myndigheter uten utilbørlig forsinkelse rådføre seg med hverandre og om nødvendig be om ytterligere synspunkter fra de organisasjonene som framsatte anmodningen. Ved slikt samråd skal byrået og vedkommende nasjonale myndigheter vurdere å gjøre bruk av inspektører og annet personell som står til rådighet for vedkommende nasjonale myndigheter i tilfelle av en avtale om omfordeling.

Dersom byrået eller en nasjonal vedkommende myndighet etter slikt samråd anser at anmodningen vil ha negativ innvirkning på egen evne til på en effektiv måte å utføre sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver i henhold til denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, eller ellers vil virke negativt inn på at myndigheten kan fungere effektivt, skal det/den innen en tidsrom på høyst 180 dager etter datoen anmodningen ble mottatt, underrette de aktuelle organisasjonene om at det/den anser at anmodningen vil ha slik negativ virkning, og skal gi en begrunnelse for dette. Slik underretning skal også gis til den andre parten. I så fall skal anmodningen anses å ha blitt avvist.

3. Med mindre anmodningen er avvist i samsvar med nr. 2, skal byrået og vedkommende nasjonale myndigheter inngå nærmere avtale om omfordeling av ansvar for de aktuelle oppgavene. Organisasjonene som ba byrået om å fungere som deres vedkommende myndighet, skal rådspørres om slike nærmere avtaler før de iverksettes. Disse nærmere avtalene skal i det minste tydelig angi hvilke oppgaver som omfordeles, og skal omfatte de juridiske, praktiske og administrative ordningene som kreves for å sikre en velordnet overføring og effektiv og uavbrutt gjennomføring av utførelsen av de aktuelle oppgavene i samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, samt en smidig fortsettelse av den virksomheten som ivaretas av de aktuelle organisasjonene. De nærmere avtalene skal også inneholde bestemmelser om overføring av relevant teknisk dokumentasjon.

Byrået og den eller de berørte medlemsstatene, etter hva som er relevant, skal sikre at omfordelingen av ansvaret for oppgavene utføres i samsvar med disse nærmere avtalene. Når byrået gjennomfører disse avtalene, skal det i størst mulig grad benytte inspektørene og annet tilgjengelig personell i medlemsstatene.

4. Ved inngåelse av de nærmere avtalene i henhold til nr. 3 skal byrået være vedkommende myndighet med ansvar for de oppgavene som omfattes av anmodningen, og den eller de aktuelle medlemsstatene skal fritas for ansvaret for å utføre disse oppgavene. Når det gjelder byråets utøvelse av ansvaret for de omfordelte oppgavene, får kapittel IV og V anvendelse.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

5. Artikkel 64 nr. 3, 6 og 7 får tilsvarende anvendelse på all omfordeling av ansvar for oppgavene i henhold til denne artikkelen.
6. Organisasjoner som byrået fungerer som vedkommende myndighet for i henhold til denne artikkelen, kan be om at medlemsstatene der disse organisasjonene har sitt hovedforetak, gjenopptar ansvaret for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving med hensyn til disse organisasjonene. I så fall får artikkel 64 nr. 4–7 tilsvarende anvendelse.

#### Artikkel 66

##### Støtteordning for tilsyn

1. Dersom alle følgende vilkår er oppfylt, det vil si dersom
  - a) resultatene av inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter utført av byrået i samsvar med artikkel 85 tyder på at en medlemsstat har alvorlige og vedvarende problemer med effektivt å ivareta visse av eller alle sine sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver i henhold til denne forordningen,
  - b) Kommisjonen har bedt den berørte medlemsstaten om å utbedre manglene påvist i samsvar med bokstav a), og
  - c) medlemsstaten ikke har utbedret manglene på tilfredsstillende måte, og den situasjonen som følger, utgjør en fare for sikkerheten i sivil luftfart,
 skal den berørte medlemsstaten og byrået på anmodning fra Kommisjonen i fellesskap fastsette et midlertidig faglig bistandsprogram med sikte på å utbedre de påviste manglene og bistå den berørte medlemsstaten i å gjenopprette dens evne til å utføre sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgavene som omfattes av denne forordningen, innen utgangen av støttefasen. Dette faglige bistandsprogrammet skal særlig omfatte tidsplanen for programmet, planleggingen og utførelsen av sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver i tilfeller der manglene er påvist, opplæringen og kvalifikasjonene til de aktuelle inspektørene og det aktuelle personellet, og organiseringen av arbeidet til vedkommende nasjonale myndighet i den berørte medlemsstaten, dersom det direkte kan påvirke de påviste manglene.
2. Den berørte medlemsstaten er ansvarlig for gjennomføringen av det faglige bistandsprogrammet for å utbedre de påviste manglene. For dette formålet skal den berørte medlemsstaten samarbeide med byrået ved gjennom-

føringen av dette faglige bistandsprogrammet, herunder ved å gi vedkommende nasjonale myndighet alle nødvendige instruksjoner og alle materielle ressurser som er nødvendige for å kunne gjennomføre bistandsprogrammet på en vellykket måte.

Ved gjennomføringen av det faglige bistandsprogrammet er den berørte medlemsstaten fortsatt ansvarlig for sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgavene i samsvar med artikkel 62 nr. 2. Byrået skal bære sine egne kostnader når de yter bistand til den berørte medlemsstaten.

Når den berørte medlemsstaten gjennomfører det faglige bistandsprogrammet, skal den, dersom det er hensiktsmessig, ut fra manglens art gjøre bruk av gruppen av europeiske luftfartsinspektører opprettet i henhold til artikkel 63, de godkjente organene nevnt i artikkel 69, og mulighetene for opplæring mulighetene fastsatt i artikkel 92.

3. Byrået skal holde Kommisjonen og de andre medlemsstatene oppdatert om framdriften i gjennomføringen av det faglige bistandsprogrammet.
4. Den berørte medlemsstaten skal gjøre alle mulige bestrebelser for å gjenopprette sin evne til å utføre sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgaver i henhold til denne forordningen. Dersom den berørte medlemsstaten fastslår at det faglige bistandsprogrammet ikke kan gjennomføres som planlagt, skal den underrette Kommisjonen om dette og enten omfordele sitt ansvar for sertifiserings-, tilsyns- og håndhevingsoppgavene til byrået eller en annen medlemsstat i samsvar med artikkel 64, eller treffe andre tiltak for å utbedre manglene. Omfanget av omfordelingen skal begrenses til det som er strengt nødvendig for å utbedre de påviste manglene. Byrået skal inkludere i det sentrale datalageret opprettet i henhold til artikkel 74 opplysningene om oppgavene som er omfordelt, og skal offentliggjøre disse opplysningene.
5. Denne artikkelen berører ikke anvendelsen av andre tiltak, herunder artikkel 67 i denne forordningen og forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### Artikkel 67

##### Gyldighet og anerkjennelse av sertifikater og erklæringer

1. Sertifikater utstedt av byrået eller vedkommende nasjonale myndigheter, og erklæ-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

ringer fra fysiske og juridiske personer i samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, omfattes utelukkende av reglene og prosedyrene fastsatt i denne forordningen og nasjonale administrative krav, og er gyldig og skal anerkjennes i alle medlemsstater uten ytterligere krav eller vurderinger.

2. Dersom Kommisjonen anser at en juridisk eller fysisk person som et sertifikat er utstedt til, eller som har avgitt en erklæring, ikke lenger oppfyller de gjeldende kravene i denne forordningen eller i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, skal Kommisjonen, på grunnlag av en anbefaling fra byrået, kreve at medlemsstaten som er ansvarlig for tilsynet med nevnte person, treffer hensiktsmessige korrikerende tiltak og beskyttelsestiltak, herunder begrensning eller suspensjon av sertifikatet. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som inneholder nevnte beslutning. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 2. I behørig begrunnede, tvingende hastetilfeller knyttet til flysikkerheten skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter med umiddelbar virkning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 127 nr. 4.

Fra den datoen denne gjennomføringsrettsakten trer i kraft, skal det aktuelle sertifikatet eller den aktuelle erklæringen, som unntak fra nr. 1, opphøre å være gyldig og anerkjennes i alle medlemsstater.

3. Dersom Kommisjonen anser at den berørte medlemsstaten nevnt i nr. 2 har truffet egnede korrikerende tiltak og beskyttelsestiltak, skal den på grunnlag av en anbefaling fra byrået beslutte at det aktuelle sertifikatet eller den aktuelle erklæringen igjen er gyldig og skal anerkjennes i alle medlemsstater, i samsvar med nr. 1.

Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som inneholder nevnte beslutning. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 2. I behørig begrunnede, tvingende hastetilfeller knyttet til flysikkerheten skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter med umiddelbar virkning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 127 nr. 4.

4. Denne artikkelen berører ikke forordning (EF) nr. 2111/2005.

## Artikkel 68

### Anerkjennelse av tredjelandets sertifisering

1. Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter kan enten utstede sertifikatene fastsatt i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, på grunnlag av sertifikater utstedt i samsvar med lovgivningen i et tredjeland, eller anerkjenne sertifikater og annen relevant dokumentasjon som godtgjør samsvar med reglene for sivil luftfart, og som er utstedt i samsvar med lovgivningen i et tredjeland, dersom muligheten til dette er fastsatt i
  - a) internasjonale avtaler om anerkjennelse av sertifikater inngått mellom Unionen og et tredjeland,
  - b) de delegerte rettsaktene som er vedtatt på grunnlag av nr. 3, eller
  - c) dersom det ikke foreligger noen internasjonal avtale og noen relevant delegert rettsakt som nevnt i henholdsvis bokstav a) og b) i dette nummeret, og uten at det berører artikkel 140 nr. 6 i denne forordningen, en avtale om anerkjennelse av sertifikater som er inngått mellom en medlemsstat og et tredjeland før ikrafttreddelsen av forordning (EF) nr. 1592/2002, og som er meldt til Kommisjonen og de andre medlemsstatene i samsvar med artikkel 9 nr. 2 bokstav a) i forordning (EF) nr. 1592/2002 eller artikkel 12 nr. 2 bokstav a) i forordning (EF) nr. 216/2008.
2. For å oppnå og opprettholde tillit til regelverkssystemene i tredjeland gis byrået myndighet til å gjennomføre nødvendige tekniske vurderinger og evalueringer av lovgivningen i tredjelandene og av utenlandske luftfartsmyndigheter. For at byrået skal kunne foreta slike undersøkelser og vurderinger, kan det inngå samarbeidsordninger i samsvar med artikkel 90 nr. 2.
3. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes nærmere regler med hensyn til godkjenning av sertifikater og annen dokumentasjon utstedt i samsvar med et tredjelandets lovgivning som godtgjør samsvar med regler for sivil luftfart og ivaretar et tilsvarende sikkerhetsnivå som det som er fastsatt i denne forordningen, herunder vilkår og framgangsmåter for å oppnå og opprettholde nødvendig tillit til regelverkssystemene i tredjeland.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### Artikkel 69

#### Godkjente organer

1. Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter kan tildele sine oppgaver knyttet til sertifisering og tilsyn i henhold til denne forordningen, til godkjente organer som er akkreditert i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 62 nr. 13 bokstav f), eller i gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 62 nr. 14 første ledd bokstav e), og som dermed anses å overholde kriteriene angitt i vedlegg VI.

Uten at det berører nr. 4, skal byrået og vedkommende nasjonale myndigheter som gjør bruk av de godkjente organene, opprette et system for akkrediteringen og for vurderingen av hvorvidt godkjente organer overholder disse kriteriene, både på det tidspunktet akkrediteringen gis, og kontinuerlig deretter.

Et godkjent organ skal akkrediteres enten individuelt av byrået eller en vedkommende nasjonal myndighet, eller i fellesskap av to eller flere vedkommende nasjonale myndigheter, eller av byrået og én eller flere vedkommende nasjonale myndigheter.

2. Byrået eller den eller de vedkommende nasjonale myndighetene, etter hva som er relevant, skal endre, begrense, suspendere eller tilbakekalle akkrediteringen de har gitt til et godkjent organ, dersom dette organet ikke lenger overholder kriteriene angitt i vedlegg VI.

3. Byrået eller den eller de vedkommende nasjonale myndighetene som akkrediterer et godkjent organ, kan gi det en særskilt rettighet til å utstede, fornye, endre, begrense, suspendere og tilbakekalle sertifikater eller motta erklæringer på vegne av byrået eller vedkommende nasjonale myndighet. Denne særskilte rettigheten skal inngå i akkrediteringen.

4. Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter skal uten ytterligere tekniske krav eller vurderinger anerkjenne akkrediteringer av godkjente organer som er gitt av byrået og av andre vedkommende nasjonale myndigheter i samsvar med nr. 1.

Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter er imidlertid ikke forpliktet til å bruke det fulle omfanget av akkrediteringen som er gitt av en annen vedkommende nasjonal myndighet eller byrået, og heller ikke til å bruke det fulle omfanget av de særskilte rettighetene som er gitt til dette godkjente organet av en annen vedkommende nasjonal myndighet eller byrået i samsvar med nr. 3.

5. Byrået og vedkommende nasjonale myndigheter skal utveksle opplysninger om de akkrediteringene som er gitt, begrenset, suspendert og tilbakekalt, herunder opplysninger om omfanget av akkrediteringen og de særskilte rettighetene som er gitt. Byrået skal gjøre disse opplysningene tilgjengelige gjennom det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74.

### Artikkel 70

#### Beskyttelsestiltak

1. Denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, er ikke til hinder for at en medlemsstat reagerer umiddelbart på et problem knyttet til sikkerheten i sivil luftfart, dersom alle følgende vilkår er oppfylt:

- Problemet innebærer en alvorlig risiko for flysikkerheten, og det kreves umiddelbare tiltak av den aktuelle medlemsstaten for å løse det.
- Det er ikke mulig for medlemsstaten å løse problemet på en tilfredsstillende måte i samsvar med denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.
- Det tiltaket som treffes, står i forhold til hvor alvorlig problemet er.

I et slikt tilfelle skal den berørte medlemsstaten umiddelbart underrette Kommisjonen, byrået og de andre medlemsstatene gjennom det sentrale datalageret som er opprettet i henhold til artikkel 74, om de tiltakene som er truffet, deres varighet og årsakene til at de er truffet.

2. Når byrået mottar meldingen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen, skal det uten utilbørlig forsinkelse vurdere om vilkårene angitt i nr. 1 i denne artikkelen er oppfylt. Byrået skal registrere resultatene av denne vurderingen i det sentrale datalageret som er opprettet i henhold til artikkel 74.

Dersom byrået anser at disse vilkårene er oppfylt, skal det uten utilbørlig forsinkelse vurdere om det er i stand til å løse problemet som medlemsstaten har påvist, ved å treffe beslutningene nevnt i artikkel 76 nr. 4 første ledd og dermed fjerne behovet for tiltakene truffet av medlemsstaten. Dersom byrået anser at det kan løse problemet på denne måten, skal det treffe en hensiktsmessig beslutning med henblikk på dette og underrette medlemsstatene om dette gjennom det sentrale data-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

lageret som er opprettet i henhold til artikkel 74. Dersom det anser at problemet ikke kan løses på denne måten, skal det anbefale overfor Kommisjonen at den endrer eventuelle delegerte rettsakter eller gjennomføringsrettsakter som er vedtatt på grunnlag av denne forordningen, på en måte som det anser nødvendig i lys av anvendelsen av nr. 1 i denne artikkelen.

Dersom byrået anser at disse vilkårene ikke er oppfylt, skal det uten utilbørlig forsinkelse gi en anbefaling til Kommisjonen med hensyn til resultatet av denne vurderingen. Byrået skal registrere denne anbefalingen i det sentrale datalageret som er opprettet i henhold til artikkel 74.

3. Kommisjonen skal, idet det tas hensyn til byråets anbefaling nevnt i tredje ledd i nr. 2, vurdere om vilkårene angitt i nr. 1 er oppfylt.
4. Dersom Kommisjonen anser at disse vilkårene ikke er oppfylt, eller dersom den er uenig i resultatet av byråets vurdering, skal den uten utilbørlig forsinkelse vedta gjennomføringsrettsakter som inneholder dens beslutning og angir dens konklusjoner om dette. Disse gjennomføringsrettsaktene skal kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*, og skal registreres av byrået i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74.

Ved underretning om en gjennomføringsrettsakt som bekrefter at disse vilkårene ikke er oppfylt, skal den berørte medlemsstaten umiddelbart tilbakekalle tiltaket som er truffet i samsvar med nr. 1.

#### Artikkel 71

##### Unntakstiltak

1. Medlemsstatene kan for enhver fysisk eller juridisk person som omfattes av denne forordningen, gi unntak fra kravene som gjelder for den aktuelle personen i henhold til kapittel III, bortsett fra de grunnleggende kravene fastsatt i nevnte kapittel, eller som omfattes av de delegerte rettsaktene eller gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av nevnte kapittel, i tilfelle av presserende uforutsette omstendigheter som påvirker disse personene, eller slike personers presserende driftsmessige behov, dersom alle følgende vilkår er oppfylt:
  - a) Det er ikke mulig å håndtere disse omstendighetene eller behovene på en tilfredsstillende måte i samsvar med gjeldende krav.
  - b) Sikkerhet, miljøvern og oppfyllelse av gjeldende grunnleggende krav er sikret, om

nødvendig ved anvendelse av risikoreduserende tiltak.

- c) Medlemsstaten har i størst mulig grad redusert en eventuell vridning av markedsvilkårene som følge av at det gis unntak.
- d) Unntaket er begrenset i omfang og varighet til det som er strengt nødvendig, og det anvendes på en måte som ikke medfører forskjellsbehandling.

I et slikt tilfelle skal den berørte medlemsstaten umiddelbart underrette Kommisjonen, byrået og de andre medlemsstatene gjennom det sentrale datalageret som er opprettet i henhold til artikkel 74, om det unntaket som er gitt, dets varighet, årsaken til at det er gitt, og eventuelt de nødvendige risikoreduserende tiltakene som er anvendt.

2. Dersom unntaket nevnt i nr. 1 i denne artikkelen er gitt for et tidsrom på mer enn åtte påfølgende måneder, eller dersom en medlemsstat har gitt det samme unntaket gjentatte ganger og dets samlede varighet er mer enn åtte måneder, skal byrået vurdere om vilkårene angitt i nr. 1 i denne artikkelen er oppfylt, og skal innen tre måneder etter datoen for mottak av den siste underretningen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen gi en anbefaling til Kommisjonen med hensyn til resultatet av denne vurderingen. Byrået skal registrere denne anbefalingen i det sentrale datalageret som er opprettet i henhold til artikkel 74.

I så fall skal Kommisjonen, idet det tas hensyn til denne anbefalingen, vurdere om disse vilkårene er oppfylt. Dersom den anser at disse vilkårene ikke er oppfylt, eller dersom den er uenig i resultatet av byråets vurdering, skal Kommisjonen innen tre måneder etter datoen for mottak av denne anbefalingen vedta en gjennomføringsrettsakt som inneholder dens beslutning om dette. Disse gjennomføringsrettsaktene skal kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*, og skal registreres av byrået i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74.

Ved underretning om en gjennomføringsrettsakt som bekrefter at disse vilkårene ikke er oppfylt, skal den berørte medlemsstaten umiddelbart tilbakekalle unntaket gitt i henhold til nr. 1 i denne artikkelen.

3. Dersom en medlemsstat anser at samsvar med de gjeldende grunnleggende kravene fastsatt i vedleggene kan dokumenteres på andre måter enn dem som er fastsatt i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av denne forordningen, og at disse måtene medfører betydelige fordeler

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

med hensyn til sikkerheten i sivil luftfart eller effektiviteten for de personene som omfattes av denne forordningen, eller for de berørte myndighetene, kan den framlegge for Kommisjonen og byrået, gjennom det sentrale data-lageret som er opprettet i henhold til artikkel 74, en begrunnet anmodning om endring av den aktuelle delegerte rettsakten eller gjennomføringsrettsakten for å tillate bruk av disse andre måtene.

I så fall skal byrået skal uten utilbørlig forsinkelse gi en anbefaling til Kommisjonen om hvorvidt medlemsstatens anmodning oppfyller vilkårene fastsatt i første ledd. Dersom det er nødvendig som følge av anvendelsen av dette nummeret, skal Kommisjonen omgående og idet det tas hensyn til denne anbefalingen, vurdere å endre den aktuelle delegerte rettsakten eller gjennomføringsrettsakten.

#### Artikkel 72

#### Innsamling, utveksling og analyse av opplysninger

1. Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter skal utveksle alle opplysninger de har til rådighet i forbindelse med anvendelsen av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, som er relevant for de andre partene i forbindelse med utførelsen av deres oppgaver i henhold til denne forordningen. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene som har ansvar for å granske eller analysere ulykker og hendelser i sivil luftfart, eller for å analysere tilfeller, skal ha tilgang til disse opplysningene i forbindelse med utførelsen av sine oppgaver. Disse opplysningene kan også formidles til berørte parter i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 5.
2. Med forbehold for forordning (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014 skal byrået på unionsplan samordne innsamling, utveksling og analyse av opplysninger om spørsmål som hører inn under denne forordningens virkeområde, herunder driftsmessige flygedata. For dette formålet kan byrået inngå avtaler om innsamling, utveksling og analyse av opplysninger med fysiske og juridiske personer som omfattes av denne forordningen, eller sammenslutninger av slike personer. Ved innsamling, utveksling og analyse av opplysninger og inngåelse og ikrafttredelse av slike avtaler skal byrået begrense den administrative byrden for de berørte personene så mye som mulig og sikre hensiktsmessig vern av opplysningene, herunder eventuelle personopplysninger som inngår i dette, i samsvar med nr. 6 i denne artikkelen og artikkel 73 nr. 1 og artikkel 123 og 132 i denne forordningen.
3. Byrået skal på anmodning bistå Kommisjonen i forvaltningen av det europeiske sentrale datalageret nevnt i artikkel 8 i forordning (EU) nr. 376/2014.
4. På anmodning fra Kommisjonen skal byrået analysere presserende eller viktige spørsmål som hører inn under denne forordningens virkeområde. Dersom det er relevant, skal vedkommende nasjonale myndigheter samarbeide med byrået for å gjennomføre en slik analyse.
5. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere regler for utveksling av opplysningene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen mellom Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter, og formidling av slike opplysninger til berørte parter. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.
  - a) gi fysiske og juridiske personer som omfattes av denne forordningen, de opplysningene de trenger for å sikre samsvar med og fremme målene fastsatt i artikkel 1,
  - b) begrense formidlingen og bruken av opplysninger til det som er strengt nødvendig for å nå målene fastsatt i artikkel 1,
  - c) hindre at opplysningene blir tilgjengelige, eller hindre at opplysningene blir brukt for å fordele skyld eller ansvar, uten at det berører gjeldende nasjonale strafferett.
6. Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter, samt fysiske og juridiske personer og sammenslutninger av slike personer nevnt i nr. 2 i denne artikkelen, skal i samsvar med unionsretten og nasjonal lovgivning treffe nødvendige tiltak for å sikre egnet fortlørlig behandling av opplysningene de mottar i henhold til denne artikkelen. Dette nummeret berører ikke eventuelle strengere krav om fortlørlighet fastsatt i forordning (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 eller annet EU-regelverk.
7. For å informere offentligheten om det generelle nivået for sikkerheten i sivil luftfart i Unionen skal byrået årlig, og dersom det fore-



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

ligger særskilte omstendigheter, offentliggjøre en sikkerhetsrapport. Denne rapporten skal inneholde en analyse av den generelle sikkerhetssituasjonen med en ordlyd som er enkel og lett å forstå, og som skal angi hvorvidt det foreligger økt sikkerhetsrisiko.

#### Artikkel 73

##### Vern av informasjonskilde

1. Dersom opplysningene nevnt i artikkel 72 nr. 1 og 2 er gitt til en vedkommende nasjonal myndighet, skal kilden til slike opplysninger vernes i samsvar med gjeldende unionsrett og nasjonal rett om vern av informasjonskilden i forbindelse med sikkerhet i sivil luftfart. Dersom slike opplysninger framlegges av en fysisk person til Kommisjonen eller byrået, skal kilden til disse opplysningene ikke røpes, og personopplysninger i forbindelse med denne kilden skal ikke registreres sammen med de opplysningene som gis.
2. Med forbehold for gjeldende nasjonal straffere rett skal medlemsstatene avstå fra å innlede rettergang med hensyn til uoverlagte eller utilsiktede overtredelser som de får kjennskap til bare fordi opplysningene om disse overtredelsene er gitt i henhold til denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.

Første ledd får ikke anvendelse i tilfeller av bevisst forsømmelse eller i tilfeller der det har vært en åpenbar, alvorlig og grov mangel på yrkesmessig ansvar for å treffe tiltak som situasjonen krever, og som forårsaker forutsigbar skade på en person eller eiendom eller i alvorlig grad går ut over sikkerhetsnivået i sivil luftfart.

3. Medlemsstatene kan opprettholde eller treffe tiltak for å styrke vernet av informasjonskilder nevnt i nr. 1.
4. Ansatte og innleid personell som gir opplysninger i henhold til denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, skal ikke være utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiveren eller organisasjonen som de leverer tjenester for, på grunnlag av de opplysningene som gis.

Første ledd får ikke anvendelse i tilfeller av bevisst forsømmelse eller i tilfeller der det har vært en åpenbar, alvorlig og grov mangel på yrkesmessig ansvar for å treffe tiltak som situasjonen krever, og som forårsaker forutsigbar

skade på en person eller eiendom eller i alvorlig grad går ut over flysikkerheten.

5. Denne artikkelen er ikke til hinder for at Kommisjonen, byrået og medlemsstatene treffer de tiltakene som er nødvendige for å opprettholde eller forbedre sikkerheten i sivil luftfart.
6. Denne artikkelen berører ikke reglene for vern av informasjonskilden fastsatt i forordning (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014.

#### Artikkel 74

##### Sentralt datalager

1. Byrået skal i samarbeid med Kommisjonen og vedkommende nasjonale myndigheter opprette og forvalte et sentralt datalager av opplysninger som er nødvendige for å sikre effektivt samarbeid mellom byrået og vedkommende nasjonale myndigheter med hensyn til utførelsen av deres oppgaver i forbindelse med sertifisering, tilsyn og håndheving i henhold til denne forordningen.

Dette sentrale datalageret skal inneholde opplysninger om

- a) sertifikater som er utstedt og erklæringer som er mottatt av byrået og av vedkommende nasjonale myndigheter i samsvar med kapittel III og artikkel 64, 65 og 77–82,
- b) sertifikater som er utstedt og erklæringer som er mottatt av godkjente organer på vegne av byrået og vedkommende nasjonale myndigheter i samsvar med artikkel 69 nr. 3,
- c) akkrediteringer som er gitt av byrået og av vedkommende nasjonale myndigheter til godkjente organer i samsvar med artikkel 69, herunder opplysninger om omfanget av akkrediteringen og hvilke særskilte rettigheter som er gitt,
- d) tiltak som er truffet av medlemsstatene i henhold til artikkel 2 nr. 6 og 7, og de tilsvarende kommisjonsbeslutningene,
- e) beslutninger fra medlemsstatene truffet i henhold til artikkel 2 nr. 8,
- f) beslutninger fra medlemsstatene truffet i henhold til artikkel 41 nr. 5,
- g) medlemsstatenes omfordeling av ansvar for oppgaver til byrået eller til en annen medlemsstat i samsvar med artikkel 64 og 65, herunder nærmere opplysninger om de omfordelte oppgavene,
- h) kommisjonsbeslutninger truffet i samsvar med artikkel 67,

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- i) meldinger fra vedkommende nasjonale myndigheter i forbindelse med individuelle spesifikasjonsordninger for flygetid som er framlagt for byrået på grunnlag av de delegerte rettsaktene som er vedtatt i samsvar med artikkel 32 nr. 1 bokstav b), og de tilsvarende uttalelsene fra byrået avgitt i samsvar med artikkel 76 nr. 7,
  - j) meldinger fra medlemsstatene om tiltakene som er truffet for å reagere umiddelbart på et problem knyttet til sikkerheten i sivil luftfart og om innvilgelse av unntak, og de tilsvarende anbefalingene fra byrået og kommisjonsbeslutningene, i henhold til artikkel 70 nr. 1 og artikkel 71 nr. 1,
  - k) anmodninger fra medlemsstatene om andre kriterier for samsvar med de grunnleggende kravene, og de tilsvarende anbefalingene fra byrået i henhold til artikkel 71 nr. 3,
  - l) meldinger fra byrået og de tilsvarende kommisjonsbeslutningene i henhold til artikkel 76 nr. 4,
  - m) opplysninger som er tilgjengelige for vedkommende nasjonale myndigheter og knyttet til aktiviteter med luftfartøyer som er involvert i andre operasjoner enn kommersiell lufttransport,
  - n) opplysninger knyttet til gjennomføringen av internasjonale standarder og anbefalt praksis nevnt i artikkel 90 nr. 4,
  - o) beslutninger fra medlemsstatene og kommisjonsbeslutninger som er meldt i henhold til artikkel 62 nr. 5, herunder opplysninger om oppgaver som utføres i fellesskap,
  - p) unntak gitt av medlemsstatene i henhold til artikkel 41 nr. 6, og de tilsvarende kommisjonsbeslutningene.
  - q) tiltak fra byrået vedrørende flygninger over konfliktsoner som anvendes i samsvar med artikkel 88 nr. 3,
  - r) andre opplysninger som kan være nødvendige for å sikre effektivt samarbeid mellom byrået og vedkommende nasjonale myndigheter med hensyn til utførelsen av deres oppgaver i forbindelse med sertifisering, tilsyn og håndheving i henhold til denne forordningen.
2. Vedkommende nasjonale myndigheter, flyleger og flymedisinske sentre skal gjennom det sentrale datalageret også utveksle opplysninger om flygeres medisinske skikkethet. Når slike opplysninger utgjør personopplysninger, herunder helsedata, skal de begrenses til det som er strengt nødvendig for å sikre effektiv sertifisering av og tilsyn med flygere i samsvar med artikkel 21.
  3. Alle personopplysninger, herunder helsedata, som inngår i det sentrale datalageret, skal ikke lagres lenger enn nødvendig ut fra formålene som lå til grunn for innsamlingen av dataene, eller for den videre behandlingen av dem.
  4. Medlemsstatene og byrået skal sikre at de registrerte hvis personopplysninger behandles i det sentrale datalageret, på forhånd er underrettet om dette.
  5. Medlemsstatene og byrået kan begrense omfanget av den registrertes rettigheter til å få tilgang til, rette og slette personopplysninger i det sentrale datalageret i den utstrekning som er strengt nødvendig for å beskytte sikkerheten i sivil luftfart, i samsvar med artikkel 23 i forordning (EU) 2016/679 og artikkel 20 i forordning (EF) nr. 45/2001.
  6. Uten at det berører nr. 7, skal Kommisjonen, byrået, vedkommende nasjonale myndigheter og enhver vedkommende myndighet i medlemsstatene som har ansvar for å granske eller analysere ulykker og hendelser i sivil luftfart, i forbindelse med utførelsen av sine oppgaver ha nettbasert og sikker tilgang til alle opplysninger i det sentrale datalageret.
 

Dersom det er relevant, kan Kommisjonen og byrået formidle visse opplysninger som ligger i det sentrale datalageret, unntatt opplysningene nevnt i nr. 2, til berørte parter eller gjøre opplysningene offentlig tilgjengelige.

Byrået skal i alle tilfeller gjøre offentlig tilgjengelig opplysninger om

    - a) alle sertifikater som er utstedt og alle erklæringer som er mottatt i samsvar med artikkel 2 nr. 4,
    - b) enhver beslutning truffet av Kommisjonen eller av en medlemsstat og meldt i henhold til artikkel 2 nr. 6 og 7,
    - c) enhver beslutning truffet av en medlemsstat og meldt i henhold til artikkel 2 nr. 11.
  7. Opplysningene i det sentrale datalageret skal beskyttes mot at uvedkommende får tilgang til dem, ved hjelp av egnede verktøy og protokoller. Tilgangen til og offentliggjøringen av opplysningene nevnt i nr. 2 skal begrenses til personer som har ansvar for sertifisering av og tilsyn med flygeres medisinske skikkethet, for det formål å kunne utføre sine oppgaver i henhold til denne forordningen. Begrenset tilgang til disse opplysningene kan også gis til andre godkjente personer for å sikre at det sentrale datalageret fungerer slik det skal, særlig med hensyn til teknisk vedlikehold. Personer som

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

har tillatelse til å få tilgang til opplysninger som inneholder personopplysninger, skal på forhånd få opplæring i gjeldende regelverk for vern av personopplysninger og tilknyttede vernetiltak.

8. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nødvendige regler for det sentrale datalagerets virkemåte og drift og nærmere krav med hensyn til
- a) de tekniske aspektene ved opprettelse og vedlikehold av det sentrale datalageret,
  - b) klassifiseringen av opplysningene som skal oversendes av Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter for registrering i det sentrale datalageret, herunder formatet og metoden for overføring av slike opplysninger,
  - c) regelmessige og standardiserte oppdateringer av opplysningene i det sentrale datalageret,
  - d) de nærmere avtalene om formidling og offentliggjøring av visse opplysninger i det sentrale datalageret i samsvar med nr. 6 i denne artikkelen,
  - e) klassifiseringen av opplysninger om flygeres medisinske skikkethet som skal oversendes av vedkommende nasjonale myndigheter, flyleger og flymedisinske sentre for registrering i det sentrale datalageret, herunder formatet og metoden for overføring av slike opplysninger,
  - f) de nærmere avtalene om vern av opplysningene i det sentrale datalageret mot at uvedkommende får tilgang til dem, ved å begrense tilgang til opplysningene og verne personopplysninger som ligger i det sentrale datalageret, i samsvar med gjeldende unionsrett om vern av personopplysninger, særlig mot utilsiktet eller ulovlig tilintetgjøring, tap, endring eller offentliggjøring,
  - g) den lengste tillatte perioden personopplysninger kan være lagret i det sentrale datalageret, herunder opplysninger om flygeres medisinske skikkethet som utgjør personopplysninger,
  - h) de nærmere vilkårene i samsvar med hvilke medlemsstatene og byrået kan begrense den registrertes rettigheter til å få tilgang til, rette og slette personopplysninger i det sentrale datalageret, i henhold til nr. 5 i denne artikkelen.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

## KAPITTEL V

### DEN EUROPEISKE UNIONS FLYSIKKERHETSBYRÅ

#### AVSNITT I

#### Oppgaver

##### Artikkel 75

#### Byråets opprettelse og funksjoner

1. Med dette opprettes Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå.
2. For å sikre at sikkerheten i sivil luftfart i Unionen fungerer og utvikles på en tilfredsstillende måte i samsvar med målene fastsatt i artikkel 1, skal byrået
  - a) ivareta oppgaver og avgi uttalelser om alle forhold som omfattes av denne forordningen,
  - b) bistå Kommisjonen ved å forberede de tiltakene som skal treffes i henhold til denne forordningen. Dersom disse tiltakene omfatter tekniske krav, kan Kommisjonen ikke endre innholdet i disse uten forutgående samordning med byrået,
  - c) gi Kommisjonen den tekniske, vitenskapelige og administrative støtten den har behov for ved utførelsen av dens oppgaver,
  - d) treffe nødvendige tiltak innenfor den myndighet det er tillagt i henhold til denne forordningen eller annet EU-regelverk,
  - e) gjennomføre inspeksjoner, annen overvåkingsevne og undersøkelser som er nødvendige for å utføre dets oppgaver i henhold til denne forordningen, eller på anmodning fra Kommisjonen,
  - f) innenfor sitt ansvarsområde, og på vegne av medlemsstatene, ivareta de funksjonene og oppgavene de er pålagt i henhold til gjeldende internasjonale konvensjoner, særlig Chicago-konvensjonen,
  - g) bistå vedkommende nasjonale myndigheter når de utfører sine oppgaver, særlig ved å tilby et forum for utveksling av opplysninger og sakkunnskap,
  - h) når det gjelder spørsmål som omfattes av denne forordningen, på anmodning fra Kommisjonen bidra til opprettelse, måling, rapportering og analyse av ytelsesindikatorer, dersom unionsretten fastsetter ytelsesordninger knyttet til sivil luftfart,
  - i) fremme Unionens luftfartsstandarder og -regler på internasjonalt plan ved å opprette hensiktsmessig samarbeid med vedkommende myndigheter i tredjeland og internasjonale organisasjoner,

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- j) samarbeide med andre av Unionens institusjoner, organer, kontorer og byråer på områder der deres virksomhet er knyttet til tekniske aspekter ved sivil luftfart.

#### Artikkel 76

##### Byråets tiltak

1. Byrået skal på anmodning bistå Kommisjonen ved utarbeidingen av forslag til endringer i denne forordningen og delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter som vedtas på grunnlag av denne forordningen, i samsvar med prinsippene fastsatt i artikkel 4. Dokumentene som byrået framlegger for Kommisjonen for dette formålet, skal være i form av uttalelser.
2. Byrået skal utstede rekommandasjoner til Kommisjonen for anvendelsen av artikkel 70 og 71.
3. Byrået skal i samsvar med artikkel 115 og de gjeldende delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av denne forordningen, utstede sertifiserings-spesifikasjoner og andre detaljerte spesifikasjoner, akseptable samsvarskriterier og veiledningsmateriale for anvendelsen av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.
4. Byrået skal treffe de nødvendige beslutningene om anvendelsen av nr. 6 i denne artikkelen og artikkel 77–83, 85 og 126, og dersom den er tildelt oppgaver i henhold til artikkel 64 og 65.

Byrået kan gi unntak for enhver fysisk eller juridisk person som det har utstedt et sertifikat til i de situasjonene og på de vilkårene som er fastsatt i artikkel 71 nr. 1.

I et slikt tilfelle skal byrået umiddelbart underrette Kommisjonen og medlemsstatene gjennom det sentrale datalageret som er opprettet i henhold til artikkel 74, om de unntakene som er gitt, årsakene til at de er gitt, og eventuelt de nødvendige risikoreduserende tiltakene som er anvendt.

Dersom et unntak er gitt for et tidsrom på mer enn åtte påfølgende måneder, eller dersom byrået har gitt det samme unntaket gjentatte ganger og dets samlede varighet er mer enn åtte måneder, skal Kommisjonen vurdere om vilkårene angitt i artikkel 71 nr. 1 er oppfylt. Dersom den anser at dette ikke er tilfellet, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som inneholder dens beslutning om dette. Disse gjennomføringsrettsaktene skal kunn-

gjøres i *Den europeiske unions tidende*, og skal registreres av byrået i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74.

Byrået skal umiddelbart tilbakekalle unntaket etter underretning om nevnte gjennomføringsrettsakt.

5. Byrået skal avgi rapporter om inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter som foretas i henhold til artikkel 85.
6. Byrået skal uten utilbørlig forsinkelse reagere på et presserende sikkerhetsproblem som hører inn under denne forordningens virkeområde, ved å
  - a) fastsette korrigerende tiltak som skal treffes av fysiske og juridiske personer som det fungerer som vedkommende myndighet for, og ved å formidle tilknyttede opplysninger til disse personene, herunder direktiver eller rekommandasjoner, dersom dette er nødvendig for å sikre målene fastsatt i artikkel 1; byrået kan også utstede sikkerhetsmeldinger som inneholder ikke-bindende opplysninger eller anbefalinger rettet til andre fysiske og juridiske personer som er involvert i luftfartsvirksomhet,
  - b) fastsette sikkerhetsmål som skal oppnås og anbefale korrigerende tiltak som skal treffes av vedkommende nasjonale myndigheter, og ved å formidle tilknyttede opplysninger til disse vedkommende nasjonale myndighetene når dette er nødvendig for å sikre målene fastsatt i artikkel 1.

Med hensyn til bokstav b) skal vedkommende nasjonale myndigheter underrette byrået uten utilbørlig forsinkelse om tiltakene som er truffet for å nå de sikkerhetsmålene som er fastsatt av byrået. Dersom problemet i tillegg påvirker mer enn én medlemsstat, skal vedkommende nasjonale myndigheter samarbeide med byrået for å sikre at de tiltakene som er nødvendige for å nå disse sikkerhetsmålene, treffes på en samordnet måte.

7. Byrået skal avgi uttalelser om individuelle spesifikasjonsordninger for flygetid som er foreslått av medlemsstatene i henhold til de delegerte rettsaktene som er vedtatt i samsvar med artikkel 32 nr. 1 bokstav b), og som avviker fra sertifiseringsspesifikasjonene vedtatt av byrået.

#### Artikkel 77

##### Luftdyktighetsertifisering og miljøsertifisering

1. Når det gjelder produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

av ubemannede luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) og bokstav b) i), skal byrået, dersom det er relevant og angitt i Chicago-konvensjonen eller dens vedlegg, på vegne av medlemsstatene ivareta konstruksjons-, produksjons- eller registreringsstatens funksjoner og oppgaver, når disse funksjonene og oppgavene gjelder sertifisering av konstruksjon og obligatorisk informasjon om kontinuerlig luftdyktighet. For dette formålet skal det sær-  
lig

- a) for hver konstruksjon av et produkt og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer som det søkes om et typesertifikat, et begrenset typesertifikat, en endring av et typesertifikat eller et begrenset typesertifikat, herunder et supplerende typesertifikat, en godkjenning av en reparasjonsløsning eller godkjenning av opplysninger om driftsmessig egnethet, for i samsvar med artikkel 11 eller artikkel 56 nr. 1, fastsette og meddele søkeren sertifiseringsgrunnlaget,
  - b) for hver konstruksjon av en del eller utstyr som ikke er fastmontert, som det søkes om et sertifikat for i samsvar med artikkel 12, artikkel 13 eller artikkel 56 nr. 1, fastsette og meddele søkeren sertifiseringsgrunnlaget,
  - c) for luftfartøyer som det er søkt om flygetilatelset for i samsvar med artikkel 18 nr. 2 første ledd bokstav b) eller artikkel 56 nr. 1, utstede godkjenningen for tilhørende flygevilkår i forbindelse med konstruksjonen,
  - d) fastsette og gjøre tilgjengelig spesifikasjonene for luftdyktighet og miljøforenlighet som gjelder for konstruksjon av produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer som er underlagt en erklæring i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) eller artikkel 56 nr. 5,
  - e) ha ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til typesertifikater, begrensede typesertifikater, endringssertifikater, herunder supplerende typesertifikater, og godkjenninger av reparasjonsløsninger samt godkjenninger av opplysninger om driftsmessig egnethet for konstruksjon av produkter i samsvar med artikkel 11, artikkel 18 nr. 1 bokstav b) eller artikkel 56 nr. 1,
  - f) ha ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 når det gjelder sertifikater for konstruksjon av deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer i samsvar med artikkel 12, artikkel 13 og artikkel 56 nr. 1,
  - g) utstede de relevante miljødatabladene for konstruksjon av produkter som det sertifiserer i samsvar med artikkel 11 og artikkel 56 nr. 1,
  - h) sikre funksjoner for kontinuerlig luftdyktighet i forbindelse med konstruksjon av produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer som det har sertifisert, og som det utfører tilsyn med, herunder uten utilbørlig forsinkelse reagere på et sikkerhetsproblem og utstede og formidle relevante obligatoriske opplysninger.
2. Byrået har ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til
    - a) godkjenning av og erklæringer fra organisasjonene som er ansvarlige for konstruksjon av produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, i samsvar med artikkel 15 nr. 1, artikkel 19 nr. 1 bokstav g) og artikkel 56 nr. 1 og 5,
    - b) godkjenning av og erklæringer fra organisasjonene som er ansvarlig for produksjon, vedlikehold og sikring av kontinuerlig luftdyktighet for produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer, og av organisasjoner som er involvert i opplæring av personell med ansvar for frigivelse av et produkt, en del, utstyr som ikke er fastmontert, eller utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer etter vedlikehold i samsvar med artikkel 15, artikkel 19 nr. 1 bokstav g) og artikkel 56 nr. 1 og 5, dersom disse organisasjonene har sitt hovedforetak utenfor territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen.
  3. Byrået har ansvar for oppgavene i forbindelse med tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til erklæringer fra organisasjoner, i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og artikkel 56 nr. 5, og med hensyn til at konstruksjon av et produkt, en del, utstyr som ikke er fastmontert, eller utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer er i samsvar med detaljerte tekniske spesifikasjoner.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### Artikkel 78

##### Sertifisering av besetning

1. Byrået har ansvar for oppgavene i forbindelse med sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til godkjenninger av og erklæringer fra flygerutdanningsorganisasjoner og utdanningsorganisasjoner for kabinbesetningsmedlemmer og flymedisinske sentre nevnt i artikkel 24 og artikkel 56 nr. 1 og 5, dersom disse organisasjonene og sentrene har sitt hovedforetak utenfor territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen.
2. Byrået har ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til sertifikater og erklæringer for opplæringsinnretninger for flysimulering i samsvar med artikkel 25 og artikkel 56 nr. 1 og 5 i hvert av følgende tilfeller:
  - a) Innretningen drives av en organisasjon med hovedforetak utenfor territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen.
  - b) Innretningen befinner seg utenfor territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen.

#### Artikkel 79

##### Sertifisering av sikkerhetsrelatert flyplassutstyr

Med hensyn til det sikkerhetsrelaterte flyplassutstyret nevnt i artikkel 35 skal byrået

- a) fastsette og meddele søkeren de detaljerte spesifikasjonene for sikkerhetsrelatert flyplassutstyr som er underlagt sertifisering i samsvar med artikkel 35,
- b) fastsette og gjøre tilgjengelig de detaljerte spesifikasjonene for sikkerhetsrelatert flyplassutstyr som er underlagt en erklæring i samsvar med artikkel 35,
- c) ha ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til sertifikater for og erklæringer som gis i forbindelse med sikkerhetsrelatert flyplassutstyr i samsvar med artikkel 35.

#### Artikkel 80

##### ATM/ANS

1. Byrået har ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til

- a) sertifikatene for ATM/ANS-yterne nevnt i artikkel 41 dersom disse yterne har sitt hovedforetak utenfor de territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen, og de er ansvarlige for å yte ATM/ANS i luftrommet over det territoriet der traktatene får anvendelse,
- b) sertifikatene for ATM/ANS-yterne nevnt i artikkel 41 dersom disse yterne yter felles-europeisk ATM/ANS,
- c) sertifikatene for og erklæringene fra organisasjonene nevnt i artikkel 42 dersom disse organisasjonene er involvert i konstruksjon, produksjon eller vedlikehold av ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, herunder dersom de bidrar til gjennomføringen av forskningen for lufttrafikkstyring i Det felles europeiske luftrom (SESAR), som brukes ved yting av tjenestene nevnt i bokstav b) i dette nummeret,
- d) erklæringene fra ATM/ANS-yterne som byrået har utstedt et sertifikat til i samsvar med bokstav a) og b) i dette nummeret, med hensyn til ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter som er satt i drift av disse yterne i samsvar med artikkel 45 nr. 1.

2. Når det gjelder ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter nevnt i artikkel 45, herunder dersom de bidrar til gjennomføringen av SESAR, skal byrået, dersom de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 fastsetter det,
  - a) fastsette og meddele søkeren de detaljerte spesifikasjonene for ATM/ANS-systemene og ATM/ANS-komponentene som er underlagt sertifisering i samsvar med artikkel 45 nr. 2,
  - b) fastsette og gjøre tilgjengelig de detaljerte spesifikasjonene for ATM/ANS-systemene og ATM/ANS-komponentene som er underlagt en erklæring i samsvar med artikkel 45 nr. 2,
  - c) ha ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til sertifikater for og erklæringer som gis i forbindelse med ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter i samsvar med artikkel 45 nr. 2.

#### Artikkel 81

##### Sertifikat for utdanningsorganisasjoner for flygeledere

Byrået har ansvar for oppgavene i forbindelse med sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til sertifikatene for utdanningsorganisasjonene for flygeledere

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

nevnt i artikkel 51 dersom disse organisasjonene har sitt hovedforetak utenfor territoriene som medlemsstatene har ansvar for i henhold til Chicago-konvensjonen, og, dersom det er relevant, deres personell.

#### Artikkel 82

##### Tredjelands luftfartøyperatorer og internasjonalt sikkerhetstilsyn

1. Byrået har ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til tillatelser og erklæringer for driften av luftfartøyene og for luftfartøyperatorer nevnt i artikkel 60, med mindre en medlemsstat utfører operatørstatens funksjoner og oppgaver i forbindelse med de aktuelle luftfartøyperatorene.
2. Byrået har ansvar for oppgavene knyttet til sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2 med hensyn til tillatelser for luftfartøyer og flygere nevnt i artikkel 61 nr. 1 bokstav a).
3. Byrået skal på anmodning bistå Kommissjonen i gjennomføringen av forordning (EF) nr. 2111/2005 ved å foreta alle nødvendige sikkerhetsvurderinger, herunder besøk på stedet, av tredjelandsoperatører og myndigheter med ansvar for å føre tilsyn med dem. Det skal framlegge resultatene av disse vurderingene med passende anbefalinger til Kommissjonen.

#### Artikkel 83

##### Undersøkelser foretatt av byrået

1. Byrået skal, enten selv eller med hjelp av vedkommende nasjonale myndigheter eller godkjente organer, foreta de undersøkelsene som er nødvendige for utøvelsen av deres oppgaver i forbindelse med sertifisering, tilsyn og håndheving i samsvar med artikkel 62 nr. 2.
2. Med henblikk på å gjennomføre undersøkelsene nevnt i nr. 1 gis byrået myndighet til å
  - a) kreve at fysiske eller juridiske personer det har utstedt et sertifikat til, eller som har avgitt en erklæring til det, skal gi byrået alle nødvendige opplysninger,
  - b) kreve at disse personene gir muntlige forklaringer på alle fakta, dokumenter, gjenstander, prosedyrer eller andre emner som er relevante for å kunne fastslå hvorvidt personen overholder denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den,

- c) få adgang til disse personenes relevante lokaler, grunn og transportmidler,
- d) undersøke, kopiere eller lage utdrag fra alle dokumenter, registre eller data som innehas av eller er tilgjengelige for disse personene, uansett hvilket medium disse opplysningene er lagret på.

Byrået skal, dersom det er nødvendig for å fastslå om en person som det har utstedt et sertifikat til, eller som har avgitt en erklæring til det, overholder denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, også ha myndighet til utøve den myndigheten som er fastsatt i første ledd, i tilknytning til enhver annen juridisk eller fysisk person som med rimelighet kan forventes å inneha eller ha tilgang til opplysninger som er relevante for nevnte formål. Myndigheten fastsatt i dette nummeret skal utøves i samsvar med nasjonal rett i den medlemsstaten eller det tredjelandet der undersøkelsen finner sted, idet det tas behørig hensyn til rettighetene og de rettmessige interessene til de berørte personene, og i samsvar med forholdsmessighetsprinsippet.

Dersom det i henhold til gjeldende nasjonal rett kreves forhåndstillatelse fra en rettsmyndighet eller forvaltningsmyndighet i den berørte medlemsstaten eller det berørte tredjelandet for å få adgang til relevante lokaler, grunn og transportmidler som nevnt i bokstav c) i første ledd, skal slik myndighet utøves først etter at slik forhåndstillatelse er innhentet.

3. Byrået skal sikre at medlemmene av dens personell og eventuelt andre sakkyndige som deltar i undersøkelsen, er tilstrekkelig kvalifisert, har fått tilstrekkelige instruksjoner og er behørig godkjent. Disse personene skal utøve sin myndighet mot framvisning av en skriftlig tillatelse.
4. Vedkommende myndigheters tjenestemenn i den medlemsstaten der undersøkelsen skal foretas, skal på anmodning fra byrået bistå det med å gjennomføre undersøkelsen. Dersom slik bistand er nødvendig, skal byrået i god tid før undersøkelsen underrette medlemsstaten på hvis territorium undersøkelsen skal foretas, om undersøkelsen og om hvilken bistand som kreves.

#### Artikkel 84

##### Bøter og tvangsmulker

1. Kommissjonen kan på anmodning fra byrået i samsvar med denne forordningen ilegge en

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

juridisk eller fysisk person som byrået har utstedt et sertifikat til, eller som har avgitt en erklæring til det, én eller begge av følgende:

- a) En bot, dersom denne personen forsettlig eller uaktsomt har overtrådt en av bestemmelsene i denne forordningen eller i de delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den.
  - b) En tvangsmulkt dersom vedkommende person fortsetter å overtre en av disse bestemmelsene, for å tvinge vedkommende til å overholde disse bestemmelsene.
2. Bøter og tvangsmulker som nevnt i nr. 1 skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. De skal fastsettes idet det tas hensyn til hvor alvorlig saken er, og særlig til i hvilket omfang sikkerheten eller vern av miljøet er satt i fare, virksomheten som overtredelsen gjelder, og den økonomiske kapasiteten til den berørte fysiske eller juridiske personen.
 

Bøtenes beløp skal ikke overstige 4 % av den berørte fysiske eller juridiske personens årlige inntekt eller omsetning. Tvangsmulktenes beløp skal ikke overstige 2,5 % av den berørte fysiske eller juridiske personens årlige inntekt eller omsetning.
  3. Kommisjonen skal ilegge bøter og tvangsmulker i henhold til nr. 1 bare dersom andre tiltak fastsatt i denne forordningen og i de delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den for å håndtere slike overtredelser, er utilstrekkelige eller uforholdsmessige.
  4. Med hensyn til ileggelse av bøter og tvangsmulker i samsvar med denne artikkelen skal Kommisjonen vedta delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 128 der det fastsettes
    - a) detaljerte kriterier og en detaljert metode for å fastsette beløpene for bøtene og tvangsmulktenes,
    - b) nærmere regler for undersøkelser, tilknyttede tiltak og rapportering samt beslutningstaking, herunder bestemmelser om retten til å forsvare seg, dokumentinnsyn, juridisk representasjon, fortrolighet og midlertidige bestemmelser, og
    - c) prosedyrer for innkreving av bøter og tvangsmulker.
  5. Domstolen har full domsmyndighet til å prøve Kommisjonens beslutninger truffet i henhold til nr. 1. Den kan oppheve, redusere eller øke boten eller tvangsmulken som er ilagt.
  6. Kommisjonens beslutninger truffet i henhold til nr. 1 skal ikke være av strafferettslig art.

## Artikkel 85

### Overvåking av medlemsstatene

1. Byrået skal bistå Kommisjonen ved overvåking av medlemsstatenes anvendelse av denne forordningen og de delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, ved å gjennomføre inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter. Slik inspeksjon og andre overvåkingsaktiviteter skal også ta sikte på å bistå medlemsstatene med å sikre ensartet anvendelse av denne forordningen og de delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, og med å dele beste praksis.
 

Byrået skal avgi rapporter til Kommisjonen om inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter som foretas i henhold til dette nummeret.
2. Med hensyn til å gjennomføre inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter nevnt i nr. 1 gis byrået myndighet til å
  - a) kreve at vedkommende nasjonale myndighet og enhver fysisk eller juridisk person som omfattes av denne forordningen, gir byrået alle nødvendige opplysninger,
  - b) kreve at disse myndighetene og personene gir muntlige forklaringer om alle fakta, dokumenter, gjenstander, prosedyrer eller andre emner som er relevante for å kunne fastslå hvorvidt en medlemsstat overholder denne forordningen og de delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den,
  - c) få adgang til disse myndighetenes og personenes relevante lokaler, grunn og transportmidler,
  - d) undersøke, kopiere eller lage utdrag fra alle dokumenter, registre eller data som innehas av eller er tilgjengelige for disse myndighetene og personene, uansett hvilket medium disse opplysningene er lagret på.

Byrået skal, dersom det kreves for å fastslå om en medlemsstat overholder denne forordningen og de delegerede rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, også ha myndighet til utøve den myndigheten som er fastsatt i første ledd i tilknytning til enhver annen juridisk eller fysisk person som med rimelighet kan forventes å ha eller ha tilgang til opplysninger som er relevante for nevnte formål.

Myndigheten fastsatt i dette nummeret skal utøves i samsvar med nasjonal rett i den medlemsstaten der inspeksjonen eller andre overvåkingsaktiviteter finner sted, idet det tas



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

behørig hensyn til rettighetene og de rettmessige interessene til de myndighetene og personene som berøres, samt i samsvar med forholdsmessighetsprinsippet. Dersom det i henhold til gjeldende nasjonal rett kreves forhåndstillatelse fra en rettsmyndighet eller forvaltningsmyndigheten i den berørte medlemsstaten for å få adgang til relevante lokaler, grunn og transportmidler som nevnt i bokstav c) i første ledd, skal slik myndighet utøves først etter at slik forhåndstillatelse er innhentet.

3. Byrået skal sikre at medlemmene av dets personell og eventuelt andre sakkyndige som deltar i inspeksjonen eller andre overvåkingsaktiviteter, er tilstrekkelig kvalifisert og har fått tilstrekkelige instruksjoner. Ved inspeksjoner skal disse personene utøve sin myndighet mot framvisning av en skriftlig tillatelse.

Byrået skal i god tid før inspeksjonen underrette den berørte medlemsstaten om aktivitetens gjenstand og formål, datoen da den skal innledes, og om identiteten til medlemmene av dens personell og enhver annen sakkyndig som skal utføre nevnte aktivitet.

4. Den berørte medlemsstaten skal lette inspeksjonen eller andre overvåkingsaktiviteter. Den skal sikre at de myndighetene og personene som berøres, samarbeider med byrået.

Dersom en juridisk eller en fysisk person ikke samarbeider med byrået, skal vedkommende myndigheter i den berørte medlemsstaten yte nødvendig bistand til byrået for at det skal kunne utføre inspeksjonen eller andre overvåkingsaktiviteter.

5. Dersom en inspeksjon eller en annen overvåkingsaktivitet som foretas i samsvar med denne artikkelen, innebærer en inspeksjon eller annen overvåkingsaktivitet som berører en juridisk eller fysisk person som er omfattet av denne forordningen, får artikkel 83 nr. 2, 3 og 4 anvendelse.
6. På anmodning fra medlemsstaten skal rapporter som utarbeides av byrået i henhold til nr. 1, være tilgjengelige for den på det eller de offisielle språkene i medlemsstaten der inspeksjonen fant sted.
7. Byrået skal offentliggjøre et sammendrag av opplysninger om den enkelte medlemsstats anvendelse av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den. Det skal ta med disse opplysningene i den årlige sikkerhetsrapporten nevnt i artikkel 72 nr. 7.
8. Byrået skal bidra til vurderingen av virkningen av gjennomføringen av denne forordningen og

de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, uten at det berører Kommisjonens vurdering i henhold til artikkel 124, og idet det tas hensyn til målene fastsatt i artikkel 1.

9. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere regler for byråets arbeidsmetoder ved utførelse av oppgavene i henhold til denne artikkelen. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

#### Artikkel 86

#### Forskning og innovasjon

1. Byrået skal bistå Kommisjonen og medlemsstatene med å finne viktige forskningstemaer på området sivil luftfart for å bidra til å sikre konsekvens og samordning mellom offentlig finansiert forskning og utvikling og politikk som hører inn under denne forordningens virkeområde.
2. Byrået skal bistå Kommisjonen med utformingen og gjennomføringen av Unionens relevante rammeprogrammer for forskning og innovasjon og de relevante årlige og flerårige arbeidsprogrammene, herunder ved gjennomføringen av evalueringsprosedyrer, i forbindelse med gjennomgåelsen av finansierte prosjekter og bruken av resultatene fra forsknings- og utviklingsprosjektene.

Byrået skal gjennomføre de delene av rammeprogrammet for forskning og innovasjon som er knyttet til sivil luftfart, dersom Kommisjonen har delegert den relevante myndigheten til å gjøre det.

3. Byrået kan utvikle og finansiere forskning som er strengt begrenset til bedring av den virksomhet som inngår i byråets ansvarsområde. Byråets forskningsbehov og forskningsvirksomhet skal inngå i dets årlige arbeidsprogram.
4. Resultatene fra forskning som er finansiert av byrået, skal offentliggjøres, med mindre gjeldende regler for immaterialrett eller sikkerhetsreglene nevnt i artikkel 123 er til hinder for slik offentliggjøring.
5. I tillegg til oppgavene fastsatt i nr. 1–4 i denne artikkelen og i artikkel 75 kan byrået også delta i ad hoc-forskningsaktiviteter, forutsatt at disse aktivitetene er forenlige med byråets oppgaver og målene i denne forordningen.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### Artikkel 87

#### Miljøvern

1. Tiltakene truffet av byrået når det gjelder utslipp og støy med hensyn til sertifisering av konstruksjon av produkter i samsvar med artikkel 11, skal ha som mål å hindre betydelige skadelige virkninger på klima, miljø og menneskers helse forårsaket av de aktuelle produktene for sivil luftfart, idet det tas behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, miljøfordeler, teknisk gjennomførbarhet og økonomiske konsekvenser.
2. Kommisjonen, byrået, andre av Unionens institusjoner, organer, kontorer og byråer og medlemsstatene skal innenfor sine respektive ansvarsområder samarbeide om miljøspørsmål, herunder dem som er nevnt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF<sup>38</sup> og forordning (EF) nr. 1907/2006, med sikte på å sikre at den gjensidige avhengigheten mellom klima og miljøvern, menneskers helse og andre, tekniske områder innenfor sivil luftfart tas i betraktning, idet det tas behørig hensyn til internasjonale standarder og anbefalt praksis, miljøfordeler, teknisk gjennomførbarhet og økonomiske konsekvenser.
3. Dersom byrået har den nødvendige sakkunnskapen, skal det bistå Kommisjonen med utformingen og samordningen av miljøvernpolitikken og -tiltakene innen sivil luftfart, særlig ved å utføre studier og simuleringer og yte teknisk rådgivning, idet det tas hensyn til den gjensidige avhengigheten mellom klima og miljøvern, menneskers helse og andre, tekniske områder innenfor sivil luftfart.
4. For å underrette berørte parter og allmennheten skal byrået minst hvert tredje år offentliggjøre en miljøgjennomgåelse, som skal gi en objektiv beskrivelse av miljøvernsituasjonen med hensyn til sivil luftfart i Unionen.

Ved utarbeiding av denne gjennomgåelsen skal byrået i hovedsak bygge på opplysninger som allerede er tilgjengelige for Unionens institusjoner og organer, samt på offentlig tilgjengelig informasjon.

Byrået skal samarbeide med medlemsstatene og rådføre seg med berørte parter og organisasjoner ved utarbeidingen av denne gjennomgåelsen.

Denne gjennomgåelsen skal også inneholde anbefalinger med sikte på å forbedre miljøvernnivået på området sivil luftfart i Unionen.

### Artikkel 88

#### Gjensidig avhengighet mellom flysikkerhet og luftfartssikkerhet i sivil luftfart

1. Kommisjonen, byrået og medlemsstatene skal samarbeide om sikkerhetsspørsmål i forbindelse med sivil luftfart, herunder nettsikkerheten, dersom det foreligger gjensidig avhengighet mellom flysikkerhet og luftfartssikkerhet i sivil luftfart.
2. Dersom det foreligger gjensidig avhengighet mellom flysikkerhet og luftfartssikkerhet i sivil luftfart, skal byrået på anmodning gi teknisk bistand til Kommisjonen, dersom byrået har relevant sakkunnskap innenfor sikkerhet, ved gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008<sup>39</sup> og andre relevante bestemmelser i Unionens regelverk.
3. For å bidra til å beskytte sivil luftfart mot ulovlige inngrep dersom det foreligger gjensidig avhengighet mellom flysikkerhet og luftfartssikkerhet i sivil luftfart, skal byrået om nødvendig og uten utilbørlig forsinkelse reagere på et presserende problem som er av felles interesse for medlemsstatene, og som hører inn under denne forordningens virkeområde ved å
  - a) treffe tiltak i henhold til artikkel 77 nr. 1 bokstav h) for å håndtere svakheter i luftfartøykonstruksjon,
  - b) anbefale korrigerende tiltak som skal treffes av vedkommende nasjonale myndigheter eller fysiske og juridiske personer som omfattes av denne forordningen, og/eller formidle relevante opplysninger til disse myndighetene og personene, dersom problemet påvirker luftfartøyoperasjoner, herunder risikoene for sivil luftfart i konfliktsoner.

Før byrået treffer tiltakene nevnt i bokstav a) og b) i første ledd, skal det innhente samtykke fra Kommisjonen og rådføre seg med medlemsstatene. Byrået skal basere disse tiltakene, dersom det er mulig, på Unionens

<sup>38</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippkvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

<sup>39</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

felles risikovurderinger og ta hensyn til behovet for en rask reaksjon i nødstilfeller.

#### Artikkel 89

##### **Gjensidig avhengighet mellom sikkerhet i sivil luftfart og sosioøkonomiske faktorer**

1. Kommisjonen, byrået, andre av Unionens institusjoner, organer, kontorer og byråer og medlemsstatene skal innenfor sine respektive ansvarsområder samarbeide med sikte på å sikre at den gjensidige avhengigheten mellom sikkerhet i sivil luftfart og tilhørende sosioøkonomiske faktorer tas i betraktning, herunder i framgangsmåter med forskriftskomite, tilsyn og gjennomføringen av en rettferdighetskultur som definert i artikkel 2 i forordning (EU) nr. 376/2014, for å håndtere sosioøkonomiske risikoer for flysikkerheten.
2. Byrået skal rådføre seg med berørte parter når de håndterer slik gjensidig avhengighet.
3. Byrået skal hvert tredje år offentliggjøre en gjennomgåelse som skal gi en objektiv beskrivelse av hva som er gjort, og hvilke tiltak som er truffet, særlig de som håndterer den gjensidige avhengigheten mellom sikkerheten i sivil luftfart og sosioøkonomiske faktorer.

#### Artikkel 90

##### **Internasjonalt samarbeid**

1. Byrået skal på anmodning bistå Kommisjonen med å ivareta forholdet til tredjeland og internasjonale organisasjoner i forbindelse med spørsmål som omfattes av denne forordningen. Slik bistand skal særlig bidra til harmonisering av regler og gjensidig anerkjennelse av sertifikater, i europeisk industris interesse og til fremme av europeiske flysikkerhetsstandarder.
2. Byrået kan samarbeide med vedkommende myndigheter i tredjeland og med internasjonale organisasjoner som har myndighet i spørsmål som omfattes av denne forordningen. For dette formålet kan byrået i forutgående samråd med Kommisjonen opprette samarbeidsavtaler med disse myndighetene og internasjonale organisasjonene. Disse samarbeidsavtalene skal ikke medføre juridiske forpliktelser for Unionen og dens medlemsstater.
3. Byrået skal bistå medlemsstatene med å utøve deres rettigheter og oppfylle deres forpliktelser i henhold til internasjonale avtaler i for-

bindelse med spørsmål som omfattes av denne forordningen, særlig deres rettigheter og forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen.

Byrået kan fungere som en regional organisasjon for sikkerhetstilsyn innenfor rammen av ICAO.

4. Byrået skal i samarbeid med Kommisjonen og medlemsstatene registrere og ved behov oppdatere følgende opplysninger i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74:
  - a) Opplysninger om hvorvidt denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, og tiltakene som er truffet av byrået i henhold til denne forordningen, er i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis.
  - b) Andre opplysninger om gjennomføringen av denne forordningen som er felles for alle medlemsstater, og som er relevant for overvåking fra ICAO av hvorvidt medlemsstatene overholder Chicago-konvensjonen og internasjonale standarder og anbefalt praksis.

Medlemsstatene skal bruke disse opplysningene når de gjennomfører sine forpliktelser i henhold til artikkel 38 i Chicago-konvensjonen, og når de gir ICAO informasjon i henhold til ICAOS program for sikkerhetstilsyn.

5. Uten at det berører relevante bestemmelser i traktaten, skal Kommisjonen, byrået og vedkommende nasjonale myndigheter som er involvert i ICAO-virksomhet, samarbeide via et nettverk av sakkyndige om tekniske spørsmål som hører inn under denne forordningens virkeområde og som er knyttet til ICAOs arbeid. Byrået skal gi dette nettverket nødvendig administrativ bistand, herunder bistå ved forberedelse og organisering av møtene.
6. I tillegg til oppgavene fastsatt i nr. 1–5 i denne artikkelen og i artikkel 75 kan byrået også delta i teknisk ad hoc-samarbeid og forsknings- og bistandsprosjekter med tredjeland og internasjonale organisasjoner, forutsatt at disse aktivitetene er forenlige med byråets oppgaver og målene fastsatt i artikkel 1.

#### Artikkel 91

##### **Krisehåndtering i luftfarten**

1. Byrået skal, innenfor sitt ansvarsområde, i samarbeid med andre berørte parter bidra til at det raskt treffes tiltak ved kriser i luftfarten, og til at konsekvensene av disse krisene begrenses.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Byrået skal delta i Den europeiske enhet for koordinering av kriser i luftfarten (EACCC), opprettet i samsvar med artikkel 18 i kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011<sup>40</sup>.

#### Artikkel 92

##### Opplæring på luftfartsområdet

1. For å fremme beste praksis og ensartethet i gjennomføringen av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, kan byrået, etter anmodning fra en yter av opplæring på luftfartsområdet, vurdere om den aktuelle yteren og dens opplæringskurs oppfyller kravene som er fastsatt av byrået og offentliggjort i dets offisielle publikasjon. Etter at slik oppfyllelse er fastslått, har yteren rett til å holde opplæringskurs som er godkjent av byrået.
2. Byrået kan tilby opplæring først og fremst rettet til sitt og vedkommende nasjonale myndigheters personell, men også til vedkommende myndigheter i tredjeland eller internasjonale organisasjoner, fysiske og juridiske personer som omfattes av denne forordningen, og andre berørte parter, enten ved hjelp av egne opplæringsressurser eller eventuelt ved å benytte eksterne opplæringsyttere.

#### Artikkel 93

##### Gjennomføring av det felles europeiske luftrom

Byrået skal, dersom det har relevant sakkunnskap og på anmodning, gi teknisk bistand til Kommisjonen ved gjennomføringen av det felles europeiske luftrom, særlig ved å

- a) foreta tekniske inspeksjoner, tekniske undersøkelser og studier,
- b) i spørsmål som omfattes av denne forordningen, bidra i samarbeid med organet for ytelsesvurdering fastsatt i artikkel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 til gjennomføringen av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettverksfunksjoner,
- c) bidra til gjennomføringen av ATM-hovedplanen, herunder utvikling og innføring av SESAR-programmet.

<sup>40</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1).

#### AVSNITT II

##### Intern struktur

#### Artikkel 94

##### Rettslig status, sete og lokalkontorer

1. Byrået er et unionsorgan. Det er et eget rettssubjekt.
2. I hver medlemsstat skal byrået ha den mest omfattende rettslige handleevnen som en juridisk person kan ha i henhold til nasjonal lovgivning. Det kan særlig erverve og avhende løsøre og fast eiendom og være part i en rettsak.
3. Byråets sete skal være Köln i Forbundsrepublikken Tyskland.
4. Byrået kan opprette lokalkontorer i medlemsstatene eller samlokalisere personell i Unionens delegasjoner i tredjeland, i samsvar med artikkel 104 nr. 4.
5. Byrået skal være rettslig representert ved sin daglige leder.

#### Artikkel 95

##### Personell

1. Vedtektene for Den europeiske unions tjenestemenn, ansettelsesvilkårene for andre ansatte i Den europeiske union<sup>41</sup> og regler vedtatt i en avtale mellom Den europeiske unions institusjoner med henblikk på anvendelse av disse vedtektene og ansettelsesvilkårene får anvendelse på byråets personell.
2. Byrået kan benytte seg av nasjonale sakkyndige som stilles til rådighet eller annet personell som ikke er ansatt i byrået. Styret skal gjøre vedtak som fastsetter regler for nasjonale sakkyndige som stilles til rådighet for byrået.

#### Artikkel 96

##### Privilegier og immunitet

Protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet, som er vedlagt TEU og TEUV, får anvendelse på byrået og dens personell.

<sup>41</sup> Rådsforordning (EØF, Euratom, EKSF) nr. 259/68 av 29. februar 1968 om fastsettelse av vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte i De europeiske fellesskap samt om særskilte midlertidige tiltak for tjenestemenn i Kommisjonen (EFT L 56 av 4.3.1968, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### Artikkel 97

##### Erstatningsansvar

1. Byråets erstatningsansvar i kontraktsforhold skal være underlagt den lovgivningen som gjelder for den aktuelle kontrakten.
2. Domstolen har myndighet til å treffe beslutning i henhold til en voldgiftsklausul i en kontrakt inngått av byrået.
3. For ansvar utenfor kontraktsforhold skal byrået, i samsvar med de alminnelige rettsprinsippene som er felles for medlemsstatenes rettssystemer, erstatte enhver skade som byrået eller dets ansatte volder i tjenesten.
4. Domstolen har myndighet til å avgjøre tvister om erstatning for skader nevnt i nr. 3.
5. Personellets personlige ansvar overfor byrået er underlagt bestemmelsene i vedtektene eller ansettelsesvilkårene som gjelder for dem.

#### Artikkel 98

##### Styrets oppgaver

1. Byrået skal ha et styre.
2. Styret skal
  - a) utnevne daglig leder og eventuelt forlenge daglig leders mandatperiode eller avsette vedkommende i samsvar med artikkel 103,
  - b) vedta en konsolidert årsberetning om byråets virksomhet og senest 1. juli hvert år oversende den til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Revisjonsretten. Den konsoliderte årsberetningen skal offentliggjøres,
  - c) hvert år vedta byråets programplanleggingsdokument med et flertall på to tredeler av stemmeberettigede medlemmer og i samsvar med artikkel 117,
  - d) vedta byråets årlige budsjett med et flertall på to tredeler av stemmeberettigede medlemmer og i samsvar med artikkel 120 nr. 11,
  - e) fastsette framgangsmåter for daglig leders beslutningstaking, som angitt i artikkel 115 og 116,
  - f) utføre sine oppgaver i forbindelse med byråets budsjett i henhold til artikkel 120, 121 og 125,
  - g) utnevne medlemmene av klageinstansen i henhold til artikkel 106,
  - h) utøve disiplinærmyndighet overfor daglig leder,
  - i) avgi uttalelse om regler som gjelder gebyrer og avgifter som nevnt i artikkel 126,

- j) fastsette sin forretningsorden,
- k) treffe beslutning om byråets språkordning,
- l) treffe beslutninger om opprettelsen byråets indre strukturer på ledernivå og, om nødvendig, endringer av disse,
- m) i samsvar med nr. 6, og med hensyn til byråets personell, utøve den myndigheten som i henhold til vedtektene er tillagt ansettelsesmyndigheten, og som i henhold til ansettelsesvilkårene for andre ansatte er tillagt den myndigheten som har fullmakt til å inngå en arbeidsavtale (heretter kalt «ansettelsesmyndighetens myndighet»),
- n) vedta egnede regler for å gjennomføre vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte i samsvar med artikkel 110 i vedtektene for tjenestemenn,
- o) vedta regler for forebygging og behandling av interessekonflikter med hensyn til sine medlemmer og medlemmene av klageinstansen,
- p) sikre tilstrekkelig oppfølging av resultatene og anbefalingene fra de interne eller eksterne revisjonsberetningene og vurderingene samt fra undersøkelsene til Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)<sup>42</sup>,
- q) vedta de finansielle reglene som får anvendelse på byrået, i samsvar med artikkel 125,
- r) utnevne en regnskapsfører, underlagt vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte, som skal være fullstendig uavhengig i utførelsen av sine oppgaver,
- s) vedta en strategi for bedrageribekjempelse som står i forhold til bedrageririsikoen, der det tas hensyn til kostnadene og nytten ved de tiltakene som skal gjennomføres,
- t) avgi uttalelse om utkastet til det europeiske flysikkerhetsprogrammet i samsvar med artikkel 5,
- u) vedta den europeiske flysikkerhetsplanen i samsvar med artikkel 6,
- v) treffe behørig begrunnede beslutninger med hensyn til å oppheve immunitet i samsvar med artikkel 17 i protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet, som er vedlagt TEU og TEUV,

<sup>42</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 av 11. september 2013 om undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF), og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 og rådsforordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 av 18.9.2013, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- w) fastsette framgangsmåter for hensiktsmessig samarbeid mellom byrået og nasjonale rettsmyndigheter, uten at det berører forordning (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014.
3. Styret kan gi daglig leder råd i alle spørsmål som er knyttet til områder omfattet av denne forordningen.
  4. Styret skal opprette et rådgivende organ som representerer alle berørte parter som påvirkes av byråets arbeid, som styret skal rådspørre før det treffer beslutninger på områdene nevnt i nr. 2 bokstav c), e), f) og i). I tillegg kan styret beslutte å rådspørre det rådgivende organet om andre spørsmål nevnt i nr. 2 og 3. Styret skal ikke i noe tilfelle være bundet av det rådgivende organets uttalelse.
  5. Styret kan opprette arbeidsgrupper for å bistå ved utøvelsen av dets oppgaver, herunder forberedelse av beslutninger og overvåking av gjennomføringen av dem.
  6. Styret skal i samsvar med artikkel 110 i vedtektene, vedta en beslutning med hjemmel i artikkel 2 nr. 1 i vedtektene og artikkel 6 i ansettelsesvilkårene for andre ansatte som delegerer ansettelsesmyndighetens relevante myndighet til den daglige lederen og definerer vilkårene for når denne delegeringen av myndighet kan avbrytes. Daglig leder skal ha tilatelse til å delegerer denne myndigheten videre.
- Dersom særlige omstendigheter krever det, kan styret gjennom en beslutning midlertidig suspendere delegeringen av ansettelsesmyndighetens myndighet til den daglige lederen og den myndigheten som er delegert videre av denne, og utøve denne myndigheten selv eller delegerer den til et av sine medlemmer eller til en annen ansatt enn den daglige lederen.
2. Styremedlemmene og deres vararepresentanter skal utnevnes på grunnlag av sin kunnskap, sin anerkjente erfaring og sitt engasjement innenfor sivil luftfart, idet det tas hensyn til relevante lederegenskaper og administrativ og budsjettrelatert sakkunnskap, som skal anvendes til å fremme målene i denne forordningen. Medlemmene skal ha det overordnede ansvaret minst for sikkerhetspolitikken for sivil luftfart i sine respektive medlemsstater.
  3. Alle parter som er representert i styret, skal tilstrebe å begrense utskiftingen av representanter, for å sikre kontinuiteten i arbeidet i styret. Alle parter skal ta sikte på å oppnå en jevn fordeling av menn og kvinner i styret.
  4. Eventuell deltakelse fra representanter for europeiske tredjeland med observatørstatus i styret og vilkårene for slik deltakelse skal fastsettes i avtalene nevnt i artikkel 129.
  5. Det rådgivende organet som er nevnt i artikkel 98 nr. 4, skal utnevne fire av sine medlemmer til å delta med observatørstatus i styret. De skal så bredt som mulig representere de forskjellige synspunkter i det rådgivende organet. Den første mandatperioden skal være 48 måneder og skal kunne forlenges.

#### Artikkel 100

##### Styrets leder

1. Styret skal velge en leder og en nestleder blant de stemmeberettigede medlemmene. Nestlederen skal automatisk ta lederens plass dersom vedkommende er forhindret fra å ivareta sine plikter.
2. Lederens og nestlederens mandatperiode skal være fire år og skal kunne forlenges én gang med ytterligere fire år. Dersom de opphører å være styremedlemmer når som helst i løpet av mandatperioden, skal deres mandatperiode automatisk utløpe samtidig.

#### Artikkel 99

##### Styrets sammensetning

1. Styret skal være sammensatt av representanter fra medlemsstatene og fra Kommisjonen, og alle har stemmerett. Hver medlemsstat skal utnevne ett medlem til styret og to vararepresentanter. Et varamedlem skal bare representere medlemmet i hans eller hennes fravær. Kommisjonen skal utnevne to representanter med vararepresentanter. Mandatperioden for styrets medlemmer og deres vararepresentanter skal være fire år. Mandatperioden skal kunne forlenges.

#### Artikkel 101

##### Styrets møter

1. Styrelederen skal innkalle til styremøtene.
2. Styret skal ha minst to ordinære møter i året. I tillegg skal det tre sammen på anmodning fra lederen, Kommisjonen eller minst en tredel av styremedlemmene.
3. Byråets daglige leder skal delta i drøftingene uten å ha stemmerett.
4. Medlemmene av styret kan, i samsvar med dets forretningsorden, bistås av rådgivere eller sakkyndige.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

5. Styret kan invitere enhver person som har synspunkter som kan være av interesse, til å delta på møtene med observatørstatus.
6. Byrådet sørger for styrets sekretariat.

#### Artikkel 102

##### Styrets avstemningsregler

1. Med forbehold for artikkel 98 nr. 2 bokstav c) og d) og artikkel 103 nr. 7 skal styret treffe beslutninger med flertall av de stemmeberettigede medlemmene. På anmodning fra et styremedlem skal beslutningen nevnt i artikkel 98 nr. 2 bokstav k) treffes ved enstemmighet.
2. Hvert medlem utnevnt i henhold til artikkel 99 nr. 1 skal ha én stemme. Ved et medlems fravær har vedkommendes vararepresentant rett til å utøve stemmeretten. Verken observatører eller byråets daglige leder skal ha stemmerett.
3. Styrets forretningsorden skal fastsette nærmere regler for avstemningen, særlig vilkårene for at et medlem kan handle på vegne av et annet, samt eventuelle regler for beslutningsdyktighet.
4. For at beslutninger i budsjettspørsmål og om menneskelige ressurser skal kunne vedtas, krever særlig spørsmål nevnt i artikkel 98 nr. 2 bokstav d), f), h), m), n), o) og q) positiv stemmegivning fra Kommissjonen.

#### Artikkel 103

##### Daglig leder

1. Daglig leder skal ansettes som midlertidig ansatt i byrådet i henhold til artikkel 2 bokstav a) i tjenestevilkårene for andre ansatte.
2. Daglig leder skal utnevnes av styret på grunnlag av kvalifikasjoner og dokumentert kompetanse og erfaring som er relevant for sivil luftfart, fra en liste over kandidater foreslått av Kommissjonen, etter en åpen og oversiktlig utvelgelsesprosess.

Når avtalen med daglig leder inngås, skal byrådet representeres av styrets leder.

Før utnevnelsen skal den kandidaten som styret har valgt, oppfordres til å avgi en erklæring til vedkommende komité i Europaparlamentet og svare på spørsmål fra dens medlemmer.

3. Daglig leder utnevnes for et tidsrom på fem år. Ved utgangen av dette tidsrommet skal Kommissjonen vurdere blant annet arbeidet utført av daglig leder og byråets framtidige oppgaver og utfordringer. Halvveis i dette tidsrommet kan den daglige lederen oppfordres til å avgi

en erklæring til vedkommende komité i Europaparlamentet og svare på spørsmål fra dens medlemmer om daglig leders arbeid.

4. Styret kan på forslag fra Kommissjonen, som tar hensyn til vurderingen nevnt i nr. 3, forlenge daglig leders mandatperiode én gang med høyst fem år. Før styret forlenger daglig leders mandatperiode, skal det underrette Europaparlamentet om at det har til hensikt å forlenge daglig leders mandatperiode. I løpet av den siste måneden før slik forlengelse kan direktøren oppfordres til å avgi en erklæring til vedkommende komité i Europaparlamentet og svare på spørsmål fra dens medlemmer.
5. En daglig leder hvis mandat er blitt forlenget, kan ikke delta i en ny utvelgelsesprosess for samme stilling ved utgangen av det samlede tidsrommet.
6. Daglig leder kan avsettes fra sin stilling bare etter en beslutning truffet av styret på forslag fra Kommissjonen.
7. Styret skal treffe beslutning om utnevnelse av, forlengelse av mandatperioden til eller avsettelse av daglig leder på grunnlag av et flertall på to tredeler av styrets stemmeberettigede medlemmer.
8. Daglig leder kan bistås av én eller flere direktører. Dersom daglig leder er fraværende eller forhindret, skal en av direktørene erstatte vedkommende.

#### Artikkel 104

##### Daglig leders ansvarsområde

1. Daglig leder skal lede byrådet. Daglig leder er ansvarlig overfor styret. Med forbehold for Kommissjonens og styrets myndighet skal daglig leder opptre uavhengig i utøvelsen av sitt arbeid, og skal verken be om eller motta instruksjoner fra noen regjering eller noe annet organ.
2. Daglig leder skal avgi rapport til Europaparlamentet om utførelsen av sine oppgaver når vedkommende oppfordres til dette. Rådet kan oppfordre daglig leder om å avgi rapport om utførelsen av sine oppgaver.
3. Daglig leder er ansvarlig for gjennomføringen av de oppgavene byrådet er tildelt ved denne forordningen eller andre unionsrettsakter. Daglig leder har særlig ansvar for
  - a) å godkjenne byråets tiltak som angitt i artikkel 76, innenfor de rammene som er fastsatt i denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den,

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- b) å treffe beslutninger om undersøkelser, inspeksjoner og andre overvåkingsaktiviteter som fastsatt i artikkel 83 og 85,
  - c) å treffe beslutninger om tildeling av oppgaver til godkjente organer i samsvar med artikkel 69 nr. 1, og om gjennomføringen av undersøkelser på vegne av byrået av vedkommende nasjonale myndigheter eller godkjente organer i samsvar med artikkel 83 nr. 1,
  - d) å treffe nødvendige tiltak med hensyn til byråets virksomhet knyttet til internasjonalt samarbeid i samsvar med artikkel 90,
  - e) å treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at byråets virksomhet er i samsvar med denne forordningen, herunder vedta interne administrative instruksjoner og offentliggjøre meldinger,
  - f) å gjennomføre beslutningene truffet av styret,
  - g) å utarbeide den konsoliderte årsberetningen om byråets virksomhet og framlegge den for styret for vedtakelse,
  - h) å utarbeide et utkast til overslag over byråets inntekter og utgifter i henhold til artikkel 120 og gjennomføre budsjettet i henhold til artikkel 121,
  - i) å delegere myndighet fra daglig leder til andre medlemmer av byråets personell. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter regler som får anvendelse på slik delegering. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 2,
  - j) å utarbeide programplanleggingsdokumentet nevnt i artikkel 117 nr. 1 og framlegge det for styret for vedtakelse, etter å ha innhentet uttalelse fra Kommisjonen,
  - k) å gjennomføre programplanleggingsdokumentet nevnt i artikkel 117 nr. 1 og avgi rapport for styret om gjennomføringen av det,
  - l) å utarbeide en handlingsplan for oppfølging av konklusjonene i interne og eksterne revisjonsrapporter og vurderinger samt undersøkelser foretatt av OLAF, og framlegge en framdriftsrapport to ganger i året for Kommisjonen og jevnlig for styret,
  - m) å verne Unionens økonomiske interesser gjennom tiltak for å forebygge bedrageri, korrupsjon og annen ulovlig virksomhet, gjennom effektiv kontroll og, dersom uregelmessigheter avdekkes, gjennom inndrivelse av urettmessig utbetalte beløp
- og, dersom det er hensiktsmessig, gjennom å pålegge administrative og økonomiske sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende,
- n) å utarbeide en strategi for bedrageribekjempelse for byrået og framlegge den for styret for vedtakelse,
  - o) å utarbeide et utkast til finansielle regler for byrået,
  - p) å utarbeide den europeiske planen for flysikkerheten med senere oppdateringer, og framlegge dem for styret for vedtakelse,
  - q) å avgi rapport til styret om gjennomføringen av den europeiske planen for flysikkerhet,
  - r) å svare på forespørsler om bistand fra Kommisjonen gjort i samsvar med denne forordningen,
  - s) å akseptere omfordelingen av ansvar til byrået i samsvar med artikkel 64 og 65,
  - t) den daglige administrasjonen av byrået,
  - u) å treffe alle beslutninger om opprettelsen av byråets indre strukturer og, om nødvendig, om eventuelle endringer av dem, unntatt beslutninger på ledernivå, som skal godkjennes av styret,
  - v) å vedta regler for forebygging og behandling av interessekonflikter med hensyn til deltakere i arbeidsgrupper og ekspertgrupper, og annet personell som ikke er omfattet av vedtektene for tjenestemenn, som skal inneholde bestemmelser om interesseerklæringer og eventuelt om yrkesvirksomhet etter at ansettelsesforholdet er avsluttet.
4. Daglig leder er også ansvarlig for å avgjøre om det med henblikk på utførelsen av byråets oppgaver på en effektiv og formålstjenlig måte er nødvendig å opprette ett eller flere lokalkontorer i én eller flere medlemsstater eller å samlokalisere personell i Unionens delegasjoner i tredjeland i henhold til egnede avtaler med den europeiske tjenesten for utenriksforbindelser. Nevnte beslutning krever forhåndssamtykke fra Kommisjonen, styret og, dersom det er relevant, medlemsstaten der lokalkontoret skal opprettes. Beslutningen skal angi omfanget av den virksomheten som skal utføres ved det aktuelle lokalkontoret eller av det aktuelle samlokaliserte personellet på en slik måte at man unngår unødvendige kostnader og overlappning av administrative funksjoner i byrået.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### Artikkel 105

##### Klageinstansens myndighet

1. Det skal opprettes en klageinstans som inngår i byråets administrative struktur. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 med sikte på å bestemme klageinstansens organisering og sammensetning.
2. Klageinstansen skal treffe beslutning om klager på beslutningene nevnt i artikkel 108. Klageinstansen skal tre sammen ved behov.

#### Artikkel 106

##### Klageinstansens medlemmer

1. Medlemmene og deres respektive vararepresentanter skal utnevnes av styret på grunnlag av en liste over kvalifiserte kandidater som er utarbeidet av Kommisjonen.
2. Mandatperioden for medlemmene av klageinstansen, herunder leder og vararepresentanter, skal være fem år og skal kunne forlenges med ytterligere fem år.
3. Medlemmene av klageinstansen skal være uavhengige. Når de treffer sine beslutninger, skal de verken be om eller motta instruks fra noen regjering eller noen annen instans.
4. Medlemmene av klageinstansen skal ikke utføre andre oppgaver i byrået. Funksjonen som medlem av en klageinstans kan være en deltidsfunksjon.
5. Medlemmene av klageinstansen skal ikke fjernes fra sin stilling eller fra listen over kvalifiserte kandidater i løpet av sine respektive mandatperioder, med mindre det foreligger tungtveiende grunner for dette og Kommisjonen har truffet beslutning om dette etter å ha innhentet uttalelse fra styret.
6. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 128 for å bestemme hvilke kvalifikasjoner som kreves av medlemmene av klageinstansen, deres status og kontraktsforhold til byrået, enkeltmedlemmenes myndighet i den forberedende fasen av beslutningene og reglene og prosedyrene for avstemninger.

#### Artikkel 107

##### Utelukkelse og innsigelse

1. Medlemmene av klageinstansen skal ikke delta i noen klagebehandling dersom de har en personlig interesse i saken, eller dersom de

tidligere har representert en av partene i saken, eller dersom de har vært med på å treffe beslutningen som er gjenstand for klage.

2. Dersom et medlem av klageinstansen av årsaker nevnt i nr. 1 eller av en hvilken som helst annen årsak anser at vedkommende ikke kan delta i klagebehandlingen, skal vedkommende underrette klageinstansen om dette.
3. Enhver part i en klagesak kan framsette innsigelse mot ethvert medlem av klageinstansen, med henvisning til en hvilken som helst av grunnene nevnt i nr. 1, eller ved mistanke om at medlemmet er partisk. En innsigelse skal ikke tas til følge dersom parten i klagesaken har innledet saken med kjennskap til at det forelå en innsigelsesgrunn. Det kan ikke framsettes innsigelser på grunnlag av medlemmenes nasjonalitet.
4. Klageinstansen skal treffe beslutning om hvilke tiltak som skal treffes i tilfellene nevnt i nr. 2 og 3, uten at det berørte medlemmet deltar. Når en slik beslutning treffes, skal det berørte medlemmet i klageinstansen erstattes med sin vararepresentant.

#### Artikkel 108

##### Beslutninger som kan påklages

1. Beslutninger som byrået har truffet i henhold til artikkel 64 og 65, artikkel 76 nr. 6, artikkel 77–83, artikkel 85 eller artikkel 126, kan påklages.
2. En klage som inngis i henhold til nr. 1, har ikke oppsettende virkning. Daglig leder kan utsette gjennomføringen av den påklagede beslutningen dersom vedkommende anser at omstendighetene tillater det.
3. En beslutning som ikke avslutter saksbehandlingen med hensyn til en av partene, kan påklages bare i forbindelse med en klage på den endelige beslutningen, med mindre nevnte beslutning gir adgang til særskilt klage.

#### Artikkel 109

##### Klageberettigede personer

Enhver fysisk eller juridisk person kan påklage en beslutning som er rettet mot denne personen, eller en beslutning som berører personen direkte og individuelt, selv om beslutningen framstår som rettet mot en annen person. Partene i saken kan være parter i klagesaken.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### Artikkel 110

##### Klagefrist og klagens form

Klagen og en underbygd begrunnelse for denne skal inngis skriftlig til klageinstansens sekretariat innen en frist på to måneder etter at den berørte personen fikk underretning om tiltaket, eller, i mangel av slik underretning, etter at vedkommende fikk kjennskap til tiltaket, alt etter hva som er relevant.

#### Artikkel 111

##### Omgjøring

1. Før klagen behandles, skal klageinstansen skal gi byrået anledning til å gjennomgå sin beslutning. Dersom daglig leder anser at klagen er begrunnet, skal vedkommende omgjøre beslutningen innen to måneder etter å ha fått melding fra klageinstansen. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse dersom den som har inngitt klagen, har en motpart i klagesaken.
2. Dersom beslutningen ikke omgjøres, skal byrået omgående treffe beslutning om hvorvidt det skal utsette gjennomføringen av beslutningen i henhold til artikkel 108 nr. 2.

#### Artikkel 112

##### Behandling av klager

1. Klageinstansen skal vurdere om klagen kan behandles og er begrunnet.
2. Klageinstansen skal handle raskt ved behandling av klagen i henhold til nr. 1. Den skal så ofte som nødvendig oppfordre partene til å framsette skriftlige merknader til meldinger den sender ut, eller meldinger fra de andre partene i klagesaken innen en frist som fastsettes av klageinstansen. Klageinstansen kan beslutte å holde en muntlig høring, enten på eget initiativ eller på begrunnet anmodning fra en av partene i klagesaken.

#### Artikkel 113

##### Beslutning om klagen

Dersom klageinstansen anser at klagen ikke kan behandles, eller at klagen ikke er underbygd, skal den avvise klagen. Dersom klageinstansen anser at klagen kan behandles, og at klagen er underbygd, skal den oversende saken til byrået. Byrået skal treffe ny, begrunnet beslutning idet det tas hensyn til beslutningen truffet av klageinstansen.

#### Artikkel 114

##### Prøving av klagen for Domstolen

1. Beslutninger kan klages inn for Domstolen med henblikk på annullering av byråets handlinger som skal ha rettsvirkning overfor tredjeparter, for passivitet og, i samsvar med artikkel 97, for ansvar utenfor kontraktsforhold og, i henhold til en voldgiftsklausul, erstatningsansvaret i kontraktsforhold for skader forårsaket av byråets handlinger.
2. Klager med sikte på annullering av beslutninger som byrået har truffet i henhold til artikkel 64 og 65, artikkel 76 nr. 6, artikkel 77–83, artikkel 85 eller artikkel 126, kan bringes inn for Domstolen først etter at alle byråets interne klagemuligheter er uttømt.
3. Unionens institusjoner og medlemsstatene kan bringe klager mot beslutninger truffet av byrået direkte inn for Domstolen, uten at det kreves at byråets interne klagemuligheter skal være uttømt.
4. Byrået skal treffe alle nødvendige tiltak for å etterkomme Domstolens avgjørelse.

#### AVSNITT III

##### Arbeidsmetoder

#### Artikkel 115

##### Prosedyrer for utarbeiding av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og andre detaljerte spesifikasjoner, akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale

1. Styret skal fastsette gjennomsiktede prosedyrer for utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og andre detaljerte spesifikasjoner, akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale som nevnt i artikkel 76 nr. 1 og 3. Disse prosedyrene skal
  - a) bygge på sakkunnskapen til sivile og eventuelt militære luftfartsmyndigheter i medlemsstatene,
  - b) om nødvendig involvere sakkyndige fra relevante berørte parter eller bygge på sakkunnskapen i de relevante europeiske standardiseringsorganene eller andre spesialiserte organer,
  - c) sikre at byrået offentliggjør dokumentene og i vidt omfang holder samråd med berørte parter etter en tidsplan og en prosedyre som omfatter en forpliktelse for byrået til å svare skriftlig under samrådsprosessen.
2. Når byrået i henhold til artikkel 76 nr. 1 og 3 utarbeider uttalelser, sertifiseringsspesifika-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

sjoner og andre detaljerte spesifikasjoner, akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale, skal det fastsette en prosedyre for forhåndsdrøftinger med medlemsstatene. For dette formålet kan byrået nedsette en arbeidsgruppe der hver av medlemsstatene har rett til å utnevne en sakkyndig. Dersom det kreves samråd i forbindelse med militære aspekter, skal byrået i tillegg til medlemsstatene rådføre seg med Det europeiske forsvarsbyrå og andre militære sakkyndige utpekt av medlemsstatene. Dersom det kreves samråd om mulig sosial virkning av disse tiltakene fra byrået, skal byrået involvere partene i arbeidslivet i Unionen og andre berørte parter.

3. Byrået skal offentliggjøre de uttalelsene, sertifiseringsspesifikasjonene og andre detaljerte spesifikasjoner, de akseptable samsvarskriteriene og det veiledende materialet som er utarbeidet i henhold til artikkel 76 nr. 1 og 3, og framgangsmåtene fastsatt i henhold til nr. 1 i denne artikkelen i byråets offisielle publikasjon.

#### Artikkel 116

##### Prosedyrer for beslutninger

1. Styret skal fastsette gjennomsluttede prosedyrer for å treffe enkeltbeslutninger som fastsatt i artikkel 76 nr. 4.

Disse prosedyrene skal særlig

- a) sikre at den fysiske eller juridiske personen som beslutningen er rettet til, samt enhver annen person som direkte og individuelt berøres av den, blir hørt,
  - b) sikre at beslutningen meddeles den berørte fysiske eller juridiske personen, og at den offentliggjøres, med forbehold for kravene i artikkel 123 og artikkel 132 nr. 2,
  - c) sikre at den fysiske eller juridiske personen som beslutningen er rettet til, og enhver annen part i saken, underrettes om sin klageadgang i henhold til denne forordningen,
  - d) sikre at beslutningen er begrunnet.
2. I tillegg skal styret fastsette prosedyrer som angir vilkårene for underretning om beslutningene til de berørte personene, herunder opplysninger om muligheten for klagebehandling som fastsatt i denne forordningen.

#### Artikkel 117

##### Årlig og flerårig programplanlegging

1. Innen 31. desember hvert år skal styret i samsvar med artikkel 98 nr. 2 bokstav c) vedta et

programplanleggingsdokument som inneholder flerårig og årlig programplanlegging, basert på et utkast framsatt av daglig leder seks uker før dokumentet vedtas, idet det tas hensyn til uttalelse fra Kommisjonen og i forbindelse med flerårig programplanlegging etter at Europaparlamentet er rådspurt. Styret skal omgående oversende det til Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen. Programplanleggingsdokumentet blir endelig etter at det alminnelige budsjettet er endelig vedtatt og om nødvendig justert tilsvarende.

2. Det årlige arbeidsprogrammet skal inneholde detaljerte mål og forventede resultater, herunder ytelsesindikatorer, og skal ta hensyn til målene i den europeiske planen for flysikkerhet. Den skal også inneholde en beskrivelse av tiltakene som skal finansieres, og en angivelse av de økonomiske og menneskelige ressursene som avsettes til hvert tiltak, i samsvar med prinsippene om virksomhetsbasert budsjettering og styring, med angivelse av hvilke former for virksomhet som skal finansieres gjennom budsjettet knyttet til reguleringsoppgaver, og hvilke former for virksomhet som skal finansieres gjennom gebyrer og avgifter som byrået har mottatt. Det årlige arbeidsprogrammet skal være i samsvar det flerårige arbeidsprogrammet nevnt i nr. 4 i denne artikkelen. Det skal klart angi hvilke oppgaver som er tilføyd, endret eller ikke videreført i forhold til foregående regnskapsår. Årlig programplanlegging skal omfatte byråets strategi for sin virksomhet knyttet til internasjonalt samarbeid i samsvar med artikkel 90, og byråets tiltak knyttet til denne strategien.
3. Styret skal endre det vedtatte årlige arbeidsprogrammet dersom byrået får en ny oppgave. Enhver vesentlig endring av det årlige arbeidsprogrammet skal vedtas etter samme framgangsmåte som det første årlige arbeidsprogrammet. Styret kan delegere myndigheten til å foreta ikke-vesentlige endringer i det årlige arbeidsprogrammet til daglig leder.
4. Det flerårige arbeidsprogrammet skal angi den overordnede strategiske programplanleggingen, herunder mål, forventede resultater og ytelsesindikatorer. Det skal også angi ressursplanlegging, herunder flerårig budsjett og personell.

Ressursplanleggingen skal oppdateres årlig. Den strategiske programplanleggingen skal oppdateres dersom det er hensiktsmessig, særlig for å ivareta utfallet av vurderingen nevnt i artikkel 124.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## Artikkel 118

### Konsolidert årsberetning

1. Den konsoliderte årsberetningen skal beskrive hvordan byrået har gjennomført sitt årlige arbeidsprogram og forvaltet sitt budsjett og sine personellressurser. Den skal klart angi hvilke av byråets mandater og oppgaver som er tilføyd eller endret, eller som ikke videreføres i forhold til foregående år.
2. Beretningen skal angi hvilke aktiviteter byrået har gjennomført, og vurdere resultatene av dem med hensyn til fastsatte mål, tidsplan, risikoen forbundet med aktivitetene, bruken av ressurser og byråets generelle drift samt effektiviteten til og virkningen av det interne kontrollsystemet. Den skal også angi hvilke aktiviteter som er finansiert gjennom budsjettet knyttet til reguleringsoppgaver, og hvilke aktiviteter som er finansiert gjennom gebyrer og avgifter som byrået har mottatt.

## Artikkel 119

### Åpenhet og kommunikasjon

1. Forordning (EF) nr. 1049/2001 får anvendelse på dokumenter som byrået innehar. Dette berører ikke reglene for tilgang til data og opplysninger som er fastsatt i forordning (EU) nr. 376/2014 og i gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av artikkel 72 nr. 5 og artikkel 74 nr. 8 i denne forordningen.
2. Byrået kan delta i kommunikasjonsvirksomhet på eget initiativ innenfor sitt ansvarsområde. I tillegg til publikasjonen nevnt i artikkel 115 nr. 3 skal byrået særlig sikre at offentligheten og alle andre berørte parter hurtig mottar objektive, pålitelige og lett forståelige opplysninger om dets arbeid. Byrået skal sikre at tildelingen av dets ressurser til kommunikasjonsvirksomhet ikke er til skade for effektiv utførelse av oppgavene nevnt i artikkel 75.
3. Byrået skal oversette sikkerhetsfremmende materiale til de offisielle språkene i Unionen, dersom det er relevant.
4. Vedkommende nasjonale myndigheter skal bistå byrået med effektiv formidling av relevante sikkerhetsopplysninger innenfor sine respektive territorier.
5. Enhver fysisk eller juridisk person har rett til å henvende seg skriftlig til byrået på et hvilket som helst av de offisielle språkene i Unionen og har rett til å få svar på samme språk.
6. Oversettelsestjenestene som kreves for byråets virksomhet, skal ytes av Oversettelses-

senteret for Den europeiske unions institusjoner.

## AVSNITT IV

### Finansielle bestemmelser

## Artikkel 120

### Budsjett

1. Med forbehold for andre inntekter skal byråets inntekter skal bestå av
  - a) et bidrag fra Unionen,
  - b) et bidrag fra ethvert europeisk tredjeland som Unionen har inngått avtaler med, som nevnt i artikkel 129,
  - c) avgifter betalt av søkere om og innehavere av sertifikater som byrået har utstedt, og av personer som har registrert erklæringer hos byrået,
  - d) gebyrer for publikasjoner, opplæring og eventuelle andre tjenester som byrået yter, og for byråets klagebehandling,
  - e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstater, tredjeland eller andre enheter, forutsatt at et slikt bidrag ikke bringer byråets uavhengighet og upartiskhet i fare,
  - f) tilskudd.
2. Byråets utgifter omfatter utgifter til personell, administrasjon, infrastruktur og drift. Når det gjelder driftsutgifter, kan budsjettforpliktelser som gjelder tiltak som strekker seg over flere enn ett regnskapsår, om nødvendig fordeles over flere år i årlige delbeløp.
3. Inntekter og utgifter skal være i balanse.
4. Budsjettene knyttet til reguleringsoppgaver, avgiftene som pålegges og innkreves for sertifiseringsvirksomhet, og gebyrene som byrået innkrever, skal behandles særskilt i byråets regnskap.
5. Byrået skal i løpet av regnskapsåret tilpasse planleggingen av bruken av sine ansatte og håndteringen av virksomhet som finansieres gjennom ressurser knyttet til gebyrer og avgifter, på en måte som gjør det mulig å reagere raskt på arbeidsbyrde og svingninger i disse inntektene.
6. Hvert år skal daglig leder sette opp et utkast til overslag over byråets inntekter og utgifter for det kommende regnskapsåret, herunder et utkast til stillingsoversikt, og sende det til styret sammen med forklarende materiale for budsjettsituasjonen. Utkastet til stillingsoversikt skal med hensyn til regnskapsposter som finansieres gjennom gebyrer og avgifter,

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

bygge på et begrenset sett av indikatorer som er godkjent av Kommisjonen for å måle byråets arbeidsbyrde og effektivitet, og skal inneholde de ressursene som kreves for å oppfylle behovene for sertifisering og annen virksomhet på en effektiv måte til rett tid, herunder dem som følger av omfordeling av ansvar i samsvar med artikkel 64 og 65.

Styret skal på grunnlag av dette utkastet vedta et foreløpig utkast til overslag over byråets inntekter og utgifter for kommende regnskapsår. Det foreløpige utkastet til overslag over byråets inntekter og utgifter skal sendes til Kommisjonen innen 31. januar hvert år.

7. Styret skal sende det endelige utkastet til overslag over byråets inntekter og utgifter, som skal omfatte utkastet til stillingsoversikt sammen med et foreløpig arbeidsprogram, senest innen 31. mars til Kommisjonen og til de europeiske tredjelandene som Unionen har inngått internasjonale avtaler med som nevnt i artikkel 129.
8. Kommisjonen skal sende overslaget til Europaparlamentet og Rådet sammen med det foreløpige forslaget til Den europeiske unions alminnelige budsjett.
9. På grunnlag av overslaget skal Kommisjonen innta i det foreløpige forslaget til Den europeiske unions alminnelige budsjett de overslagene den anser nødvendige for stillingsoversikten og det tilskuddet som skal ytes over det alminnelige budsjettet, og skal framlegge dette for Europaparlamentet og Rådet i samsvar med artikkel 313 og 314 i TEUV.
10. Europaparlamentet og Rådet skal godkjenne bevilgninger til tilskuddet til byrået og vedta byråets stillingsoversikt, idet det tas hensyn til indikatorene knyttet til byråets arbeidsbyrde og effektivitet nevnt i nr. 6.
11. Budsjettet skal vedtas av styret. Det blir endelig etter at Unionens alminnelige budsjett er endelig vedtatt. Det skal eventuelt justeres tilsvarende.
12. Styret skal snarest mulig gi Europaparlamentet og Rådet melding om ethvert prosjekt det har til hensikt å gjennomføre som kan få betydelige økonomiske følger for finansieringen av budsjettet, særlig om ethvert prosjekt i tilknytning til eiendom, f.eks. leie eller kjøp av bygninger, og skal underrette Kommisjonen om dette. For alle byggeprosjekter som vil kunne få betydelige konsekvenser for byråets budsjett, får delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1271/2013<sup>43</sup> anvendelse.

Dersom Europaparlamentet eller Rådet har meddelt at det har til hensikt å avgi en uttalelse, skal det oversende sin uttalelse til Styret innen en frist på seks uker fra datoen for melding om prosjektet.

#### Artikkel 121

#### Gjennomføring og kontroll av budsjettet

1. Daglig leder skal gjennomføre byråets budsjett.
2. Innen 1. mars etter avslutningen av hvert regnskapsår skal byråets regnskapsfører oversende de foreløpige regnskapene til Kommisjonens regnskapsfører og til Revisjonsretten. Byråets regnskapsfører skal også sende en rapport om budsjett- og økonomistyringen for dette regnskapsåret til Kommisjonens regnskapsfører innen 1. mars etter avslutningen av hvert regnskapsår. Kommisjonens regnskapsfører skal konsolidere de foreløpige regnskapene for institusjonene og de desentraliserte organene i samsvar med artikkel 147 i europaparlaments- og rådsforordning (EF, Euratom) nr. 966/2012<sup>44</sup>.
3. Innen 31. mars etter avslutningen av hvert regnskapsår skal daglig leder oversende rapporten om budsjett- og økonomistyringen i regnskapsåret til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Revisjonsretten.
4. I henhold til artikkel 148 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 skal regnskapsføreren etter mottak av Revisjonsrettens synspunkter på byråets foreløpige regnskaper utarbeide byråets endelige regnskap på eget ansvar, og daglig leder skal framlegge det for Styret for uttalelse.
5. Styret skal avgi en uttalelse om byråets endelige regnskap.
6. Byråets regnskapsfører skal innen 1. juli etter avslutningen av hvert regnskapsår oversende det endelige regnskapet til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Revisjonsretten, sammen med Styrets uttalelse.

<sup>43</sup> Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1271/2013 av 30. september 2013 om det finansielle rammereglementet for organene nevnt i artikkel 208 i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 328 av 31.12.2002, s. 42).

<sup>44</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 av 25. oktober 2012 om finansielle regler for Den europeiske unions alminnelige budsjett og om oppheving av rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EUT L 298 av 26.10.2012, s. 1).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

7. Det endelige regnskapet skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* innen 15. november etter avslutningen av hvert regnskapsår.
8. Daglig leder skal innen 30. september etter avslutningen av hvert regnskapsår sende Revisjonsretten et svar på dens merknader. Daglig leder skal også sende dette svaret til Styret og Kommisjonen.
9. Daglig leder skal framlegge for Europaparlamentet, på anmodning fra dette, alle opplysninger som er nødvendige for at framgangsmåten for meddelelse av ansvarsfrihet for det aktuelle regnskapsåret skal kunne gjennomføres på en tilfredsstillende måte, som fastsatt i artikkel 165 nr. 3 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.
10. Europaparlamentet skal etter anbefaling fra Rådet, som skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall, før 15. mai i år  $n + 2$  treffe beslutning om ansvarsfrihet for daglig leder for gjennomføringen av budsjettet for år  $n$ .

#### Artikkel 122

##### Bedrageribekjempelse

1. Med sikte på å bekjempe bedrageri, korrupsjon og annen ulovlig virksomhet får europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013<sup>45</sup> ubegrenset anvendelse.
2. Byrået skal tiltre den tverrinstitusjonelle avtalen av 25. mai 1999 mellom Europaparlamentet, Rådet for Den europeiske union og Kommisjonen for De europeiske fellesskap om interne undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)<sup>46</sup> innen seks måneder regnet fra 11. september 2018, og skal vedta egnede bestemmelser, som får anvendelse på byråets ansatte, ved hjelp av malen angitt i vedlegget til nevnte avtale.
3. Revisjonsretten har myndighet til å utføre revisjon, på grunnlag av dokumenter og kontroller på stedet, hos alle tilskuddsmottakere, leverandører og underleverandører som har mottatt unionsmidler fra byrået.
4. Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF) kan i samsvar med bestemmelsene og framgangsmåtene fastsatt i forordning

<sup>45</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 av 11. september 2013 om undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF), og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 og rådsforordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 av 18.9.2013, s. 1).

<sup>46</sup> EFT L 136 av 31.5.1999, s. 15.

- (EU, Euratom) nr. 883/2013 og rådsforordning (Euratom, EF) nr. 2185/96<sup>47</sup> gjennomføre undersøkelser, herunder kontroller på stedet og inspeksjoner, med sikte på å fastslå hvorvidt det har forekommet bedrageri, korrupsjon eller annen ulovlig virksomhet som påvirker Unionens økonomiske interesser i forbindelse med et tilskudd eller en kontrakt som er finansiert av byrået.
5. Uten at det berører nr. 1–4, skal byråets samarbeidsavtaler med tredjeland og internasjonale organisasjoner, kontrakter, tilskudds-avtaler og tilskuddsvedtak inneholde bestemmelser som uttrykkelig gir Revisjonsretten og OLAF myndighet til å utføre slike revisjoner og undersøkelser i henhold til deres respektive myndighet.

#### Artikkel 123

##### Sikkerhetsregler om vern av graderte og følsomme, ikke-graderte opplysninger

Byrået skal vedta egne sikkerhetsregler som tilsvarende Kommisjonens sikkerhetsregler for vern av graderte EU-opplysninger og følsomme, ikke-graderte opplysninger, som fastsatt i kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/443<sup>48</sup> og (EU, Euratom) 2015/444<sup>49</sup>. Byråets sikkerhetsregler skal blant annet omfatte bestemmelser om utveksling, behandling og lagring av slike opplysninger.

#### Artikkel 124

##### Evaluering

1. Senest 12. september 2023 og deretter hvert femte år skal Kommisjonen foreta en evaluering i samsvar med Kommisjonens retningslinjer for å vurdere byråets resultater med hensyn til dets mål, mandat og oppgaver. Evalueringen skal også vurdere i hvilken grad denne forordningen, byrået og dets arbeidsmetoder har bidratt til et høyt sikkerhetsnivå i sivil luftfart. Ved evalueringen skal det også tas stilling til et eventuelt behov for å endre byråets mandat og de økonomiske følgene av en slik end-

<sup>47</sup> Rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2185/96 av 11. november 1996 om kontroll og inspeksjon på stedet som foretas av Kommisjonen for å verne De europeiske fellesskaps økonomiske interesser mot bedrageri og andre uregelmessigheter (EFT L 292 av 15.11.1996, s. 2).

<sup>48</sup> Kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/443 av 13. mars 2015 om sikkerhet i Kommisjonen (EUT L 72 av 17.3.2015, s. 41).

<sup>49</sup> Kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/444 av 13. mars 2015 om sikkerhetsregler for vern av graderte EU-opplysninger (EUT L 72 av 17.3.2015, s. 53).

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- ring. Ved evalueringen skal det tas hensyn til styrets og de berørte partenes synspunkter, både på unionsplan og på nasjonalt plan.
2. Dersom Kommisjonen anser at det ikke lenger er berettiget å opprettholde byrået med hensyn til de målene, det mandatet og de oppgavene det er tildelt, kan den eventuelt foreslå at denne forordningen endres eller oppheves.
  3. Kommisjonen skal oversende resultatene fra evalueringen og dens konklusjoner til Europaparlamentet, Rådet og styret. Om nødvendig vedlegges en handlingsplan og en tidsplan. Resultatene fra evalueringen og anbefalingene skal offentliggjøres.

#### Artikkel 125

##### Finansielle regler

De finansielle reglene som får anvendelse på byrået, skal vedtas av styret etter samråd med Kommisjonen. De skal ikke avvike fra delegert forordning (EU) nr. 1271/2013, med mindre byråets drift særlig krever dette og Kommisjonen på forhånd har gitt sitt samtykke.

#### Artikkel 126

##### Gebyrer og avgifter

1. Det skal innkreves gebyrer og avgifter for
  - a) utstedelse og fornyelse av sertifikater og registrering av erklæringer fra byrået i henhold til denne forordningen samt dens tilsynsvirksomhet med hensyn til aktiviteter som disse sertifikatene og erklæringene gjelder for,
  - b) publikasjoner, opplæring og all annen tjenesteyting fra byrået, som skal gjenspeile den reelle kostnaden ved hver enkelt tjeneste som ytes,
  - c) klagebehandling.
 Gebyrer og avgifter skal angis og betales i euro.
2. Gebyrenes og avgiftenes størrelse skal fastsettes på et nivå som sikrer en inntekt som dekker de samlede kostnadene ved virksomheten som er knyttet til de tjenestene som ytes, og som hindrer at det akkumuleres et betydelig overskudd. Alle byråets utgifter til personell som er involvert i aktivitetene nevnt i nr. 1, særlig arbeidsgivers pro rata-bidrag til pensjonsordningen, skal gjenspeiles i denne kostnaden. Gebyrene og avgiftene skal være øremerkede inntekter for byrået for aktiviteter knyttet til tjenester som det skal betales der gebyrer og avgifter for.

3. Budsjettmessige overskudd som framkommer gjennom gebyrer og avgifter, skal finansiere framtidig virksomhet knyttet til gebyrer og avgifter eller utligne tap. Dersom det regelmessig oppstår et betydelig positivt eller negativt budsjettresultat, skal nivået på avgifter og gebyrer revideres.
4. Etter å ha rådspurt byrået i samsvar med artikkel 98 nr. 2 bokstav i) skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere regler for gebyrer og avgifter som byrået innkrever, der det særlig angis i hvilke tilfeller gebyrer og avgifter skal innkreves i henhold til artikkel 120 nr. 1 bokstav c) og d), og gebyrenes og avgiftenes størrelse og måten de betales på. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 127 nr. 3.

#### KAPITTEL VI

##### SLUTTBESTEMMELSER

#### Artikkel 127

##### Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité er en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
4. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med artikkel 4 i samme forordning anvendelse.

#### Artikkel 128

##### Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58 og 61, artikkel 62 nr. 13, artikkel 68 nr. 3, artikkel 84 nr. 4, artikkel 105 og artikkel 106 gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 11. september 2018. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58 og 61, artikkel 62 nr. 13, artikkel 68 nr. 3, artikkel 84 nr. 4, artikkel 105 og artikkel 106 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som er angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen trer i kraft dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådspørre sakkyndige som utpekes av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt nevnt i artikkel 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58 og 61, artikkel 62 nr. 13, artikkel 68 nr. 3, artikkel 84 nr. 4, artikkel 105 og artikkel 106 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. Fristen skal forlenges med to måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

#### Artikkel 129

##### Europeiske tredjelandts deltakelse

Byrået er åpent for deltakelse fra europeiske tredjeland som er parter i Chicago-konvensjonen, og som har inngått internasjonale avtaler med Unionen i henhold til hvilke de har vedtatt og anvender unionsrett på de områdene som omfattes av denne forordningen.

Disse internasjonale avtalene kan omfatte bestemmelser som særlig angir arten og omfanget av de berørte europeiske tredjelandenes deltakelse i byråets arbeid, herunder bestemmelser om finansielle bidrag og personell. Byrået kan i samsvar med artikkel 90 nr. 2 opprette samarbeidsordninger med vedkommende myndighet i det berørte europeiske tredjelandet for å gjennomføre disse bestemmelsene.

#### Artikkel 130

##### Vertsstatsavtale og driftsforhold

1. De nødvendige ordningene med hensyn til lokaler for byrået i vertsmedlemsstaten, og det utstyret som nevnte medlemsstat skal stille til rådighet, samt de særlige reglene som i vertsmedlemsstaten får anvendelse på daglig leder, styremedlemmene, byråets personell og deres familiemedlemmer, skal fastsettes i en vertsstatsavtale mellom byrået og den medlemsstaten der setet ligger.
2. Byråets vertsmedlemsstat skal sørge for de nødvendige forutsetningene for å sikre at byrået virker på en tilfredsstillende måte, herunder flerspråklig, tilstrekkelig skoleundervisning og hensiktsmessige transportforbindelser.

#### Artikkel 131

##### Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av denne forordningen og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

#### Artikkel 132

##### Behandling av personopplysninger

1. Når det gjelder behandling av personopplysninger innenfor rammen av denne forordningen, skal medlemsstatene utføre sine oppgaver i henhold til denne forordningen i samsvar med nasjonale lover eller forskrifter, i samsvar med forordning (EU) 2016/679.
2. Når det gjelder behandling av personopplysninger innenfor rammen av denne forordningen, skal Kommisjonen og byrået utføre sine oppgaver i henhold til denne forordningen i samsvar med forordning (EF) nr. 45/2001.

#### Artikkel 133

##### Endring av forordning (EF) nr. 2111/2005

I artikkel 15 i forordning (EF) nr. 2111/2005 skal nr. 1–3 lyde:

«1. Kommisjonen skal bistås av en komité («EUs flysikkerhetskomité»). Nevnte



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

komité er en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.»

#### Artikkel 134

##### Endringer i forordning (EF) nr. 1008/2008

I forordning (EF) nr. 1008/2008 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 4 skal bokstav b) lyde:

- «b) det innehar et gyldig godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139\* enten av en nasjonal myndighet i en medlemsstat, av flere nasjonale myndigheter i medlemsstatene som opptrer i fellesskap i samsvar med artikkel 62 nr. 5 i nevnte forordning, eller av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå,

\* Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»

2) Artikkel 6 skal lyde:

##### «Artikkel 6

##### Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)

1. Tildeling av en lisens og dens gyldighet forutsetter at luftfartsselskapet har et gyldig AOC som angir hvilken virksomhet denne lisensen omfatter.
2. Enhver endring i AOC-et til et EF-luftfartsselskap skal eventuelt gjenspeiles i selskapets lisens.  
Vedkommende myndighet med ansvar for AOC-et skal underrette vedkommende lisensutstedende myndighet snarest mulig om eventuelle relevante forslag til endringer i AOC-et.
3. Vedkommende myndighet med ansvar for AOC-et og vedkommende lisensutstedende myndighet skal inngå avtale om tiltak for

proaktiv utveksling av opplysninger som er relevante for vurdering og oppbevaring av AOC-et og lisensen.

Slik utveksling kan omfatte, uten å være begrenset til, opplysninger om finansielle ordninger, eierskap eller organisatoriske ordninger i et EF-luftfartsselskap som kan påvirke sikkerhet eller solvens i dets virksomhet, eller som kan bistå vedkommende myndighet med ansvar for AOC-et med å utføre dens tilsynsvirksomhet knyttet til sikkerhet. Dersom opplysninger gis i fortrolighet, skal det være innført tiltak for å sikre tilstrekkelig vern av opplysningene.

- 3a. Dersom det er sannsynlig at håndhevingstiltak vil bli nødvendig, skal vedkommende myndighet med ansvar for AOC-et og vedkommende lisensutstedende myndighet snarest mulig rådspørre hverandre før slike tiltak treffes, og de skal samarbeide for å løse problemene før det treffes tiltak. Dersom det treffes tiltak, skal vedkommende myndighet med ansvar for AOC-et og vedkommende lisensutstedende myndighet underrette hverandre snarest mulig om at det er truffet tiltak.»

3) I artikkel 12 skal nr. 1 lyde:

- «1. Den medlemsstaten hvis vedkommende myndighet har utstedt lisensen, kan velge om luftfartøyer som brukes av et EF-luftfartsselskap, skal registreres i medlemsstatens eget nasjonale register eller i det nasjonale registeret til en annen medlemsstat. Dersom det brukes i henhold til en avtale om leie av luftfartøy uten besetning eller med besetning i samsvar med artikkel 13, kan slike luftfartøyer registreres i det nasjonale registeret enten i en medlemsstat eller i et tredjeland.»

#### Artikkel 135

##### Endringer i forordning (EU) nr. 996/2010

Artikkel 5 i forordning (EU) nr. 996/2010 skal lyde:

##### «Artikkel 5

##### Undersøkelsesplikt

1. Alle ulykker og alvorlige hendelser som involverer luftfartøyer som europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139\* får anvendelse på, skal være gjen-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

stand for en sikkerhetsundersøkelse i den medlemsstaten der ulykken eller den alvorlige hendelsen inntraff.

2. Dersom et luftfartøy som forordning (EU) 2018/1139 får anvendelse på, og som er registrert i en medlemsstat, er involvert i en ulykke eller alvorlig hendelse på et sted som ikke entydig kan anses å tilhøre noen stats territorium, skal sikkerhetsundersøkelsen gjennomføres av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i den medlemsstaten der luftfartøyet er registrert.
3. Omfanget av sikkerhetsundersøkelsene nevnt i nr. 1, 2 og 4 og prosedyren som skal følges ved gjennomføringen av slike sikkerhetsundersøkelser, skal fastsettes av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, idet den tar hensyn til konsekvensene av ulykken eller den alvorlige hendelsen og den lærdommen den forventer å trekke av disse undersøkelsene med henblikk på å bedre flysikkerheten.
4. I samsvar med medlemsstatenes nasjonale lovgivning kan myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser beslutte å undersøke andre hendelser enn dem som er nevnt i nr. 1 og 2, samt ulykker eller alvorlige hendelser som gjelder andre typer luftfartøyer, dersom de forventer å trekke lærdom av dem som er av betydning for sikkerheten.
5. Som unntak fra nr. 1 og 2 i denne artikkelen kan myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, idet den tar hensyn til den forventede lærdommen med henblikk på bedring av flysikkerheten, beslutte ikke å innlede en sikkerhetsundersøkelse når en ulykke eller alvorlig hendelse gjelder et ubemannet luftfartøy som det ikke kreves et sertifikat eller en erklæring for i henhold til artikkel 56 nr. 1 og 5 i forordning (EU) 2018/1139, eller gjelder et bemannet luftfartøy med en største tillatte startmasse på 2 250 kg eller mindre, og når ingen er blitt dødelig eller alvorlig skadet.
6. Sikkerhetsundersøkelsene nevnt i nr. 1, 2 og 4 skal ikke i noe tilfelle fordele skyld eller ansvar. De skal være uavhengige av, atskilt fra og ikke berøre eventuelle rettslige eller forvaltningsmessige skritt for å fordele skyld eller ansvar.

\* Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og

om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»

#### Artikkel 136

#### Endringer i forordning (EU) nr. 376/2014

I artikkel 3 i forordning (EU) nr. 376/2014 skal nr. 2 lyde:

«2. Denne forordningen får anvendelse på tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som omfatter sivile luftfartøyer som europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139\* ikke får anvendelse på.

Denne forordningen får ikke anvendelse på tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som omfatter ubemannede luftfartøyer som det ikke kreves et sertifikat eller en erklæring for i henhold til artikkel 56 nr. 1 og 5 i forordning (EU) 2018/1139, med mindre tilfellet eller de andre sikkerhetsrelaterte opplysningene som involverer slike ubemannede luftfartøyer, medførte dødelig eller alvorlig personskade eller involverte andre luftfartøyer enn et ubemannet luftfartøy.

Medlemsstatene kan beslutte å la denne forordningen få anvendelse også på tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som involverer luftfartøyer som forordning (EU) 2018/1139 ikke får anvendelse på.

\* Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»

#### Artikkel 137

#### Endringer i direktiv 2014/30/EU

I artikkel 2 nr. 2 i direktiv 2014/30/EU skal bokstav b) lyde:

«b) følgende luftfartsutstyr, dersom utstyret hører inn under virkeområdet for europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

1139\* og er beregnet utelukkende på bruk i luftfartøyer:

- i) Andre luftfartøyer enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert.
- ii) Ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, hvis konstruksjon er sertifisert i samsvar med artikkel 56 nr. 1 i nevnte forordning, og som er beregnet på drift bare på frekvenser tildelt i henhold til Den internasjonale teleunions radioreglement for beskyttet bruk i luftfarten,

\* Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»

#### Artikkel 138

##### Endringer i direktiv 2014/53/EU

I vedlegg I til direktiv 2014/53/EU skal nr. 3 lyde:

- «3. Følgende luftfartsutstyr, dersom utstyret hører inn under virkeområdet for europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139\* og er beregnet utelukkende på bruk i luftfartøyer:
- a) Andre luftfartøyer enn ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert.
  - b) Ubemannede luftfartøyer, samt tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, hvis konstruksjon er sertifisert i samsvar med artikkel 56 nr. 1 i nevnte forordning, og som er beregnet på drift bare på frekvenser tildelt i henhold til Den internasjonale teleunions radioreglement for beskyttet bruk i luftfarten.

\* Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF)

nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»

#### Artikkel 139

##### Oppheving

1. Forordning (EF) nr. 216/2008 oppheves med virkning fra 11. september 2018.
2. Forordning (EF) nr. 552/2004 oppheves med virkning fra 11. september 2018. Artikkel 4, 5, 6, 6a og 7 i nevnte forordning samt dens vedlegg III og IV får imidlertid fortsatt anvendelse fram til datoen for anvendelse av de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 47 i denne forordningen og i den grad disse rettsaktene omfatter formålet med de relevante bestemmelsene i forordning (EF) nr. 552/2004, og i alle tilfeller ikke lenger enn fram til 12. september 2023.
3. Forordning (EØF) nr. 3922/91 oppheves fra og med datoen for anvendelse av de nærmere reglene vedtatt i henhold til artikkel 32 nr. 1 bokstav a) om begrensninger i flyge- og tjenestetid og krav til hvileperioder med hensyn til taxiflyging, ambulanseflyging og kommersiell lufttransport med fly med én flyger.
4. Henvisninger til de opphevede forordningene nevnt i nr. 1, 2 og 3, skal forstås som henvisninger til denne forordningen og, dersom det er relevant, leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg X.

#### Artikkel 140

##### Overgangsbestemmelser

1. Sertifikater og særlige luftdyktighetsspesifikasjoner som er utstedt eller anerkjent, og erklæringer som er gitt eller anerkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, er fortsatt gyldige og skal anses å være utstedt, tildelt og anerkjent i henhold til de tilsvarende bestemmelsene i denne forordningen, herunder ved anvendelse av artikkel 67.
2. Gjennomføringsreglene vedtatt på grunnlag av forordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 552/2004 skal senest 12. september 2023 tilpasses til denne forordningen. Fram til tilpasningen skal alle henvisninger i nevnte gjennomføringsregler tilpassing til

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a) «kommersiell drift» forstås som en henvisning til artikkel 3 bokstav i) i forordning (EF) nr. 216/2008,
  - b) «motordrevet, teknisk komplisert luftfartøy» forstås som en henvisning til artikkel 3 bokstav j) i forordning (EF) nr. 216/2008,
  - c) «utstyr» forstås som en henvisning til artikkel 3 nr. 29 i denne forordningen,
  - d) «fritidsflygersertifikat» forstås som en henvisning til sertifikatet nevnt i artikkel 7 nr. 7 i forordning (EF) nr. 216/2008.
3. Byrået skal senest to år etter 11. september 2018, i samsvar med artikkel 76 nr. 1 og 3 i denne forordningen, avgi uttalelser om forslag til endringer i kommisjonsforordning (EU) nr. 748/2012<sup>50</sup>, (EU) nr. 1321/2014<sup>51</sup>, (EU) nr. 1178/2011<sup>52</sup> og (EU) nr. 965/2012<sup>53</sup> samt gjeldende sertifiseringsspesifikasjoner med sikte på, for luftfartøyer som hovedsakelig er beregnet på sports- og fritidsbruk, å tilpasse dem til denne forordningen.
4. Byrået kan innen 12. september 2021 utstede veiledningsmateriale som medlemsstatene frivillig kan bruke for å støtte utviklingen av forholdsmessige nasjonale regler for konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøyer oppført i vedlegg I.
  5. Som unntak fra artikkel 55 og 56 får de relevante bestemmelsene i forordning (EF) nr. 216/2008 fortsatt anvendelse fram til de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57 i denne forordningen trer i kraft.
  6. Medlemsstatene skal snarest mulig etter ikrafttreddelsen av denne forordningen, og under alle omstendigheter før 12. september 2021, heve eller tilpasse eksisterende bilaterale avtaler som de har inngått med tredjeland på de områdene som omfattes av denne forordningen.

<sup>50</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 748/2012 av 3. august 2012 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 224 av 21.8.2012, s. 1).

<sup>51</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1321/2014 av 26. november 2014 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgavene (EUT L 362 av 17.12.2014, s. 1).

<sup>52</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1178/2011 av 3. november 2011 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for besetninger i sivil luftfart i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 av 25.11.2011, s. 1).

<sup>53</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1).

#### Artikkel 141

##### Ikrafttreddelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 4. juli 2018.

*For Europaparlamentet*  
A. Tajani  
President

*For Rådet*  
K. Edtstadler  
Formann

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## VEDLEGG I

### Luftfartøyer nevnt i artikkel 2 nr. 3 bokstav d)

1. Kategorier av bemannede luftfartøyer som denne forordningen ikke får anvendelse på:
  - a) Historiske luftfartøyer som oppfyller følgende kriterier:
    - i) Luftfartøyer
      - hvis opprinnelige konstruksjon er utformet før 1. januar 1955, og
      - hvis produksjon opphørte før 1. januar 1975, eller
    - ii) luftfartøyer med klar historisk relevans knyttet til
      - deltakelse i en betydningsfull historisk begivenhet,
      - et viktig skritt i utviklingen av luftfarten, eller
      - en viktig rolle i en medlemsstats væpnede styrker.
  - b) Luftfartøyer som er spesielt konstruert eller endret for forskningsformål, forsøksformål eller vitenskapelige formål, og som ventes produsert bare i et svært begrenset antall.
  - c) Luftfartøyer, herunder levert som byggesett, der minst 51 % av arbeidet med produksjon og bygging utføres av en amatør eller en ideell organisasjon av amatører til egen bruk, uten noe kommersielt formål.
  - d) Luftfartøyer som har vært i de væpnede styrkers tjeneste, med mindre luftfartøyet er av en type som byrået har fastsatt en konstruksjonsstandard for.
  - e) Fly med en målbar steilehastighet eller en minste stabil flygehastighet i landingskonfigurasjon på høyst 35 knop kalibrert flygehastighet (CAS), helikoptre, motordrevne fallskjermer, seilfly og motordrevne seilfly, med høyst to seter og en største tillatte startmasse (MTOM) som ifølge medlemsstatenes registrering ikke overstiger følgende:

	Fly/helikopter/ motordrevet fallskjerm/ motordrevet seilfly	Seilfly	Amfibiefly eller sjøfly/ helikopter	Fallskjermsystem som kan bære hele flyet, montert på flykroppen
Ettsetes	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Ytterligere 30 kg MTOM	Ytterligere 15 kg MTOM
Toseters	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Ytterligere 45 kg MTOM	Ytterligere 25 kg MTOM

Dersom et amfibiefly eller sjøfly/helikopter flys både som sjøfly/helikopter og som landfly/helikopter, må det være under gjeldende grense for MTOM.

- f) Ett- og toseters gyroplan med en MTOM på høyst 600 kg.
  - g) Kopier av luftfartøyer som oppfyller kriteriene i bokstav a) eller d), og som har en strukturell utforming som ligner på originalluftfartøyets.
  - h) Ballonger og luftskip for én eller to personer konstruert for et varmluftsvolum på høyst 1 200 m<sup>3</sup> og et volum på høyst 400 m<sup>3</sup> med hensyn til andre oppdriftsgasser.
  - i) Alle andre bemannede luftfartøyer med en største tommasse, herunder drivstoff, på høyst 70 kg.
2. I tillegg får denne forordningen ikke anvendelse på
    - a) forankrede luftfartøyer uten framdriftssystem, dersom fortøyningen er høyst 50 m lang og
      - i) luftfartøyets MTOM, herunder nyttelasten, er mindre enn 25 kg, eller
      - ii) for et luftfartøy som er lettere enn luft, luftfartøyets største dimensjonerende volum er mindre enn 40 m<sup>3</sup>,
    - b) forankrede luftfartøyer med en MTOM på høyst 1 kg.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## VEDLEGG II

### Grunnleggende krav til luftdyktighet

#### 1. PRODUKTETS INTEGRITET

Produktets integritet, herunder vern mot trusler mot informasjonssikkerhet, skal sikres under alle forventede flygeforhold i luftfartøyets driftslevetid. Det skal kunne påvises oppfyllelse av alle krav gjennom vurderinger eller analyser, underbygd av prøvinger dersom det er nødvendig.

##### 1.1. Strukturer og materialer

1.1.1. Strukturens integritet skal sikres for hele det operative begrensingsområdet til luftfartøyet, herunder framdriftssystemet, og i tilstrekkelig grad utover dette, og skal opprettholdes i luftfartøyets driftslevetid.

1.1.2. Alle deler av luftfartøyet som ved svikt kan redusere strukturens integritet, skal oppfylle vilkårene nedenfor uten skadelig deformasjon eller svikt. Dette omfatter alle deler med betydelig masse og deres festeinnretninger.

a) Det skal tas hensyn til alle belastningskombinasjoner som kan forventes å forekomme innenfor og i tilstrekkelig grad utover grensene for luftfartøyets masse, tyngdepunktsområde, operative begrensingsområde og levetid. Dette omfatter belastninger forårsaket av turbulens, manøvrer, trykksetting, bevegelige overflater samt kontroll- og framdriftssystemer både under flyging og på bakken.

b) Det skal tas hensyn til belastninger og sannsynlig svikt som skyldes nødlanding på bakken eller på vann.

c) Alt etter hva som er relevant for typen av operasjon, skal konstruksjonen utformes med hensyn til dynamiske effekter ved slike belastninger, idet det tas hensyn til luftfartøyets størrelse og konfigurasjon.

1.1.3. Luftfartøyet skal være fritt for enhver aeroelastisk ustabilitet og altfor store vibrasjoner.

1.1.4. Produksjonsprosessene og materialene som brukes ved konstruksjon av luftfartøyer, skal resultere i kjente og reproducerbare strukturegenskaper. Alle endringer i materialenes ytelse som er knyttet til driftsmiljøet, skal begrunnes.

1.1.5. Det skal i den grad det er praktisk mulig, sikres at virkningene av syklisk belastning, forringelse som skyldes miljøet, skader som skyldes ulykker eller enkeltskader ikke reduserer strukturens integritet til et nivå under et akseptabelt restmotstands nivå. Alle instruksjoner som er nødvendige for å sikre kontinuerlig luftdyktighet i den forbindelse, skal gjøres kjent.

##### 1.2. Framdrift

1.2.1. Framdriftssystemets (dvs. motorens, eventuelt propellenes) integritet skal være dokumentert i hele det operative begrensingsområdet til framdriftssystemet, og i tilstrekkelig grad utover dette, og skal opprettholdes i framdriftssystemets levetid, idet det tas hensyn til framdriftssystemets rolle i luftfartøyets generelle sikkerhetsmodell.

1.2.2. Framdriftssystemet skal, innenfor de fastsatte grensene, produsere den skyvekraften eller kraften som kreves under alle flygeforhold som forekommer, idet det tas hensyn til miljøvirkninger og miljøforhold.

1.2.3. Produksjonsprosessen og materialene som brukes ved konstruksjon av framdriftssystemet, skal resultere i kjent og reproducerbar strukturatferd. Alle endringer i materialenes ytelse som er knyttet til driftsmiljøet, skal begrunnes.

1.2.4. Virkningene av syklisk belastning, forringelse som skyldes miljøet og driften, og sannsynlig påfølgende svikt i deler skal ikke redusere framdriftssystemets integritet til et nivå under det akseptable. Alle instruksjoner som er nødvendige for å sikre kontinuerlig luftdyktighet i den forbindelse, skal gjøres kjent.

1.2.5. Alle instruksjoner, opplysninger og krav som er nødvendige for å sikre et korrekt og sikkert grensesnitt mellom framdriftssystemet og luftfartøyet, skal gjøres kjent.

##### 1.3. Systemer og utstyr (unntatt utstyr som ikke er fastmontert)

1.3.1. Luftfartøyet skal ikke ha konstruksjonsmessige egenskaper eller detaljer som erfaring har vist er farlige.

1.3.2. Luftfartøyet, herunder systemer og utstyr som kreves i forbindelse med vurdering av typekonstruksjonen eller i henhold til driftsregler, skal virke etter hensikten under alle forventede driftsforhold i hele det operative begrensingsområdet til luftfartøyet og i tilstrekkelig grad utover

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

dette, idet det tas behørig hensyn til systemets eller utstyrets driftsmiljø. Andre systemer eller annet utstyr som ikke kreves i forbindelse med typesertifiseringen eller i henhold til driftsregler – enten de virker tilfredsstillende eller ikke – skal ikke redusere sikkerheten og skal ikke skade andre systemers eller annet utstyrs korrekte virkemåte. Systemer og utstyr skal kunne betjenes uten at det kreves særskilt kompetanse eller fysisk styrke.

- 1.3.3. Luftfartøyets systemer og utstyr skal hver for seg og i forhold til hverandre være slik utformet at én enkelt svikt som ikke er blitt påvist som ytterst usannsynlig, ikke fører til en katastrofal totalsvikt, og det skal være et omvendt forhold mellom sannsynligheten for en svikt og omfanget av virkningen på luftfartøyet og dem som er om bord. Med hensyn til kriteriet for én enkelt svikt som nevnt ovenfor aksepteres det at det må tas behørig hensyn til luftfartøyets størrelse og dets samlede konfigurasjon, og at kriteriet for én enkelt svikt derfor muligens ikke kan oppfylles for visse deler og visse systemer i helikoptre og småfly.
- 1.3.4. Besetningen eller eventuelt vedlikeholdspersonell skal på en klar, sammenhengende og entydig måte gis de opplysningene som er nødvendige for sikker gjennomføring av flygningen, samt opplysninger om usikre forhold. Systemer, utstyr og kontrollinnretninger, herunder skilt og meldinger, skal være slik utformet og plassert at feil som kunne ha bidratt til en farlig situasjon, begrenses til et minimum.
- 1.3.5. Det skal tas forholdsregler med hensyn til konstruksjonen for å minske risikoen for luftfartøyet og dem som er om bord, som følge av tenkelige farer, herunder trusler mot informasjonssikkerheten, både inne i og utenfor luftfartøyet, herunder beskyttelse mot risikoen for en alvorlig svikt eller et sammenbrudd i utstyr som ikke er fastmontert.
- 1.4. Utstyr som ikke er fastmontert
  - 1.4.1. Utstyr som ikke er fastmontert, skal utføre sin sikkerhetsfunksjon eller funksjon som er relevant for sikkerheten, etter hensikten under alle forutsigbare driftsforhold, med mindre denne funksjonen også kan utføres på annen måte.
  - 1.4.2. Utstyr som ikke er fastmontert, skal kunne betjenes uten at det kreves særskilt kompetanse eller fysisk styrke.
  - 1.4.3. Utstyr som ikke er fastmontert, enten det virker tilfredsstillende eller ikke, skal ikke redusere sikkerheten og skal ikke skade annet utstyrs eller andre systemers korrekte virkemåte.
- 1.5. Kontinuerlig luftdyktighet
  - 1.5.1. Alle nødvendige dokumenter, herunder instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet, skal utarbeides og gjøres tilgjengelige for å sikre at luftdyktighetsstandarder knyttet til luftfartøytypen og eventuelle tilknyttede deler opprettholdes i hele luftfartøyets driftslevetid.
  - 1.5.2. Det skal finnes midler som muliggjør inspeksjon, tilpasning, smøring, fjerning eller utskifting av deler og utstyr som ikke er fastmontert, i den grad dette er nødvendig for å sikre kontinuerlig luftdyktighet.
  - 1.5.3. Instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet skal finnes i form av én eller flere håndbøker, alt etter datamengden. Håndbøkene skal omfatte vedlikeholds- og reparasjonsinstruksjoner, opplysninger om service, diagnose- og inspeksjonsmetoder og ha et format som gjør dem lette å bruke.
  - 1.5.4. Instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet skal inneholde opplysninger om begrensninger i luftdyktigheten som angir obligatoriske utskiftingstidspunkter, obligatoriske inspeksjonsintervaller og obligatoriske tilknyttede framgangsmåter for inspeksjon.

## 2. ASPEKTER VED DRIFTEN AV PRODUKTER KNYTTET TIL LUFTDYKTIGHETEN

- 2.1. Det skal påvises at det er tatt hensyn til følgende for å sikre sikkerheten for personer om bord i luftfartøyet eller på bakken når produktet er i drift:
  - a) Det skal fastsettes hvilke former for drift luftfartøyet er godkjent for, og hvilke begrensninger og opplysninger som er nødvendige for sikker drift, herunder miljøbegrensninger og miljøprestasjon.
  - b) Luftfartøyet skal kunne styres og manøvreres på en sikker måte under alle forventede driftsforhold, herunder etter en svikt i ett eller eventuelt flere framdriftssystemer, idet det tas hensyn til luftfartøyets størrelse og konfigurasjon. Det skal tas behørig hensyn til flygerens fysiske styrke, miljøet i førerkabinen, flygerens arbeidsbyrde og andre menneskelige faktorer samt flygefasen og dens varighet.
  - c) Det skal være mulig å foreta en jevn overgang fra en flygefase til en annen uten at det krever særlig ferdighet, årvåkenhet, fysisk styrke eller en særlig arbeidsinnsats fra flygerens side under alle forventede driftsforhold.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- d) Luftfartøyet skal ha en slik stabilitet at kravene til flygeren ikke blir urimelig store, idet det tas hensyn til flygefasen og dens varighet.
  - e) Det skal fastsettes framgangsmåter for normal drift, svikt og nødssituasjoner.
  - f) Det skal finnes advarsler eller andre forebyggende midler som hindrer at det normale flyoperative begrensingsområdet for luftfartøytypen overskrides.
  - g) Luftfartøyet og dets systemer skal ha egenskaper som gjør det mulig å gjenopprette situasjonen på en sikker måte etter eventuelle ekstreme forhold som kan oppstå innenfor det flyoperative begrensingsområdet.
- 2.2. Opplysninger om driftsbegrensningene og andre opplysninger som er nødvendige for sikker drift, skal gjøres tilgjengelige for besetningen.
- 2.3. Driften av produktene skal være beskyttet mot farer som skyldes ugunstige eksterne og interne forhold, herunder miljøforhold.
- a) Det skal særlig, alt etter hva som er relevant for typen operasjon, ikke oppstå noen usikker situasjon som følge av fenomener som dårlige værforhold, lyn, sammenstøt med fugler, høyfrekvente strålingsfelt, ozon osv., men ikke begrenset til dette, som kan forventes å forekomme under driften av produktet, idet det tas hensyn til luftfartøyets størrelse og konfigurasjon.
  - b) Passasjerkabinene skal, alt etter hva som er relevant for typen operasjon, gi tilfredsstillende transportforhold for passasjerene og hensiktsmessig beskyttelse mot forventede farer som følge av flygeoperasjoner eller nødssituasjoner, herunder fare i forbindelse med ild, røyk, giftige gasser og hurtig dekompresjon, idet det tas hensyn til luftfartøyets størrelse og konfigurasjon. Det skal treffes tiltak for å gi dem som er om bord, rimelig mulighet til å unngå alvorlig skade, til hurtig rømming av luftfartøyet og til beskyttelse mot følgene av retardasjonskrefter i tilfelle nødlanding på land eller på vann. Det skal etter behov sørges for klare og entydige skilt eller meldinger som opplyser dem som er om bord, om sikker atferd samt plassering og riktig bruk av sikkerhetsutstyret. Nødvendig sikkerhetsutstyr skal være lett tilgjengelig.
  - c) Besetningsrommene skal, alt etter hva som er relevant for typen operasjoner, være utformet med henblikk på å lette flygeoperasjonene, herunder med midler som sikrer situasjonsforståelse samt håndtering av alle forventede situasjoner og nødssituasjoner. Miljøet i besetningsrommene skal ikke redusere besetningens evne til å utføre sine oppgaver, og utformingen skal ta sikte på å unngå forstyrrelser ved drift samt feil bruk av betjeningsinnretningene.
3. ORGANISASJONER (HERUNDER FYSISKE PERSONER SOM UTFØRER KONSTRUKSJON, PRODUKSJON, SIKRING AV KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET ELLER VEDLIKEHOLD)
- 3.1. Alt etter hva som er relevant for typen av virksomhet, skal det utstedes godkjenning til organisasjoner når følgende vilkår er oppfylt:
- a) Organisasjonen skal ha de nødvendige midler til å gjennomføre sine oppgaver. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, redskaper og materiell, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.
  - b) Alt etter hva som er relevant for typen av virksomhet og organisasjonens størrelse, skal organisasjonen gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
  - c) Organisasjonen skal om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner, for å sikre fortsatt oppfyllelse av de grunnleggende krav til luftdyktighet fastsatt i dette vedlegget.
  - d) Organisasjonen skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i ledelsessystemet nevnt i bokstav b) og ordningene nevnt i bokstav c), for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Systemet for rapportering av tilfeller skal være i samsvar med gjeldende unionsrett.
- 3.2. Vilkårene i nr. 3.1 bokstav c) og d) får ikke anvendelse på organisasjoner med ansvar for vedlikeholdsopplæring.
- 3.3. Fysiske personer som utfører vedlikehold, skal tilegne seg og opprettholde teoretiske kunnskaper, praktiske ferdigheter og erfaring på et nivå som er relevant for typen av virksomhet.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### VEDLEGG III

#### Grunnleggende krav til miljøforenlighet knyttet til produkter

1. Produktene skal være konstruert slik at støy reduseres så mye som mulig, idet det tas hensyn til nr. 4.
2. Produktene skal være konstruert slik at utslipp reduseres mest mulig, idet det tas hensyn til nr. 4.
3. Produktene skal være konstruert slik at utslipp fra fordamping eller av væsker reduseres mest mulig, idet det tas hensyn til nr. 4.
4. Eventuelle kompromisser mellom konstruksjonsmessige tiltak med sikte på å redusere støy, forskjellige former for utslipp og utslipp av væsker skal tas i betraktning.
5. Alle normale driftsforhold og geografiske områder der støy og utslipp fra luftfartøyet er et problem, skal tas i betraktning ved minimering av støy og utslipp.
6. Luftfartøsystemene og -utstyret som kreves til miljøvern, skal konstrueres, produseres og vedlikeholdes slik at de virker etter hensikten under alle forutsigbare driftsforhold. Påliteligheten skal være tilstrekkelig i forhold til deres tiltenkte virkning på produktets miljøforenlighet.
7. Alle instruksjoner, framgangsmåter, midler, håndbøker, begrensninger og inspeksjoner som trengs for å sikre at et luftfartøyprodukt fortsatt skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, skal utarbeides og framlegges for de tiltenkte brukerne på en tydelig måte.
8. Organisasjonene som er involvert i konstruksjon, produksjon og vedlikehold av luftfartsprodukter, skal
  - a) ha alle nødvendige midler for å sikre at et luftfartsprodukt oppfyller de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, og
  - b) om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner for å sikre at et luftfartsprodukt oppfyller de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget.

### VEDLEGG IV

#### Grunnleggende krav til besetning

1. FLYGERUTDANNING
  - 1.1. Generelt

En person som gjennomgår opplæring for å fly et luftfartøy, skal være tilstrekkelig moden utdanningsmessig, fysisk og mentalt til å kunne tilegne seg, fastholde og dokumentere relevante teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter.
  - 1.2. Teoretiske kunnskaper

En flyger skal tilegne seg og opprettholde et kunnskapsnivå som svarer til de funksjonene vedkommende ivaretar på luftfartøyet, og står i forhold til de risikoene som er forbundet med typen virksomhet. Slike kunnskaper skal minst omfatte følgende:
    - a) Luftfartslovgivning.
    - b) Generelle kunnskaper om luftfartøyer.
    - c) Tekniske aspekter ved kategorien av luftfartøy.
    - d) Planlegging og gjennomføring av flygninger.
    - e) Menneskers yteevne og begrensninger.
    - f) Meteorologi.
    - g) Navigasjon.
    - h) Driftsprosedyrer, herunder ressursforvaltning.
    - i) Flygeprinsipper.
    - j) Kommunikasjon.
    - k) Ikke-tekniske ferdigheter, herunder gjenkjenning og håndtering av trusler og feil.
- 1.3. Dokumentasjon og vedlikehold av teoretiske kunnskaper
  - 1.3.1. Tilegning og fastholdelse av teoretiske kunnskaper skal dokumenteres ved kontinuerlig vurdering under opplæring og eventuelt ved eksamener.
  - 1.3.2. Et hensiktsmessig kompetansenivå innen teoretisk kunnskap skal opprettholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal dokumenteres ved regelmessige vurderinger, eksamener, prøver eller kontroller. Hyppigheten av eksamener, prøver eller kontroller skal stå i forhold til risikonivået forbundet med virksomheten.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### 1.4. Praktiske ferdigheter

En flyger skal tilegne seg og opprettholde praktiske ferdigheter til å ivareta sine funksjoner i luftfartøyet. Slike ferdigheter skal stå i forhold til de risikoene som er forbundet med typen virksomhet og skal, dersom det er relevant for virksomheten som utøves i luftfartøyet, omfatte følgende:

- a) Aktiviteter før og under flyging, herunder luftfartøyets ytelse, bestemmelse av masse og balanse, inspeksjon og service av luftfartøyet, drivstoff-/energiplanlegging, værvurdering, ruteplanlegging, luftromsbegrensninger og rullebanetilgjengelighet.
- b) Operasjoner knyttet til flyplass og trafikkmønstre.
- c) Forholdsregler og prosedyrer for å unngå kollisjoner.
- d) Kontroll av luftfartøyet ved ekstern visuell referanse.
- e) Flygemanøvrer, herunder i kritiske situasjoner, og tilhørende gjenopprettingsmanøvrer, i den grad det er teknisk mulig.
- f) Avgang og landing under normale forhold og i sidevind.
- g) Flyging basert utelukkende på instrumenter, etter relevans for typen virksomhet.
- h) Driftsprosedyrer, herunder gruppearbeid og ressursforvaltning, etter hva som er relevant for typen operasjon, med ett eller flere besetningsmedlemmer.
- i) Navigasjon og anvendelse av lufttrafikkregler og tilhørende prosedyrer ved hjelp av visuell referanse eller navigasjonshjelpemidler, etter hva som er relevant.
- j) Drift i unormale situasjoner og nødssituasjoner, herunder simulerte funksjonsfeil på luftfartøyet.
- k) Overholdelse av prosedyrer for lufttrafikktenester og kommunikasjon.
- l) Bestemte aspekter ved luftfartøytype eller -klasse.
- m) Ytterligere tilegnelse av praktiske ferdigheter som kan kreves for å redusere farene knyttet til særlig virksomhet.
- n) Ikke-tekniske ferdigheter, herunder gjenkjenning og håndtering av trusler og feil, ved hjelp av en egnet vurderingsmetodikk i forbindelse med vurdering av de tekniske ferdighetene.

#### 1.5. Dokumentasjon og vedlikehold av praktiske ferdigheter

1.5.1. En flyger skal dokumentere evne til å utføre prosedyrer og manøvrer med en grad av kompetanse som passer for de funksjonene vedkommende utøver i luftfartøyet, ved

- a) å overholde grensene for drift av luftfartøyet,
- b) å utvise god dømmekraft og flygerskjønn,
- c) å anvende sine luftfartskunnskaper,
- d) å beholde kontrollen over flyet til enhver tid på en slik måte at det alltid sikres at en prosedyre eller manøver utføres korrekt,
- e) ikke-tekniske ferdigheter, herunder gjenkjenning og håndtering av trusler og feil, ved hjelp av en egnet vurderingsmetodikk i forbindelse med vurdering av de tekniske ferdighetene.

1.5.2. Et hensiktsmessig kompetansenivå innen praktiske ferdigheter skal opprettholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal dokumenteres ved regelmessige vurderinger, eksamener, prøver eller kontroller. Hyppigheten av eksamener, prøver eller kontroller skal stå i forhold til risikonivået forbundet med virksomheten.

#### 1.6. Språkferdigheter

En flyger skal ha språkferdigheter på et nivå som passer til de funksjonene vedkommende utøver i luftfartøyet. Slike ferdigheter skal omfatte

- a) evne til å forstå værinformasjonsdokumenter,
- b) bruk av luftfartskart underveis, ved avgang og ved innflyging samt tilhørende luftfartsinformasjonsdokumenter, og
- c) evne til å kommunisere med andre besetningsmedlemmer og flysikringstjenester i alle faser av flygningen, herunder forberedelse til flyging, på det språket som brukes til radiokommunikasjon under flygingen.

#### 1.7. Opplæringsinnretninger for flysimulering

Dersom en opplæringsinnretning for flysimulering (FSTD) brukes ved opplæring, eller til å dokumentere at en praktisk ferdighet er tilegnet, skal denne FSTD tilsvare et visst ytelsesnivå på de områdene som er relevante for fullføring av oppgaven. Særlig skal gjengivelsen av konfigurasjon, betjeningsegenskaper, luftfartøyets ytelse og systemenes virkemåte representere luftfartøyet tilstrekkelig nøyaktig.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 1.8. Opplæringskurs

### 1.8.1. Opplæringen skal gjennomføres som et opplæringskurs.

### 1.8.2. Et opplæringskurs skal oppfylle følgende vilkår:

- a) En studieplan skal utarbeides for hver type kurs, og
- b) opplæringskurset skal i nødvendig grad omfatte både teoretiske kunnskaper og praktisk flygeundervisning (herunder simulering).

## 1.9. Instruktører

### 1.9.1. Teoretisk undervisning

Teoretisk undervisning skal gis av behørig kvalifiserte instruktører. De skal

- a) ha tilstrekkelige kunnskaper på det området det undervises i, og
- b) kunne bruke egnede undervisningsmetoder.

### 1.9.2. Flygeundervisning og flysimuleringsundervisning

Flygeundervisning og flysimuleringsundervisning skal gis av behørig kvalifiserte instruktører som

- a) har de teoretiske kunnskapene og den erfaringen som kreves for undervisningen som gis,
- b) kan bruke egnede undervisningsmetoder,
- c) har erfaring med undervisningsmetoder innen de flygemanøvrene og flygeprosedyrene som det skal gis flygeundervisning i,
- d) har vist evne til å undervise på de områdene det skal gis flygeundervisning i, herunder før og etter flyging og på bakken, og
- e) tar regelmessige oppfriskingskurs for å sikre at undervisningsstandardene opprettholdes.

Flygeinstruktører som gir opplæring i luftfartøyer, skal også ha rett til å fungere som fartøysjef på luftfartøyet som det undervises i, unntatt ved opplæring på nye fartøytper.

## 1.10. Kontrollanter

Personer med ansvar for å vurdere flygernes ferdigheter skal

- a) oppfylle kravene til flygeinstruktører og flysimuleringsinstruktører, og
- b) være i stand til å vurdere flygernes yteevne og gjennomføre testflygninger og flygekontroller.

## 2. KRAV TIL ERFARING – FLYGERE

En person som fungerer som flygebesetningsmedlem, instruktør eller kontrollant, skal tilegne seg og vedlikeholde tilstrekkelig erfaring for de funksjonene vedkommende utøver, med mindre gjennomføringsrettsakter som er vedtatt på grunnlag av denne forordningen, krever at kvalifikasjonene skal dokumenteres i samsvar med nr. 1.5.

## 3. MEDISINSK SKIKKETHET – FLYGERE

### 3.1. Medisinske kriterier

#### 3.1.1. Alle flygere skal regelmessig dokumentere at de er medisinsk skikket til å ivareta sine funksjoner på en tilfredsstillende måte, idet det tas hensyn til typen virksomhet. Slik skikkethet skal dokumenteres gjennom en passende vurdering basert på flymedisinsk beste praksis, idet det tas hensyn til typen virksomhet og mulig aldersbetinget psykisk og fysisk svekkelse.

Medisinsk skikkethet, herunder fysisk og psykisk skikkethet, betyr at flygeren ikke har noen sykdom eller nedsatt funksjonsevne som gjør vedkommende ute av stand til å

- a) utføre de nødvendige oppgavene for drift av luftfartøyet,
- b) utføre pålagte oppgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller
- c) oppfatte sine omgivelser korrekt.

#### 3.1.2. Dersom medisinsk skikkethet ikke kan dokumenteres, kan det iverksettes korrigerende tiltak som gir tilsvarende flysikkerhet.

### 3.2. Flyleger

En flylege skal

- a) være kvalifisert og autorisert til å praktisere medisin,
- b) ha fått opplæring i flymedisin og regelmessige oppfriskingskurs i flymedisin for å sikre at vurderingsstandardene opprettholdes, og
- c) ha tilegnet seg praktiske ferdigheter og erfaring om de forholdene som flygerne utøver sitt arbeid under.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### 3.3. Flymedisinske sentre

Flymedisinske sentre skal oppfylle følgende vilkår:

- a) Ha alle nødvendige midler for å ivareta det ansvaret som er forbundet med deres særskilte rettigheter. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, redskaper og materiell, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.
- b) Alt etter hva som er relevant for typen av virksomhet og organisasjonens størrelse, gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
- c) Om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner for å sikre kontinuerlig oppfyllelse av disse kravene.

## 4. KABINBESETNINGSMEDLEMMER

### 4.1. Generelt

Kabinbesetningsmedlemmene skal

- a) ha gjennomgått opplæring og være kontrollert regelmessig, slik at de har oppnådd og opprettholder et tilstrekkelig kompetansenivå til å utføre sine pålagte sikkerhetsoppgaver, og
- b) vurderes regelmessig for medisinsk skikkethet for å sikre at de på en sikker måte kan utføre sine sikkerhetsoppgaver. Oppfyllelsen av dette kravet skal dokumenteres ved relevant vurdering basert på flymedisinsk beste praksis.

### 4.2. Opplæringskurs

4.2.1. Dersom det er hensiktsmessig for typen operasjon eller særskilte rettigheter, skal opplæringen gjennomføres som et opplæringskurs.

4.2.2. Et opplæringskurs skal oppfylle følgende vilkår:

- a) En studieplan skal utarbeides for hver type kurs, og
- b) opplæringskurset skal i nødvendig grad omfatte både teoretiske kunnskaper og praktisk undervisning (herunder simulering).

### 4.3. Instruktører for kabinbesetningsmedlemmer

Undervisning skal gis av behørig kvalifiserte instruktører. Disse instruktørene skal

- a) ha tilstrekkelige kunnskaper på det området det undervises i,
- b) kunne bruke egnede undervisningsmetoder, og
- c) ta regelmessige oppfriskingskurs for å sikre at undervisningsstandardene opprettholdes.

### 4.4. Kontrollanter for kabinbesetning

Personer med ansvar for kontroll av kabinbesetningen skal

- a) oppfylle kravene til instruktører for kabinbesetningsmedlemmer og
- b) være i stand til å vurdere kabinbesetningens arbeid og gjennomføre kontroller.

## 5. UTDANNINGSORGANISASJONER

En utdanningsorganisasjon som utdanner flygere og kabinbesetningsmedlemmer, skal oppfylle følgende krav:

- a) Ha alle nødvendige midler for å ivareta det ansvaret som er forbundet med deres virksomhet. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, redskaper og materiell, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.
- b) Alt etter hva som er relevant for den utdanningen som gis, og organisasjonens størrelse, skal organisasjonen gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer, herunder risikoene knyttet til svekkelse i standarden på utdanningen, og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
- c) Om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner for å sikre kontinuerlig oppfyllelse av disse kravene.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## VEDLEGG V

### Grunnleggende krav til luftfartsoperasjoner

#### 1. GENERELT

- 1.1. En flygning skal ikke gjennomføres dersom besetningsmedlemmene og eventuelt alt annet driftspersonell som er involvert i forberedelsen og gjennomføringen av flygningen, ikke er fortrolige med de lovene, forskriftene og prosedyrene som er relevante for utførelsen av deres oppgaver, og som gjelder for de områdene som skal gjennomflys, de flyplassene som er planlagt benyttet, og de tilhørende flysikringsinnretningene.
- 1.2. En flygning skal gjennomføres i samsvar med driftsprosedyrene som er angitt i flygehåndboken eller, dersom det kreves, i driftshåndboken, for forberedelse og gjennomføring av flygningen.
- 1.3. Før hver flygning skal hvert besetningsmedlems roller og plikter defineres. Fartøysjefen har ansvar for driften og sikkerheten til luftfartøyet og for sikkerheten til alle besetningsmedlemmer, passasjerer og last om bord.
- 1.4. Produkter eller stoffer som kan utgjøre en betydelig risiko for helse, sikkerhet, eiendom eller miljø, for eksempel farlig last, våpen og ammunisjon, skal ikke fraktes om bord på noe luftfartøy med mindre det medfølger konkrete sikkerhetsprosedyrer og instruksjoner for å redusere risikoen forbundet med dem.
- 1.5. Alle nødvendige data, dokumenter, registre og opplysninger som dokumenterer at vilkårene angitt i nr. 5.3 er oppfylt, skal oppbevares for hver flygning, være tilgjengelige og beskyttet mot ulovlig endring i et minste tidsrom som står i forhold til typen operasjon.

#### 2. FORBEREDELSE TIL FLYGING

En flygning skal påbegynnes først når det med alle rimelige midler er kontrollert at følgende vilkår er oppfylt:

- a) De anleggene som er direkte nødvendige for flygningen og for sikker drift av luftfartøyet, herunder kommunikasjonsanlegg og navigasjonshjelpemidler, er tilgjengelige for gjennomføring av flygningen, idet det tas hensyn til tilgjengelig dokumentasjon for luftfartsinformasjonstjenester.
- b) Besetningen skal være fortrolig med og passasjerene underrettet om plassering og bruk av relevant nødutstyr. Besetning og passasjerer skal ha tilgang til tilstrekkelige opplysninger knyttet til driften som er spesifikke for det utstyret som er montert, om nødprosedyrer og bruk av sikkerhetsutstyr i kabinen.
- c) Fartøysjefen skal ha forsikret seg om at
  - i) luftfartøyet er luftdyktig som angitt i nr. 6,
  - ii) luftfartøyet er behørig registrert, dersom dette kreves, og at relevante sertifikater i den forbindelse finnes om bord i luftfartøyet,
  - iii) instrumenter og utstyr som angitt i nr. 5 som kreves for å gjennomføre flygningen, er montert i luftfartøyet og er funksjonsdyktige, med mindre minsteutstyrslisten (MEL) eller et tilsvarende dokument gir fritak i så måte,
  - iv) luftfartøyets masse og tyngdepunkt er slik at flygningen kan gjennomføres innenfor de grensene som er fastsatt i luftdyktighetsdokumentasjonen,
  - v) all kabinbagasje, bagasje i lasterommet og last er korrekt lastet og sikret, og
  - vi) luftfartøyets driftsbegrensninger som angitt i nr. 4 ikke vil overskrides på noe tidspunkt under flygningen.
- d) Opplysninger om meteorologiske forhold for avgangs- og bestemmelsesflyplass og eventuelle alternative flyplasser samt forholdene underveis skal være tilgjengelige for flygebesetningen. Særlig oppmerksomhet skal vies potensielt farlige atmosfæriske forhold.
- e) Egnede risikoreduserende tiltak eller beredskapsplaner skal være innført for å håndtere potensielt farlige atmosfæriske forhold som forventes å forekomme under flygningen.
- f) For en flygning basert på visuelflygeregler skal de meteorologiske forholdene langs ruten som skal flys, være slik at det er mulig å følge disse flygereglene. For en flygning basert på instrumentflygeregler skal bestemmelsesflyplass og eventuelle alternative flyplasser der luftfartøyet kan lande, velges, idet det tas særlig hensyn til varslede meteorologiske forhold, tilgjengeligheten til flysikringstjenester, tilgjengeligheten til bakkeanlegg og instrumentflygingsprosedyrer godkjent av staten der bestemmelsesflyplassen eller den alternative flyplassen befinner seg.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- g) Mengden av drivstoff/energi for framdrift og forbruksvarer om bord skal være tilstrekkelig til å sikre at den planlagte flygningen kan fullføres trygt, idet det tas hensyn til meteorologiske forhold, eventuelle andre forhold som påvirker luftfartøyets ytelse, og eventuelle forsinkelser som forventes for flygningen. Dessuten skal det medbringes en drivstoff-/energireserve med henblikk på utforutsette hendelser. Det skal eventuelt fastsettes prosedyrer for drivstoff-/energi-håndtering under flygningen.

### 3. FLYGEOPERASJONER

I forbindelse med flygeoperasjoner skal alle følgende vilkår være oppfylt:

- a) Dersom det er relevant for typen luftfartøy, skal hvert besetningsmedlem ved start og landing, og ellers når fartøysjefen anser det nødvendig av hensyn til sikkerheten, sitte på sin plass og bruke det tilgjengelige sikringsutstyret.
- b) Dersom det er relevant for typen luftfartøy, skal alle besetningsmedlemmer som må være til stede i førerkabinen, sitte og forbli sittende på sin plass, med setebeltene festet, unntatt i situasjoner underveis da fysiologiske eller driftsmessige behov tilsier noe annet.
- c) Dersom det er relevant for luftfartøytypen og typen operasjon, skal fartøysjefen før start og landing, under taksing og når det anses nødvendig for sikkerheten, sikre at hver passasjer sitter på sin plass og er forsvarlig fastspent.
- d) En flygning skal gjennomføres på en slik måte at nødvendig avstand til andre luftfartøyer opprettholdes og tilstrekkelig klaring til hindringer sikres i alle faser av flygningen. Slik klaring skal være minst den som kreves i relevante luftfartsregler, etter hva som er relevant for typen operasjon.
- e) En flygning skal ikke fortsettes med mindre kjente forhold fortsatt tilsvarer minst forholdene i nr. 2. For en flygning basert på instrumentflygeregler skal dessuten en innflygning mot en flyplass ikke fortsettes under visse angitte høyder eller forbi en viss posisjon dersom fastsatte siktkriterier ikke er oppfylt.
- f) I en nødssituasjon skal fartøysjefen sikre at alle passasjerer instrueres om de nødtiltakene som er nødvendige etter omstendighetene.
- g) En fartøysjef skal treffe alle nødvendige tiltak for å minimere forstyrrende passasjerers konsekvenser for flygningen.
- h) Et luftfartøy skal ikke taksnes i trafikkområdet på en flyplass, og luftfartøyets rotor skal ikke koples inn, med mindre personen ved betjeningsinnretningene har de nødvendige kvalifikasjoner.
- i) De relevante prosedyrene for drivstoff-/energi-håndtering om bord skal benyttes.

### 4. LUFTFARTØYETS YTELSE OG DRIFTSBEGRENSNINGER

- 4.1. Et luftfartøy skal brukes i samsvar med luftdyktighetsdokumentasjonen og alle tilhørende driftsprosedyrer og -begrensninger slik de er gjengitt i dets godkjente flygehåndbok eller eventuell tilsvarende dokumentasjon. Flygehåndboken eller tilsvarende dokumentasjon skal være tilgjengelig for besetningen og holdes oppdatert for hvert luftfartøy.
- 4.2. Uten hensyn til nr. 4.1 kan det ved operasjoner med helikoptre tillates at det i noen få øyeblikk flys gjennom begrensingsområdet for høydehastighet, forutsatt at sikkerheten kan sikres.
- 4.3. Luftfartøyet skal brukes i samsvar med gjeldende miljødokumentasjon.
- 4.4. En flygning skal ikke påbegynnes med mindre luftfartøyets planlagte ytelse, idet det tas hensyn til alle faktorer som kan påvirke ytelsesnivået vesentlig, gjør det mulig å gjennomføre alle faser av flygningen innen relevante avstander/områder og hinderklaringer ved planlagt driftsmasse. Blant ytelsesfaktorene som vesentlig påvirker start, flyging underveis og innflyging/landing, er særlig
  - a) driftsprosedyrer,
  - b) flyplassens trykkehøyde,
  - c) værforhold (temperatur, vind, nedbør og sikt),
  - d) start- og landingsområdets størrelse, helning og tilstand og
  - e) flyskrogets, motorenes eller systemenes tilstand, idet det tas hensyn til mulig forringelse.
- 4.5. Det skal tas hensyn til slike faktorer direkte som driftsparametere eller indirekte i form av tillatte avvik eller marginer, som alt etter hva som er relevant for typen operasjon, kan tas med ved planlegging av ytelsesdata.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 5. INSTRUMENTER, DATA OG UTSTYR

- 5.1. Et luftfartøy skal være utstyrt med alt navigasjonsutstyr, kommunikasjonsutstyr og annet utstyr som er nødvendig for den planlagte flygningen, idet det tas hensyn til gjeldende lufttrafikkregler og luftfartsregler i alle faser av flygningen.
- 5.2. Dersom det er relevant, skal et luftfartøy være utstyrt med alt nødvendig sikkerhetsutstyr, medisinsk utstyr, evakueringsutstyr og overlevelsesutstyr, idet det tas hensyn til risikoen forbundet med områdene der operasjonen finner sted, rutene som skal flys, flygehøyden og flygningens varighet.
- 5.3. Alle nødvendige data for besetningens gjennomføring av flygningen skal være oppdatert og tilgjengelig om bord på luftfartøyet, idet det tas hensyn til gjeldende lufttrafikkregler, luftfartsregler, flygehøyder og områder der operasjonen finner sted.

## 6. KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET OG PRODUKTERS MILJØFORENLIGHET

- 6.1. Et luftfartøy skal ikke brukes med mindre
  - a) luftfartøyet er luftdyktig og driftssikkert og kan brukes i samsvar med miljøkravene,
  - b) det drifts- og nødutstyret som er nødvendig for den planlagte flygningen, er funksjonsdyktig,
  - c) luftfartøyets luftdyktighetsdokument og eventuelt støysertifikat er gyldig,
  - d) vedlikehold av luftfartøyet er utført i samsvar med gjeldende krav.
- 6.2. Før hver flygning eller serie av påfølgende flygninger skal luftfartøyet inspiseres ved en kontroll før flyging, for å avgjøre om det er egnet for den planlagte flygningen.
- 6.3. Luftfartøyet skal ikke brukes med mindre det er frigitt til bruk av kvalifiserte personer eller organisasjoner etter vedlikehold. Det underskrevne sertifikatet for frigivelse for bruk skal særlig inneholde grunnleggende opplysninger om det utførte vedlikeholdet.
- 6.4. Dokumentasjon som er nødvendig for å påvise status for luftdyktighet og miljøforenlighet for luftfartøyet, skal oppbevares og beskyttes mot ulovlig endring i et tidsrom som er i samsvar med de gjeldende kravene til kontinuerlig luftdyktighet, til opplysningene i den er erstattet med nye opplysninger av tilsvarende omfang og detaljnivå, men uansett i minst 24 måneder.
- 6.5. Alle endringer og reparasjoner skal oppfylle de grunnleggende kravene til luftdyktighet og, dersom det er relevant, til produkters miljøforenlighet. Dataene som dokumenterer at kravene til luftdyktighet og kravene til produkters miljøforenlighet er oppfylt, skal oppbevares og beskyttes mot ulovlig endring.
- 6.6. Luftfartøyoperatøren er ansvarlig for å sikre at en tredjepart som utfører vedlikehold, oppfyller operatørens krav til flysikkerhet og luftfartssikkerhet.

## 7. BESETNINGSMEDLEMMER

- 7.1. Besetningens antall og sammensetning skal fastsettes idet det tas hensyn til
  - a) luftfartøyets sertifiseringsbegrensninger, herunder eventuelt relevant nødevakueringsdemonstrasjon,
  - b) luftfartøyets konfigurasjon og
  - c) operasjonenes type og varighet.
- 7.2. Fartøysjefen skal ha myndighet til å gi alle kommandoer og treffe alle egnede tiltak for å ivareta sikkerheten for operasjonen og luftfartøyet og personer og/eller eiendom som fraktes med det.
- 7.3. I en nødssituasjon som setter sikkerheten for operasjonen og luftfartøyet og/eller personer om bord i fare, skal fartøysjefen treffe de tiltakene vedkommende anser som nødvendige av hensyn til sikkerheten. Dersom et slikt tiltak innebærer brudd på lokale regler eller framgangsmåter, er fartøysjefen ansvarlig for straks å underrette vedkommende lokale myndighet.
- 7.4. Uten at det berører nr. 8.12, kan nødssituasjoner eller unormale situasjoner, dersom andre personer er om bord, simuleres bare dersom disse personene er blitt behørig underrettet og er kjent med de tilhørende risikoene før de går om bord.
- 7.5. Ingen besetningsmedlemmer skal la sin utførelse av oppgaver eller beslutningstaking svekkes i en slik grad at flysikkerheten bringes i fare på grunn av virkningene av tretthet, idet det blant annet tas hensyn til akkumulert tretthet, søvmangel, antall sektorer som gjennomflys, nattjeneste eller tidssoneendringer. Hvileperiodene skal gi tilstrekkelig tid til å sette besetningen i stand til å overvinne virkningene av forrige tjeneste og være uthvilt ved begynnelsen av neste flygetjenesteperiode.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 7.6. Et besetningsmedlem skal ikke utføre oppgaver om bord i et luftfartøy under påvirkning av psykotrope stoffer eller alkohol, eller dersom vedkommende er uskikket på grunn av skade, tretthet, medisiner, sykdom eller andre årsaker.
8. TILLEGGSKRAV TIL KOMMERSIELL LUFTTRANSPORT OG ANDRE OPERASJONER UNDERLAGT KRAV OM SERTIFISERING ELLER ERKLÆRING, OG SOM UTFØRES MED FLY, HELIKOPTRE ELLER LUFTFARTØYER MED TILTROTOR
- 8.1. Operasjonen skal ikke utføres med mindre følgende vilkår er oppfylt:
- Luftfartøyoperatøren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter ha nødvendige midler for operasjonenes art og omfang. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: luftfartøyer, anlegg, ledelsesstruktur, personell, utstyr, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.
  - Luftfartøyoperatøren skal bare bruke tilstrekkelig kvalifisert og opplært personell, og skal gjennomføre og vedlikeholde opplærings- og kontrollprogrammer for besetningsmedlemmer og annet relevant personell som er nødvendig for å sikre at deres sertifikater, rettigheter og kvalifikasjoner er gyldige.
  - Alt etter hva som er relevant for typen virksomhet og organisasjonens størrelse, skal luftfartøyoperatøren gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
  - Luftfartøyoperatøren skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i ledelsessystemet nevnt i bokstav c), for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Systemet for rapportering av tilfeller skal være i samsvar med gjeldende unionsrett.
- 8.2. Operasjonen skal bare utføres i samsvar med en luftfartøyoperatørens driftshåndbok. En slik håndbok skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og prosedyrer for alle luftfartøyer som brukes, og som driftspersonellet trenger for å utføre sine oppgaver. Begrensninger som gjelder for flygetid, flygetjenesteperioder og hvileperioder for besetningsmedlemmer, skal angis. Driftshåndbøkene og med revisjoner skal være i samsvar med den godkjente flygehåndboken, og skal endres ved behov.
- 8.3. Luftfartøyoperatøren skal etter behov fastsette prosedyrer for å gjøre forstyrrende passasjerers konsekvenser for flysikkerheten så små som mulig.
- 8.4. Luftfartøyoperatøren skal utarbeide og vedlikeholde sikkerhetsprogrammer som er tilpasset luftfartøyet og typen operasjon, herunder særlig
- sikkerheten i førerkabinen,
  - kontrolliste for gjennom søking av luftfartøyet,
  - opplæringsprogrammer og
  - beskyttelse av elektroniske systemer og datasystemer for å hindre overlatt og ikke-overlatt systemforstyrrelse og -ødeleggelse.
- 8.5. Dersom sikkerhetstiltakene kan påvirke driftssikkerheten negativt, skal farene vurderes og relevante prosedyrer utarbeides for å redusere sikkerhetsrisikoen, noe som kan nødvendiggjøre bruk av spesialutstyr.
- 8.6. Luftfartøyoperatøren skal utpeke en flyger blant flygebesetningen til fartøysjef.
- 8.7. Forebygging av tretthet skal håndteres gjennom et system som forebygger tretthet. For en flygning, eller en serie av flygninger, skal et slikt system innrettes mot flygetid, flygetjenesteperioder, tjenesteperioder og tilpassede hvileperioder. Ved fastsettelse av begrensninger innen systemet som forebygger tretthet, skal det tas hensyn til alle relevante faktorer som bidrar til tretthet, særlig antallet sektorer som gjennomflys, tidssoneendringer, søvnmangel, forstyrrelse av døgnrytmen, nattjeneste, posisjonering, kumulativ tjenestetid for gitte tidsrom, deling av pålagte oppgaver mellom besetningsmedlemmer og innsetting av flere besetningsmedlemmer.
- 8.8. Luftfartøyoperatøren skal sikre at oppgavene angitt i nr. 6.1 og de som beskrives i nr. 6.4 og 6.5, kontrolleres av en organisasjon med ansvar for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som skal oppfylle kravene i vedlegg II nr. 3.1 og vedlegg III nr. 7 og 8.
- 8.9. Luftfartøyoperatøren skal sikre at den frigivelsen for bruk som kreves i henhold til nr. 6.3, utstedes av en organisasjon som er kvalifisert for vedlikehold av produkter, deler og utstyr som ikke er fastmontert. Organisasjonen skal oppfylle kravene i vedlegg II nr. 3.1.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 8.10. Organisasjonen nevnt i nr. 8.8 skal utarbeide en organisasjonshåndbok til bruk og veiledning av berørt personell som gir en beskrivelse av alle organisasjonens framgangsmåter for kontinuerlig luftdyktighet i organisasjonen.
- 8.11. Det skal foreligge et system med sjekklister som besetningsmedlemmene kan bruke ved behov i alle faser av driften av luftfartøyet under normale og unormale forhold og i nødssituasjoner. Det skal utarbeides prosedyrer for alle nødssituasjoner som med rimelighet kan forutses.
- 8.12. Nødssituasjoner eller unormale situasjoner skal ikke simuleres mens luftfartøyet har passasjerer eller last om bord.

#### VEDLEGG VI

##### Grunnleggende krav til godkjente organer

1. Det godkjente organet, dets leder og dets personell med ansvar for å utføre sertifiserings- og tilsynsoppgavene kan verken direkte eller som representant delta i konstruksjon, produksjon, markedsføring eller vedlikehold av produkter, deler, utstyr som ikke er fastmontert, komponenter eller systemer, og heller ikke i drift, tjenesteyting eller bruk av disse. Dette utelukker ikke muligheten for utveksling av tekniske opplysninger mellom de involverte organisasjonene og det godkjente organet.

Første ledd er ikke til hinder for at en organisasjon som er opprettet med sikte på å fremme luftsport eller fritidsflyging, kan ha rett til å få akkreditering som godkjent organ, forutsatt at det til den akkrediterende myndighetens tilfredsstillende er dokumentert at den har innført egnede ordninger for å hindre interessekonflikter.
2. Det godkjente organet og dets personell med ansvar for sertifiserings- og tilsynsoppgavene skal utføre sitt arbeid med størst mulig faglig integritet og best mulig teknisk kompetanse, og skal ikke utsettes for press eller påvirkning av noen type, særlig av økonomisk art, som kan påvirke deres vurderinger og beslutninger eller resultatene av deres sertifiserings- og tilsynsoppgaver, særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av disse resultatene.
3. Det godkjente organet skal råde over nødvendig personell og nødvendige midler til å utføre de tekniske og administrative oppgavene knyttet til sertifiserings- og tilsynsprosessen på en tilfredsstillende måte; det skal også ha tilgang til det utstyret som er nødvendig for å utføre særlige kontroller.
4. Det godkjente organet og dets personell med ansvar for undersøkelser skal ha
  - a) solid teknisk og faglig opplæring, eller tilstrekkelig sakkunnskap opparbeidet gjennom erfaring med relevante aktiviteter,
  - b) tilfredsstillende kunnskaper om kravene i forbindelse med de sertifiserings- og tilsynsoppgavene de utfører, og tilstrekkelig erfaring med slike prosesser,
  - c) nødvendig kompetanse til å utarbeide erklæringer, dokumenter og rapporter som dokumenterer at sertifiserings- og tilsynsoppgavene er utført.
5. Det skal sikres at det personellet som er ansvarlig for sertifiserings- og tilsynsoppgavene, er upartisk. Deres godtgjøring skal ikke avhenge av antallet undersøkelser de utfører, eller av resultatene av disse undersøkelsene.
6. Det godkjente organet skal tegne ansvarsforsikring, med mindre ansvaret dekkes av en medlemsstat i henhold til dens nasjonale rett.
7. Det godkjente organets personell skal være underlagt taushetsplikt for alle opplysninger det tilegner seg ved utførelsen av oppgaver i henhold til denne forordningen.

#### VEDLEGG VII

##### Grunnleggende krav til flyplasser

1. FYSISKE KJENNETEGN, INFRASTRUKTUR OG UTSTYR
  - 1.1. Trafikkområde
    - 1.1.1. Flyplasser skal ha et definert område avsatt til luftfartøyers landing og start som oppfyller følgende vilkår:
      - a) Landings- og startområdet skal ha dimensjoner og egenskaper som er passende for de luftfartøyene som er tiltenkt å bruke anlegget.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- b) Landings- og startområdet skal, når det er relevant, ha tilstrekkelig bæreevne til å tåle gjentatte flybevegelser med de planlagte luftfartøyene. Områder som ikke er beregnet på gjentatte operasjoner, trenger bare å kunne tåle luftfartøyenes vekt.
  - c) Landings- og startområdet skal være konstruert for vannavrenning og for å hindre at stillestående vann utgjør en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
  - d) Hellingen og variasjoner i hellingen på landings- og startområdet skal ikke skape en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
  - e) Overflateegenskapene til landings- og startområdet skal være egnet for bruk av de planlagte luftfartøyene.
  - f) Landings- og startområdet skal være fritt for gjenstander som kan skape en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
- 1.1.2. Dersom det finnes flere definerte landings- og startområder, skal de være av en slik art at de ikke skaper en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
- 1.1.3. Det definerte landings- og startområdet skal være omgitt av avgrensede områder. Disse områdene formål er å beskytte luftfartøyer som flyr over dem i forbindelse med start eller landing, eller å begrense følgene av for lav innflyging eller utforkjøring over siden eller enden av start- og landingsområdet, og skal oppfylle følgende vilkår:
- a) Områdene skal ha dimensjoner som er tilpasset de forventede luftfartøyoperasjonene.
  - b) Hellingen og variasjoner i hellingen skal ikke skape en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
  - c) Områdene skal være fri for gjenstander som kan skape en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner. Dette utelukker ikke at det plasseres brekkbart utstyr på områdene dersom det er nødvendig av hensyn til luftfartøyoperasjonene.
  - d) Hvert av områdene skal ha tilstrekkelig bæreevne ut fra områdets formål.
- 1.1.4. De områdene av en flyplass, med tilhørende umiddelbare omgivelser, som skal brukes til taksing eller parkering av luftfartøyer, skal være konstruert for sikker drift av luftfartøyer som forventes å bruke det aktuelle anlegget under alle planlagte forhold, og de skal oppfylle følgende vilkår:
- a) Områdene skal ha tilstrekkelig bæreevne til å tåle gjentatte operasjoner med de planlagte luftfartøyene, unntatt områder som er beregnet bare på tilfeldig bruk, som bare trenger å kunne tåle luftfartøyenes vekt.
  - b) Områdene skal være konstruert for vannavrenning og for å hindre at stillestående vann utgjør en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
  - c) Hellingen og variasjoner i hellingen skal ikke skape en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
  - d) Områdenes overflateegenskaper skal være egnet for bruk av de planlagte luftfartøyene.
  - e) Områdene skal være fri for gjenstander som kan skape en uakseptabel risiko for luftfartøyer. Dette er ikke til hinder for at utstyr som kreves for området, parkeres i særlig angitte posisjoner eller soner.
- 1.1.5. Annen infrastruktur som er beregnet på luftfartøyer, skal utformes slik at bruken av den ikke skaper en uakseptabel risiko for luftfartøyer som bruker den.
- 1.1.6. Konstruksjoner, bygninger, utstyr eller lagringsområder skal plasseres og utformes slik at de ikke skaper en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner.
- 1.1.7. Det skal treffes hensiktsmessige forholdsregler for å hindre at uautoriserte personer, uautoriserte kjøretøyer eller dyr som er store nok til å utgjøre en uakseptabel risiko for luftfartøyoperasjoner, kommer inn på trafikkområdet, uten at det berører nasjonale eller internasjonale dyrevernbestemmelser.
- 1.2. Hinderklaringer
- 1.2.1. For å beskytte luftfartøyer som nærmer seg en flyplass for å lande, eller som tar av fra en flyplass, skal det fastsettes innflygings- og utflygingstraseer eller områder. Slike traseer eller områder skal sørge for at luftfartøyer har nødvendig klaring fra hindre i området rundt flyplassen, idet det tas behørig hensyn til lokale fysiske forholdene.
- 1.2.2. Hinderklaringen skal være tilstrekkelig ut fra flygningens fase og typen operasjon som utføres. Den skal også ta hensyn til utstyret som brukes til å bestemme luftfartøyetts posisjon.
- 1.3. Sikkerhetsrelatert flyplassutstyr, herunder visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler
- 1.3.1. Hjelpemidlene skal være formålstjenlige og gjenkjennelige, og skal gi entydige opplysninger til brukerne under alle planlagte driftsforhold.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 1.3.2. Sikkerhetsrelatert flyplassutstyr skal fungere etter hensikten under de forventede driftsforholdene. Under driftsforhold eller ved eventuelle feil skal sikkerhetsrelatert flyplassutstyr ikke skape en uakseptabel risiko for flysikkerheten.
- 1.3.3. Hjelpemidlene og deres kraftforsyningssystemer skal være utformet slik at eventuelle feil ikke fører til at brukerne får uhensiktsmessige, misvisende eller utilstrekkelige opplysninger, eller til avbrudd i en vesentlig funksjon.
- 1.3.4. Passende beskyttelsesordninger skal være tilgjengelige for å unngå skader på eller forstyrrelser av slike hjelpemidler.
- 1.3.5. Strålingskilder og bevegelige eller faste gjenstander skal ikke forstyrre eller virke negativt inn på ytelsen til luftfartøyers kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingssystemer.
- 1.3.6. Opplysninger om drift og bruk av sikkerhetsrelatert flyplassutstyr skal stilles til rådighet for berørt personell, herunder tydelige anvisninger om forhold som kan skape uakseptable risikoer for flysikkerheten.
- 1.4. Flyplassdata
  - 1.4.1. Data om flyplassen og tjenestene som tilbys, skal utarbeides og holdes oppdatert.
  - 1.4.2. Dataene skal være nøyaktige, leselige, fullstendige og entydige. Gyldighet og passende sikkerhetsnivåer skal opprettholdes.
  - 1.4.3. Dataene skal i rett tid stilles til rådighet for brukerne og de relevante ANS-yterne ved hjelp av en tilstrekkelig sikker og hurtig kommunikasjonsmetode.

## 2. DRIFT OG LEDELSE

### 2.1. Flyplassoperatørens ansvar

Flyplassoperatøren er ansvarlig for driften av flyplassen. Flyplassoperatøren har følgende ansvarsområder:

- a) Flyplassoperatøren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter råde over alle nødvendige midler for å sikre sikker drift av luftfartøyer på flyplassen. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, anlegg, personell, utstyr og materiell, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.
- b) Flyplassoperatøren skal kontrollere at kravene i nr. 1 til enhver tid er oppfylt, eller treffe de nødvendige tiltak for å begrense risikoene forbundet med manglende oppfyllelse av kravene. Det skal fastsettes og anvendes prosedyrer for å underrette alle brukere i rett tid om slike tiltak.
- c) Flyplassoperatøren skal utarbeide og gjennomføre et egnet risikostyringsprogram for den viltlevende dyrebstanden på flyplassen direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter.
- d) Flyplassoperatøren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter sikre at kjøretøyers og personers bevegelser i trafikkområdet og andre driftsområder samordnes med luftfartøyenes bevegelser for å unngå kollisjoner og skader på luftfartøyene.
- e) Flyplassoperatøren skal sikre at det utarbeides og gjennomføres prosedyrer for å begrense risikoene forbundet med drift av flyplassen om vinteren, under dårlige værforhold, ved nedsatt sikt eller om natten, dersom det er relevant.
- f) Flyplassoperatøren skal om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner for å sikre fortsatt oppfyllelse av disse grunnleggende kravene for flyplasser fastsatt i dette vedlegget. Disse organisasjonene omfatter, men er ikke begrenset til, luftfartøyoperatører, ANS-ytere, ytere av lufthavnrelaterte tjenester, AMS-ytere samt andre organisasjoner hvis aktiviteter eller produkter kan påvirke luftfartøyenes sikkerhet.
- g) Flyplassoperatøren skal kontrollere at organisasjoner som er involvert i lagring og distribusjon av drivstoff/energi til framdrift av luftfartøyer, har prosedyrer som sikrer at luftfartøyet forsynes med ikke-forurenset drivstoff/energi av riktig type.
- h) Håndbøker for drift og vedlikehold av flyplassutstyr skal være tilgjengelige, brukes i praksis og omfatte vedlikeholds- og reparasjonsinstruksjoner, opplysninger om service samt diagnose- og inspeksjonsmetoder.
- i) Flyplassoperatøren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter utarbeide og iverksette en beredskapsplan for flyplassen som omfatter nødssituasjoner som kan oppstå på flyplassen eller i dens omgivelser. Planen skal samordnes etter behov med samfunnets beredskapsplan.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- j) Flyplassoperatøren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter sikre at flyplassen tilbyr egnede rednings- og brannsløkkings tjenester. Slike tjenester skal reagere hurtig på en hendelse eller ulykke, og skal minst omfatte utstyr, sløkkemidler og tilstrekkelig personell.
- k) Flyplassoperatøren skal bruke bare opplært og kvalifisert personell til drift og vedlikehold av flyplassen, og skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter gjennomføre og vedlikeholde opplærings- og kontrollprogrammer for å opprettholde et høyt kompetansenivå hos alt relevant personell.
- l) Flyplassoperatøren skal sikre at alle personer som gis adgang uten følge til trafikkområdet eller andre driftsområder, er behørig opplært og kvalifisert for slik adgang.
- m) Rednings- og brannsløkkingspersonell skal være behørig opplært og kvalifisert til å arbeide i flyplassmiljøet. Flyplassoperatøren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter gjennomføre og vedlikeholde opplærings- og kontrollprogrammer for å opprettholde et høyt kompetansenivå hos slikt personell.
- n) Alt rednings- og brannsløkkingspersonell som kan få i oppgave å rykke ut ved nødssituasjoner innenfor luftfart, skal regelmessig dokumentere at de er medisinsk skikket til å ivareta sine oppgaver på en tilfredsstillende måte, idet det tas hensyn til typen aktivitet. I den forbindelse menes med medisinsk skikkethet, herunder fysisk og psykisk skikkethet, å ikke ha noen sykdom eller nedsatt funksjonsevne som kan gjøre personellet ute av stand til å
  - utføre de oppgavene som er nødvendige for å operere i nødssituasjoner innenfor luftfart,
  - utføre pålagte oppgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller
  - oppfatte sine omgivelser korrekt.

## 2.2. Ledelsessystemer

- 2.2.1. Flyplassoperatøren skal, alt etter hva som er relevant for typen aktivitet og organisasjonens størrelse, gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
- 2.2.2. Flyplassoperatøren skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i ledelsessystemet nevnt i nr. 2.2.1, for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Analysen av opplysninger fra dette systemet for rapportering av tilfeller skal omfatte partene oppført i nr. 2.1 bokstav f), etter hva som er relevant. Systemet for rapportering av tilfeller skal være i samsvar med gjeldende unionsrett.
- 2.2.3. Flyplassoperatøren skal utarbeide en flyplasshåndbok og drive flyplassen i samsvar med håndboken. Slike håndbøker skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og prosedyrer for flyplassen og ledelsessystemet, slik at drifts- og vedlikeholdspersonellet kan utføre sine oppgaver.

## 3. FLYPLASSENS OMGIVELSER

- 3.1.1. Luftrommet omkring flyplassens trafikkområder skal holdes fritt for hindre, slik at de planlagte luftfartøyoperasjonene på flyplassen kan gjennomføres uten at det oppstår uakseptable risikoer på grunn av hindre omkring flyplassen. Det skal derfor defineres hinderovervåkingsflater som tas i bruk og hele tiden overvåkes for å identifisere eventuell gjennomtrenging av flatene.
- 3.1.2. Enhver gjennomtrenging av en hinderflate krever en vurdering for å definere om gjenstanden utgjør en uakseptabel risiko. En gjenstand som utgjør en uakseptabel risiko, skal fjernes, eller det skal treffes passende begrensende tiltak for å beskytte luftfartøyer som bruker flyplassen.
- 3.1.3. Eventuelle resterende hindre skal offentliggjøres, og skal ved behov merkes og om nødvendig synliggjøres med lys.
- 3.2. Farer forbundet med menneskers virksomhet og arealbruk, deriblant eksemplene på listen nedenfor, skal overvåkes. Risikoene de medfører, skal vurderes og begrenses på en egnet måte:
  - a) All utvikling eller endring i arealbruken i flyplassområdet.
  - b) Mulighet for turbulens forårsaket av hindre.
  - c) Bruk av farlige, forvirrende eller villedende lys.
  - d) Blending fra store og svært reflekterende overflater.
  - e) Opprettelse av områder som kan fremme utvikling av en viltlevende dyrebestand i omgivelsene rundt flyplassens trafikkområde.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- f) Kilder til usynlig stråling eller forekomst av bevegelige eller faste gjenstander som kan forstyrre eller virke negativt inn på ytelsen til luftfartøyers kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingssystemer.

3.3. Medlemsstatene skal sikre at det utarbeides en beredskapsplan til bruk i nødssituasjoner innen luftfart som oppstår i flyplassens nærhet.

#### 4. LUFTHAVNRELATERTE TJENESTER

##### 4.1. Ansvarsområder for ytere av lufthavnrelaterede tjenester

Yteren av lufthavnrelaterede tjenester er ansvarlig for sikker drift av sin virksomhet på flyplassen.

Tjenesteyteren har følgende ansvarsområder:

- a) Tjenesteyteren skal råde over alle nødvendige midler for å sikre sikker tjenesteyting på flyplassen. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, anlegg, personell, utstyr og materiell.
- b) Tjenesteyteren skal overholde prosedyrene i flyplasshåndboken, herunder i forbindelse med flytting av sine kjøretøyer, sitt utstyr og personell samt risikoen forbundet med driften av flyplassen om vinteren, om natten og under dårlige værforhold.
- c) Tjenesteyteren skal yte lufthavnrelaterede tjenester i samsvar med prosedyrene og instruksene fra luftfartøyoperatøren det ytes tjenester til.
- d) Tjenesteyteren skal sikre at håndbøker for drift og vedlikehold av utstyr til lufthavnrelaterede tjenester er tilgjengelige, brukes i praksis og omfatter drifts-, vedlikeholds- og reparasjonsinstruksjoner, opplysninger om service samt prosedyrer for feilsøking og inspeksjon.
- e) Tjenesteyteren skal bare bruke tilstrekkelig opplært og kvalifisert personell, og skal sikre gjennomføring og vedlikehold av opplærings- og kontrollprogrammer for å opprettholde et høyt kompetansenivå hos alt relevant personell.
- f) Tjenesteyteren skal sikre at vedkommendes personell er fysisk og psykisk skikket til å utføre sine oppgaver på en tilfredsstillende måte, idet det tas hensyn til typen virksomhet og særlig dens mulige sikkerhetsvirkning og sikkerhetsrelaterede virkning.

##### 4.2. Ledelsessystemer

4.2.1. Alt etter hva som er relevant for typen av virksomhet og organisasjonens størrelse, skal yteren gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet. Et slikt system skal samordnes med flyplassoperatørens ledelsessystem.

4.2.2. Tjenesteyteren skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i ledelsessystemet nevnt i nr. 4.2.1, for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Uten at det berører andre rapporteringsforpliktelser, skal tjenesteyteren oversende alle tilfeller til rapporteringssystemet til flyplassoperatøren, luftfartøyoperatøren og, dersom det er relevant, yteren av lufttrafikkjenester. Systemet for rapportering av tilfeller skal være i samsvar med gjeldende unionsrett.

4.2.3. Tjenesteyteren skal utarbeide en håndbok for lufthavnrelaterede tjenester og drive sin virksomhet i samsvar med den. En slik håndbok skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og prosedyrer for tjenesten og ledelsessystemet, slik at servicepersonellet kan utføre sine oppgaver.

#### 5. OPPSTILLINGSPLATTFORMTJENESTER (AMS)

5.1. AMS-yteren skal yte sine tjenester i samsvar med driftsprosedyrene i flyplasshåndboken.

5.2. Etter hva som er relevant for typen av virksomhet og organisasjonens størrelse, skal AMS-yteren innføre og vedlikeholde et ledelsessystem, herunder sikkerhetsstyring, for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget.

5.3. AMS-yteren skal inngå formelle avtaler med flyplassoperatøren og yteren av lufttrafikkjenester som beskriver omfanget av tjenestene som skal ytes.

5.4. AMS-yteren skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i ledelsessystemet nevnt i nr. 5.2, for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Uten at det berører andre rapporteringsforpliktelser, skal AMS-yteren oversende alle tilfeller til rapporteringssystemet til flyplassoperatøren og, dersom det er relevant, yteren av lufttrafikkjenester.

5.5. AMS-yteren skal delta i sikkerhetsprogrammet som er utarbeidet av flyplassoperatøren.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 6. ANNET

Med forbehold for luftfartøyoperatørens ansvar skal flyplassoperatøren, unntatt i nødssituasjoner for luftfartøyer, når disse omdirigeres til en annen flyplass, eller under andre forhold som skal angis i hvert enkelt tilfelle, sikre at en flyplass eller deler av den ikke brukes av luftfartøyer som flyplassens utforming og driftsprosedyrer normalt ikke er beregnet på.

### VEDLEGG VIII

#### Grunnleggende krav til ATM/ANS og flygeledere

##### 1. BRUK AV LUFTROMMET

- 1.1. Alle luftfartøyer, unntatt de som er involvert i virksomhet nevnt i artikkel 2 nr. 3 bokstav a), skal i alle faser av en flygning eller på trafikkområdet på en flyplass drives i samsvar med felles alminnelige driftsregler og eventuelle gjeldende prosedyrer som er fastsatt for bruken av luftrommet.
- 1.2. Alle luftfartøyer, unntatt de som er involvert i virksomheten nevnt i artikkel 2 nr. 3 bokstav a), skal være utstyrt med nødvendige komponenter og flys i brukes med dette. Komponenter som brukes i ATM/ANS-systemet, skal i tillegg oppfylle kravene i nr. 3.

##### 2. TJENESTER

###### 2.1. Luftfartsinformasjon og luftfartsdata til luftromsbrukere med henblikk på flysikring

- 2.1.1. Data som brukes som kilde til luftfartsinformasjon, skal være av tilstrekkelig kvalitet, fullstendige, aktuelle og leveres i rett tid.
  - 2.1.2. Luftfartsinformasjon skal være nøyaktig, fullstendig, aktuell og utvetydig, komme fra en legitim kilde, ha tilstrekkelig integritet og være i et format som passer brukerne.
  - 2.1.3. Spredning av luftfartsinformasjon til luftromsbrukere skal skje i rett tid ved hjelp av tilstrekkelig pålitelige og hurtige kommunikasjonsmetoder som er beskyttet mot tilsiktede og utilsiktede inngrep og endringer.
- ###### 2.2. Meteorologisk informasjon
- 2.2.1. Data som brukes som kilde til informasjon om flyvær, skal være av tilstrekkelig kvalitet, fullstendige og aktuelle.
  - 2.2.2. I den grad det er mulig, skal informasjon om flyvær være nøyaktig, fullstendig og aktuell, ha tilstrekkelig integritet og være utvetydig, slik at luftromsbrukernes behov oppfylles. Informasjon om flyvær skal komme fra en legitim kilde.
  - 2.2.3. Spredning av informasjon om flyvær til luftromsbrukere skal skje i rett tid ved hjelp av tilstrekkelig pålitelige og hurtige kommunikasjonsmetoder som er beskyttet mot inngrep og endringer.

###### 2.3. Lufttrafikkjenester

- 2.3.1. Data som brukes som kilde ved yting av lufttrafikkjenester, skal være korrekte, fullstendige og aktuelle.
- 2.3.2. Yting av lufttrafikkjenester skal være tilstrekkelig nøyaktig, fullstendig, aktuell og utvetydig, slik at brukernes sikkerhetsbehov oppfylles.
- 2.3.3. Automatiserte verktøy som formidler informasjon eller råd til brukerne, skal utformes, produseres og vedlikeholdes på en måte som sikrer at de er egnet for formålet.
- 2.3.4. Flygekontrolltjenester og tilknyttede prosesser skal sørge for at luftfartøyer er tilstrekkelig atskilt, skal på flyplassens trafikkområde hindre kollisjon mellom luftfartøyer og hindringer og, dersom det er relevant, bistå med å beskytte mot andre flybårne farer, og skal sikre en hurtig og rettidig samordning med alle relevante brukere og tilstøtende deler av luftrommet.
- 2.3.5. Kommunikasjon mellom lufttrafikkjenester og luftfartøyer samt mellom relevante enheter for lufttrafikkjenester skal skje i rett tid, være tydelig, korrekt og utvetydig, være beskyttet mot inngrep og være allment forståelig og, dersom det er relevant, anerkjent av alle berørte parter.
- 2.3.6. Det skal foreligge metoder for å oppdage eventuelle nødssituasjoner og ved behov sette i gang søk og redning. Metodene skal minst omfatte hensiktsmessige varslingsordninger, samordningstiltak samt prosedyrer, ressurser og personell for å dekke ansvarsområdet effektivt.

###### 2.4. Kommunikasjonstjenester

Kommunikasjonstjenester skal ha og opprettholde et tilstrekkelig ytelsesnivå med hensyn til tilgjengelighet, integritet, kontinuitet og rettidighet. De skal være hurtige og beskyttet mot endringer og inngrep.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## 2.5. Navigasjonstjenester

Navigasjonstjenester skal ha og opprettholde et tilstrekkelig ytelsesnivå med hensyn til veiledning, posisjonering og, når det er aktuelt, tidsopplysninger. Ytelseskriteriene omfatter tjenestens nøyaktighet, integritet, kildenes legitimitet, tilgjengelighet og kontinuitet.

## 2.6. Overvåkingstjenester

Overvåkingstjenester skal bestemme posisjonen til luftfartøyer i luften og til andre luftfartøyer samt kjøretøyer på flyplassen, og ytelsesnivået skal være tilfredsstillende med hensyn til nøyaktighet, integritet, kildenes legitimitet, kontinuitet og deteksjonssannsynlighet.

## 2.7. Trafikkflytstyring

I den taktiske styringen av trafikkflyten på unionsplan skal det benyttes og leveres tilstrekkelig nøyaktige og aktuelle opplysninger om omfanget og arten av den planlagte lufttrafikken som påvirker tjenesteytingen, og omdirigeringer eller utsettelse av trafikkflyt skal samordnes og forhandles for å redusere risikoen for at det oppstår situasjoner med overbelastning i luften eller på flyplassene. Trafikkflytstyring skal utføres med sikte på å optimere tilgjengelig kapasitet for bruk av luftrummet og forbedre prosessene for trafikkflytstyring. Den skal bygge på sikkerhet, innsyn og effektivitet, og skal sikre at kapasiteten gjøres tilgjengelig på en fleksibel og rettidig måte i samsvar med anbefalingene i den europeiske flysikringsplanen.

Tiltakene nevnt i artikkel 43 for trafikkflytstyring skal støtte de driftsbeslutningene som ytere av flysikringstjenester, flyplassoperatører og luftromsbrukere treffer, og skal omfatte følgende områder:

- a) Planlegging av flygninger.
- b) Bruk av tilgjengelig luftromskapasitet i alle faser av flygningen, herunder tildeling av tidsluker underveis.
- c) Bruk av flygeruter i allmenn lufttrafikk, herunder
  - opprettelse av én felles publikasjon for rute- og trafikkplanlegging,
  - alternativer for omdirigering av allmenn lufttrafikk fra overbelastede områder og
  - prioriteringsregler for den allmenne lufttrafikken tilgang til luftrummet, særlig i perioder med overbelastning og ved kriser.
- d) Samsvar mellom reiseplaner og tidsluker i lufthavnene samt den nødvendige samordning med tilgrensende regioner, etter hva som er relevant.

## 2.8. Styring av luftrummet

Utpeking av særlige deler av luftrummet til et bestemt formål skal overvåkes, samordnes og gjøres kjent i rett tid for å redusere risikoen for manglende atskillelse mellom luftfartøyer under alle omstendigheter. Idet det tas hensyn til organiseringen av militære aktiviteter og tilknyttede aspekter under medlemsstatenes ansvar, skal styring av luftrummet også støtte en ensartet anvendelse av prinsippet om fleksibel bruk av luftrummet, som beskrevet i ICAO og som gjennomført i henhold til forordning (EF) nr. 551/2004, for å lette luftromsstyringen og lufttrafikkstyringen innenfor rammene av den felles transportpolitikk.

## 2.9. Utforming av prosedyrer ved flyging

Prosedyrer ved flyging skal utformes, kontrolleres og godkjennes på riktig måte før de kan innføres og tas i bruk av luftfartøyer.

# 3. SYSTEMER OG KOMPONENTER

## 3.1. Generelt

ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter som leverer informasjon om slike systemer og komponenter til og fra luftfartøyer og på bakken, skal utformes, produseres, installeres, vedlikeholdes, beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og drives på en måte som sikrer at de er egnet for formålet.

Systemene og prosedyrene skal særlig omfatte det som kreves for å støtte følgende funksjoner og tjenester:

- a) Styring av luftrummet.
- b) Trafikkflytstyring.
- c) Lufttrafikkstjenester, særlig behandlingssystemer for flygedata, behandlingssystemer for overvåkingsdata og systemer for grensesnitt mellom menneske og maskin.
- d) Kommunikasjon, herunder kommunikasjon bakke-til-bakke/rom, luft-til-bakke- og luft-til-luft/rom.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- e) Navigasjon.
- f) Overvåking.
- g) Luftfartsinformasjonstjenester.
- h) Flyværtjenester.

### 3.2. Integritet, ytelse og pålitelighet for systemer og komponenter

Integriteten og den sikkerhetsrelaterte ytelsen til systemer og komponenter, det være seg i luftfartøyer, på bakken eller i luftrummet, skal være egnet for bruksformålet. De skal holde det påkrevde nivået for driftsmessig ytelse under alle forutsigbare driftsforhold og i hele driftslevetiden.

ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter skal utformes, bygges, vedlikeholdes og drives ved hjelp av egnede og validerte prosedyrer, på en måte som sikrer sammenhengende drift av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN) til enhver tid og for alle faser av flygningen. Sammenhengende drift kan særlig innbefatte utveksling av opplysninger, herunder relevante opplysninger om driftsstatus, felles forståelse av opplysninger, sammenlignbar databehandling og tilhørende prosedyrer som muliggjør felles operativ yteevne som er avtalt for hele eller deler av EATMN.

EATMN, dets systemer og deres komponenter skal på koordinert grunnlag støtte nye omforrente og validerte driftsmodeller som forbedrer flysikringstjenestenes kvalitet, bærekraft og effektivitet, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet.

EATMN, dets systemer og deres komponenter skal støtte gradvis gjennomføring av sivil-militær koordinering, i den grad det er nødvendig for effektiv luftromsstyring og trafikkflytstyring, og sikker og effektiv bruk av luftrommet for alle brukere, ved anvendelse av prinsippet for fleksibel bruk av luftrommet.

For å nå disse målene skal EATMN, dets systemer og deres komponenter støtte rettidig utveksling av korrekte og ensartede opplysninger som omfatter alle faser av flygningen mellom sivile og militære parter, uten at det berører sikkerhets- eller forsvarspolitiske interesser, herunder kravene om fortrolighet.

### 3.3. Utforming av systemer og komponenter

- 3.3.1. Systemer og komponenter skal utformes slik at de oppfyller gjeldende krav til flysikkerhet og luftfartssikkerhet.
- 3.3.2. Systemer og komponenter skal samlet, hver for seg og i forhold til hverandre være slik utformet at sannsynligheten for at en feil kan føre til en totalsvikt i systemet, er omvendt proporsjonal med alvorlighetsgraden av virkningen på tjenestenes sikkerhet.
- 3.3.3. Det skal ved utformingen av systemer og komponenter, hver for seg og i kombinasjon med hverandre, tas hensyn til begrensninger knyttet til menneskers evner og yteevne.
- 3.3.4. Systemer og komponenter skal utformes slik at de og de dataene de formidler, beskyttes mot skadelige vekselvirkninger med interne og eksterne elementer.
- 3.3.5. Personell skal på en klar, sammenhengende og entydig måte gis de opplysningene som er nødvendige for å produsere, installere, drive og vedlikeholde systemer og komponenter, samt opplysninger om usikre forhold.

### 3.4. Kontinuerlig servicenivå

Sikkerhetsnivået for systemer og komponenter skal opprettholdes under tjenesten og eventuelle endringer i tjenesten.

## 4. FLYGELEDERES KVALIFIKASJONER

### 4.1. Generelt

En person som gjennomgår opplæring som flygeleder eller flygelederelev, skal være tilstrekkelig moden utdanningsmessig, fysisk og psykisk til å kunne tilegne seg, fastholde og dokumentere relevante teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter.

### 4.2. Teoretiske kunnskaper

- 4.2.1. En flygeleder skal tilegne seg og opprettholde et kunnskapsnivå som svarer til de funksjonene vedkommende ivaretar, og står i forhold til de risikoene som er forbundet med tjenesten.
- 4.2.2. Tilegning og fastholdelse av teoretiske kunnskaper skal dokumenteres ved kontinuerlig evaluering under opplæring, eller ved passende eksamener.
- 4.2.3. Et hensiktsmessig nivå i teoretisk kunnskap skal opprettholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal dokumenteres ved regelmessige evalueringer eller eksamener. Eksamenshyppigheten skal stå i forhold til risikonivået knyttet til tjenestetypen.



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

#### 4.3. Praktiske ferdigheter

4.3.1. En flygeleder skal tilegne seg og opprettholde de praktiske ferdighetene som er nødvendige for å kunne ivareta sine funksjoner. Slike ferdigheter skal stå i forhold til de risikoene som er forbundet med tjenesten, og skal, dersom det er relevant for funksjonene vedkommende ivaretar, omfatte følgende:

- a) Driftsprosedyrer.
- b) Oppgavespesifikke aspekter.
- c) Unormale situasjoner og nødssituasjoner.
- d) Menneskelige faktorer.

4.3.2. En flygeleder skal dokumentere evne til å utføre sine prosedyrer og oppgaver med et kompetansenivå som svarer til de funksjonene vedkommende ivaretar.

4.3.3. Et tilfredsstillende kompetansenivå innen praktiske ferdigheter skal opprettholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal kontrolleres ved regelmessige evalueringer. Evalueringshyppigheten skal stå i forhold til kompleksiteten og risikonivået knyttet til tjenesten og oppgavene som utføres.

#### 4.4. Språkferdigheter

4.4.1. En flygeleder skal dokumentere at vedkommende kan snakke og forstå engelsk godt nok til å kunne kommunisere effektivt bare ved hjelp av tale (telefon/radiotelefon) og i situasjoner ansikt til ansikt om konkrete og arbeidsrelaterte emner, herunder i nødssituasjoner.

4.4.2. Dersom det er nødvendig i forbindelse med yting av lufttrafikkjenester (ATS) i en bestemt del av luftrummet, skal en flygeleder også kunne snakke og forstå nasjonalspråket/nasjonalspråkene som beskrevet ovenfor.

#### 4.5. Simuleringsinnretninger (STD)

Når en STD brukes ved praktisk opplæring i situasjonsforståelse og menneskelige faktorer, eller for å dokumentere at en praktisk ferdighet er tilegnet eller opprettholdt, skal den ha et ytelsesnivå som gjør det mulig å gjennomføre en tilfredsstillende simulering av arbeidsmiljøer og driftssituasjoner som er hensiktsmessige for opplæringen som gjennomføres.

#### 4.6. Opplæringskurs

4.6.1. Opplæring skal skje i form av et opplæringskurs, som kan omfatte teoretisk og praktisk undervisning, samt eventuelt opplæring med en STD.

4.6.2. Det skal utarbeides og godkjennes et kurs for hver opplæringsstype.

#### 4.7. Instruktører

4.7.1. Teoretisk undervisning skal gis av behørig kvalifiserte instruktører. De skal

- a) ha tilstrekkelige kunnskaper på det området det undervises i, og
- b) ha vist at de har evne til å bruke egnede undervisningsmetoder.

4.7.2. Opplæring i praktiske ferdigheter skal gis av behørig kvalifiserte instruktører som

- a) har de teoretiske kunnskapene og den erfaringen som kreves for undervisningen som gis,
- b) har vist at de har evne til å undervise og bruke egnede undervisningsmetoder,
- c) har erfaring med undervisningsmetoder innen de prosedyrene som det skal gis undervisning i, og
- d) tar regelmessige oppfriskingskurs for å sikre at undervisningskompetansen opprettholdes.

4.7.3. Instruktører i praktiske ferdigheter skal dessuten ha eller ha hatt rett til å tjenestegjøre som flygeleder.

#### 4.8. Sensorer

4.8.1. Personer med ansvar for å vurdere flygelederes ferdigheter, skal

- a) ha vist at de har evne til å vurdere flygelederes prestasjoner samt utføre tester og kontroller av flygeledere, og
- b) ta regelmessige oppfriskingskurs for å sikre at vurderingsstandardene opprettholdes.

4.8.2. Sensorer for praktiske ferdigheter skal dessuten ha eller ha hatt rett til å tjenestegjøre som flygeleder på de områder vurderingen gjelder.

#### 4.9. Flygelederes medisinske skikkethet

4.9.1. Alle flygeledere skal regelmessig dokumentere at de er medisinsk skikket til å ivareta sine funksjoner på en tilfredsstillende måte. Slik skikkethet skal vises gjennom en passende vurdering som tar hensyn til eventuell aldersbetinget psykisk og fysisk svekkelse.

4.9.2. For å dokumentere medisinsk skikkethet, herunder fysisk og psykisk skikkethet, skal en person som yter en flygekontrolltjenester (ATC), dokumentere at vedkommende ikke har noen sykdom eller nedsatt funksjonsevne som gjør vedkommende ute av stand til å

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a) utføre de oppgavene som er nødvendig for å yte en ATC-tjeneste,
- b) utføre pålagte oppgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller
- c) oppfatte sine omgivelser korrekt.

4.9.3. Dersom medisinsk skikkethet ikke kan dokumenteres, kan det iverksettes korrigerende tiltak som gir tilsvarende sikkerhet.

## 5. TJENESTEYTERE OG UTDANNINGSORGANISASJONER

5.1. Tjenesteyting forutsetter at følgende vilkår er oppfylt:

- a) Tjenesteyteren skal direkte eller gjennom avtaler med tredjeparter ha nødvendige midler for tjenestens art og omfang. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: systemer, anlegg, herunder strømforsyning, ledelsesstruktur, personell, utstyr og vedlikehold av det, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og prosedyrer, tilgang til relevante data og arkivering.
- b) Tjenesteyteren skal utarbeide og oppdatere ledelses- og driftshåndbøker for tjenestene som ytes, og skal drive virksomheten i samsvar med håndbøkene. Slike håndbøker skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og prosedyrer for driften og ledelsessystemet, slik at driftspersonellet kan utføre sine oppgaver.
- c) Alt etter hva som er relevant for typen av virksomhet og organisasjonens størrelse, skal tjenesteyteren gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
- d) Tjenesteyteren skal bare bruke tilstrekkelig kvalifisert og opplært personell, og skal gjennomføre og vedlikeholde opplærings- og kontrollprogrammer for personellet.
- e) Tjenesteyteren skal opprette formelle kontaktflater med alle berørte parter som direkte kan påvirke tjenestenes sikkerhet, for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget.
- f) Tjenesteyteren skal innføre og gjennomføre en beredskapsplan som omfatter nødssituasjoner og unormale situasjoner som kan oppstå i forbindelse med tjenestene, herunder ved hendelser som fører til betydelig forringelse av eller avbrudd i dens virksomhet.
- g) Tjenesteyteren skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i ledelsessystemet nevnt i bokstav c), for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Systemet for rapportering av tilfeller skal være i samsvar med gjeldende unionsrett.
- h) Tjenesteyteren skal treffe tiltak for å kontrollere at systemene og komponentene vedkommende bruker, til enhver tid oppfyller sikkerhetskravene.

5.2. Yting av ATC-tjenester forutsetter at følgende vilkår er oppfylt:

- a) Forebygging av tretthet hos personell som yter en ATC-tjeneste, skal håndteres gjennom en vaktlisteordning. Vaktlisteordningen skal omfatte tjenesteperioder, tjenestetid og tilpassede hvileperioder. Begrensninger i vaktlisteordningen skal ta hensyn til relevante faktorer som bidrar til tretthet, særlig søvnmangel, forstyrrelse av døgnrytmen, nattjeneste, kumulativ tjeneste for gitte tidsrom samt deling av pålagte oppgaver mellom personell.
- b) Forebygging av stress hos personell som yter en ATC-tjeneste, skal håndteres gjennom opplærings- og forebyggingsprogrammer.
- c) ATC-tjenesteyteren skal ha framgangsmåter for å kontrollere at personell som yter ATC-tjenester, ikke har nedsatte kognitive evner eller utilstrekkelig medisinsk skikkethet.
- d) ATC-tjenesteyteren skal ta hensyn til driftsmessige og tekniske begrensninger samt til menneskelige faktorer i forbindelse med planlegging og drift.

5.3. Yting av kommunikasjons-, navigasjons- og/eller overvåkingstjenester forutsetter at følgende vilkår er oppfylt:

Tjenesteyteren skal i god tid underrette relevante luftromsbrukere og ATS-enheter om den driftsmessige statusen (og endringer i den) for de tjenestene som ytes for ATS-formål.

5.4. Utdanningsorganisasjoner

En utdanningsorganisasjon som gir opplæring til personell som yter en ATC-tjeneste, skal oppfylle følgende krav:

- a) Ha alle nødvendige midler for å ivareta det ansvaret som er forbundet med deres virksomhet. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, metodikk, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og prosedyrer, tilgang til relevante data og arkivering.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- b) Alt etter hva som er relevant for den utdanningen som gis, og organisasjonens størrelse, skal den gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer, herunder risikoene knyttet til svekkelse i standarden på utdanningen, og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
- c) Om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner for å sikre fortsatt oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget.

## 6. FLYLEGER OG FLYMEDISINSKE SENTRE

### 6.1. Flyleger

En flylege skal

- a) være kvalifisert og autorisert til å praktisere medisin,
- b) ha fått opplæring i flymedisin og regelmessige oppfriskingskurs i flymedisin for å sikre at vurderingsstandardene opprettholdes, og
- c) ha tilegnet seg praktiske ferdigheter og erfaring om de forholdene som flygeledere utøver sitt arbeid under.

### 6.2. Flymedisinske sentre

Flymedisinske sentre skal oppfylle følgende vilkår:

- a) Ha alle nødvendige midler for å ivareta det ansvaret som er forbundet med deres særskilte rettigheter. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, redskaper og materiell, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.
- b) Alt etter hva som er relevant for typen av virksomhet og organisasjonens størrelse, gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende kravene fastsatt i dette vedlegget, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av dette systemet.
- c) Om nødvendig innføre ordninger sammen med andre relevante organisasjoner for å sikre fortsatt oppfyllelse av kravene fastsatt i dette vedlegget.

## VEDLEGG IX

### Grunnleggende krav til ubemannede luftfartøyer

- 1. GRUNNLEGGENDE KRAV TIL KONSTRUKSJON, PRODUKSJON, VEDLIKEHOLD OG DRIFT AV UBEMANNEDE LUFTFARTØYER
  - 1.1. Operatøren og fjernpiloten for et ubemannet luftfartøy skal kjenne til gjeldende EU-regler og nasjonale regler for de planlagte operasjonene, særlig med hensyn til sikkerhet, personvern, vern av personopplysninger, erstatningsansvar, forsikring, sikkerhet og miljøvern. Operatøren og fjernpiloten skal kunne sikre sikker drift og sikker avstand mellom det ubemannede luftfartøyet og personer på bakken samt mellom det ubemannede luftfartøyet og andre luftromsbrukere. Dette omfatter god kjennskap til bruksanvisningen fra produsenten, sikker og miljøvennlig bruk av ubemannede luftfartøyer i luftrommet og alle relevante funksjoner på det ubemannede luftfartøyet samt gjeldende lufttrafikkregler og ATM/ANS-prosedyrer.
  - 1.2. Et ubemannet luftfartøy skal være konstruert og bygd slik at det fungerer etter hensikten og kan betjenes, innstilles og vedlikeholdes uten at det medfører noen risiko for personer.
  - 1.3. Dersom det er nødvendig for å redusere risikoene i forbindelse med sikkerhet, personvern og vern av personopplysninger, luftfartssikkerhet eller miljøet som følge av driften, skal det ubemannede luftfartøyet ha tilsvarende spesifikke egenskaper og funksjoner som gjennom sin konstruksjon tar hensyn til prinsippene om personvern og vern av personopplysninger som standard. Disse egenskapene og funksjonene skal etter hva som er nødvendig, sikre enkel identifikasjon av luftfartøyet og arten av og formålet med flygningen, og skal sikre at relevante begrensninger, forbud eller vilkår overholdes, særlig med hensyn til operasjonen i bestemte geografiske soner, over en viss avstand fra operatøren eller ved visse høyder.
  - 1.4. Organisasjonen som er ansvarlig for produksjonen eller markedsføringen av ubemannede luftfartøyer, skal gi opplysninger til operatøren av et slikt luftfartøy og eventuelt til vedlikeholdsorganisasjonen om den typen operasjoner som det ubemannede luftfartøyet er beregnet på, sammen med de begrensningene og opplysningene som er nødvendige for sikker drift av luftfartøyet, herunder

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

driftsytelse og miljøprestasjon, begrensninger i luftdyktighet og nødssituasjoner. Disse opplysningene skal gis på en klar, sammenhengende og utvetydig måte. Den driftsmessige kapasiteten til ubemannede luftfartøyer som kan brukes i operasjoner som ikke krever et sertifikat eller en erklæring, skal gjøre det mulig å innføre begrensninger som er i samsvar med lufttomsreglene som gjelder for slike operasjoner.

## 2. YTTERLIGERE GRUNNLEGGENDE KRAV TIL KONSTRUKSJON, PRODUKSJON, VEDLIKEHOLD OG DRIFT AV UBEMANNEDE LUFTFARTØYER NEVNT I ARTIKKEL 56 NR. 1 OG 5

Idet det tas hensyn til målene fastsatt i artikkel 1, skal følgende krav være oppfylt for å garantere sikkerheten for personer på bakken og andre lufttomsbrukere ved drift av det ubemannede luftfartøyet, idet det etter behov tas hensyn til operasjonens risikonivå:

### 2.1. Luftdyktighet

- 2.1.1. Ubemannede luftfartøyer skal være konstruert på en slik måte eller ha egenskaper eller detaljer som gjør at sikkerheten til den personen som betjener det ubemannede luftfartøyet, eller tredjeparter i luften eller på bakken, herunder eiendom, kan dokumenteres på tilfredsstillende måte.
- 2.1.2. Ubemannede luftfartøyer skal ha en pålitelighet som står i forhold til risikoen ved alle forventede flygeforhold.
- 2.1.3. Ubemannede luftfartøyer skal kunne styres og manøvreres etter hva som er nødvendig, på en sikker måte under alle forventede driftsforhold, herunder etter en svikt i ett eller eventuelt flere systemer. Det skal særlig tas behørig hensyn til menneskelige faktorer, særlig tilgjengelig kunnskap om forhold som fremmer menneskers sikre drift av teknologi.
- 2.1.4. Ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer skal fungere etter hensikten under alle forutsigbare driftsforhold i hele, og i tilstrekkelig grad utover, den operasjonen luftfartøyet er konstruert for.
- 2.1.5. Ubemannede luftfartøyer og tilhørende motorer, propeller, deler, utstyr som ikke er fastmontert, og utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer skal hver for seg og i forhold til hverandre være konstruert slik at sannsynligheten for en svikt og at alvorlighetsgraden i dens virkning på personer på bakken og andre lufttomsbrukere reduseres på grunnlag av prinsippene fastsatt i artikkel 4 nr. 2.
- 2.1.6. Alt utstyr til fjernstyring av ubemannede luftfartøyer som er involvert i operasjonen, skal være utformet med henblikk på å lette flygeoperasjoner, herunder med midler som sikrer situasjonsforståelse samt håndtering av alle forventede situasjoner og nødssituasjoner.
- 2.1.7. Organisasjoner som er involvert i konstruksjonen av ubemannede luftfartøyer, motorer og propeller, skal treffe forholdsregler for å minimere farene som oppstår som følge av forhold, både inne i og utenfor det ubemannede luftfartøyet og dets systemer, som erfaring har vist at virker inn på sikkerheten. Dette omfatter beskyttelse mot interferens med elektroniske midler.
- 2.1.8. Produksjonsprosessene, materialene og komponentene som brukes til å produsere ubemannede luftfartøyer, skal resultere i tilstrekkelige og reproducerbare egenskaper og ytelser som er i samsvar med konstruksjonsegenskapene.

### 2.2. Organisasjoner

Organisasjoner som er involvert i konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av ubemannede luftfartøyer samt tilknyttede tjenester og opplæring, skal oppfylle følgende vilkår:

- a) Organisasjonen skal ha alle nødvendige midler for å utføre sitt arbeid og sikre samsvar med de grunnleggende kravene, den delegerte rettsakten nevnt i artikkel 58 og gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57 som er relevante for dens virksomhet.
- b) Organisasjonen skal gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem for å sikre samsvar med de relevante grunnleggende kravene, håndtere sikkerhetsrisikoer og tilstrebe en stadig forbedring av systemet. Slike ledelsessystemer skal stå i forhold til organisasjonens type av virksomhet og størrelse.
- c) Organisasjonen skal innføre et system for rapportering av tilfeller, som skal inngå i sikkerhetsstyringssystemet, for å bidra til en kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Slike rapporteringssystemer skal stå i forhold til organisasjonens type av virksomhet og størrelse.
- d) Organisasjonen skal innføre ordninger, eventuelt sammen med andre organisasjoner, for å sikre fortsatt oppfyllelse av de relevante grunnleggende kravene.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

### 2.3. Personer som er involvert i driften av ubemannede luftfartøyer

Enhver som er involvert i driften av et ubemannet luftfartøy, herunder fjernpiloten, skal ha nødvendige kunnskaper og ferdigheter til å ivareta operasjonens sikkerhet som står i forhold til risikoen knyttet til typen operasjon. Denne personen skal også dokumentere medisinsk skikkethet, dersom dette er nødvendig for å redusere risikoene ved den aktuelle operasjonen.

### 2.4. Operasjoner

2.4.1. Operatøren av et ubemannet luftfartøy er ansvarlig for operasjonen og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre sikkerheten ved operasjonen.

2.4.2. En flygning skal gjennomføres i samsvar med gjeldende lover, forskrifter og prosedyrer som gjelder for utførelsen av de aktuelle oppgavene og er fastsatt for det området, luftrommet, flyplassene eller operasjonsstedene som planlegges brukt, og eventuelt tilhørende ATM/ANS-systemer.

2.4.3. Operasjoner med ubemannede luftfartøyer skal ivareta sikkerheten til tredjeparter på bakken og andre luftromsbrukere og redusere risikoene som skyldes ugunstige eksterne og interne forhold, herunder miljøforhold, ved å opprettholde en egnet separasjonsavstand i alle faser av flygningen.

2.4.4. Ubemannede luftfartøyer skal flys bare dersom det er i luftdyktig stand, og dersom utstyret og de andre komponentene og tjenestene som er nødvendige for den planlagte operasjonen, er tilgjengelige og funksjonsdyktige.

2.4.5. Ubemannede luftfartøyer og operasjoner med ubemannede luftfartøyer skal være i samsvar med de relevante rettighetene som garanteres i henhold til unionsretten.

2.4.6. Operatøren av et ubemannet luftfartøy skal sikre at luftfartøyet har alt nødvendig navigasjons-, kommunikasjons- og overvåkingsutstyr, utstyr til deteksjon og unnvikelse samt annet utstyr som er nødvendig for sikkerheten ved den planlagte flygningen, idet det tas hensyn til gjeldende lufttrafikkregler og luftfartsregler i alle faser av flygningen.

2.5. Grunnleggende krav til elektromagnetisk kompatibilitet og radiospektrum for ubemannede luftfartøyer, og tilhørende motorer, propeller, deler og utstyr som ikke er fastmontert, hvis konstruksjon er sertifisert i samsvar med artikkel 56 nr. 1, og som er beregnet på å operere bare på frekvenser tildelt i henhold til Den internasjonale teleunions radioreglement for beskyttet bruk i luftfarten.

2.5.1. Disse ubemannede luftfartøyene, motorene, propellene, delene og utstyr som ikke er fastmontert, skal, idet det tas hensyn til nåværende utviklingstrinn i teknikken, konstrueres og produseres på en måte som sikrer at

- a) den elektromagnetiske forstyrrelsen som de skaper, ikke er sterkere enn at radio- og telekommunikasjonsutstyr eller annet utstyr kan fungere som tiltenkt, og
- b) de har en grad av immunitet mot elektromagnetisk forstyrrelse som gjør at de fungerer uten at det gir uakseptabel forringelse av den planlagte bruken.

2.5.2. Disse ubemannede luftfartøyene, motorene, propellene, delene og utstyr som ikke er fastmontert, skal, idet det tas hensyn til nåværende utviklingstrinn i teknikken, konstrueres og produseres på en måte som sikrer at de effektivt utnytter og støtter effektiv bruk av radiospektrum for å unngå skadelig interferens.

## 3. GRUNNLEGGENDE MILJØKRAV TIL UBEMANNEDE LUFTFARTØYER

Ubemannede luftfartøyer skal oppfylle kravene til miljøprestasjon fastsatt i vedlegg III.

## 4. GRUNNLEGGENDE KRAV TIL REGISTRERING AV UBEMANNEDE LUFTFARTØYER OG DERES OPERATØRER, OG TIL MERKING AV UBEMANNEDE LUFTFARTØYER

4.1. Uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen, skal ubemannede luftfartøyer hvis konstruksjon er underlagt sertifisering i henhold til artikkel 56 nr. 1, registreres i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57.

4.2. Operatører av ubemannede luftfartøyer skal registreres i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57, dersom de flyr noen av følgende:

- a) Ubemannede luftfartøyer som ved sammenstøt kan overføre over 80 joule kinetisk energi til et menneske.
- b) Ubemannede luftfartøyer som ved drift utgjør risiko for personvern, vern av personopplysninger, sikkerhet eller miljø.
- c) Ubemannede luftfartøyer hvis konstruksjon er underlagt sertifisering i henhold til artikkel 56 nr. 1.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 4.3. Dersom et registreringskrav får anvendelse i henhold til nr. 4.1 eller 4.2, skal det aktuelle ubemannede luftfartøyet merkes individuelt og identifiseres i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 57.

#### VEDLEGG X

#### Sammenligningstabell

Forordning (EF) nr. 216/2008	Denne forordning
Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1 og 2
Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 2 nr. 3
Artikkel 1 nr. 3	Artikkel 2 nr. 5
Artikkel 2	Artikkel 1
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 4 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 2 nr. 1 bokstav a)
Artikkel 4 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 2 nr. 1 bokstav b) i)
Artikkel 4 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 2 nr. 1 bokstav b) ii)
–	Artikkel 2 nr. 1 bokstav b) iii)
Artikkel 4 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 2 nr. 1 bokstav c)
Artikkel 4 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2
Artikkel 4 nr. 3	Artikkel 2 nr. 1 bokstav b) og c)
Artikkel 4 nr. 3a	Artikkel 2 nr. 1 bokstav d) og e) og artikkel 2 nr. 2
–	Artikkel 2 nr. 4
–	Artikkel 2 nr. 6
Artikkel 4 nr. 3b	Artikkel 2 nr. 7
Artikkel 4 nr. 3c	Artikkel 2 nr. 1 bokstav g) og artikkel 2 nr. 2
Artikkel 4 nr. 4 og 5	Artikkel 2 nr. 3 bokstav d)
Artikkel 4 nr. 6	–
–	Artikkel 2 nr. 8–11
–	Artikkel 4
–	Artikkel 5
–	Artikkel 6
–	Artikkel 7
–	Artikkel 8
Artikkel 5 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 9–16
Artikkel 5 nr. 4 bokstav a) og b)	Artikkel 18 nr. 2
Artikkel 5 nr. 4 bokstav c)	Artikkel 18 nr. 1 bokstav b)
–	Artikkel 18 nr. 1 bokstav a)
Artikkel 5 nr. 5	Artikkel 17 og 19
Artikkel 5 nr. 6	Artikkel 4

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 216/2008	Denne forordning
Artikkel 6	Artikkel 9 nr. 2 og artikkel 19 nr. 3
Artikkel 7 nr. 1 og 2	Artikkel 20 og 21
Artikkel 8 nr. 4	Artikkel 22
Artikkel 7 nr. 3–7	Artikkel 23–28
Artikkel 8 nr. 1–3	Artikkel 29 og artikkel 30 nr. 1–3
–	Artikkel 30 nr. 4–7
Artikkel 8 nr. 5	Artikkel 31 og 32
Artikkel 8 nr. 6	Artikkel 4
Artikkel 8a nr. 1–5	Artikkel 33–39
Artikkel 8a nr. 6	Artikkel 4
Artikkel 8b nr. 1–6	Artikkel 40–47
Artikkel 8b nr. 7	Artikkel 4
Artikkel 8c nr. 1–10	Artikkel 48–54
Artikkel 8c nr. 11	Artikkel 4
–	Artikkel 55–58
Artikkel 9	Artikkel 59–61
Artikkel 10 nr. 1–3	Artikkel 62 nr. 1 og 2
–	Artikkel 62 nr. 3–8
Artikkel 10 nr. 4	Artikkel 62 nr. 9
–	Artikkel 62 nr. 10–12
Artikkel 10 nr. 5	Artikkel 62 nr. 13–15
–	Artikkel 63
–	Artikkel 64
–	Artikkel 65
–	Artikkel 66
Artikkel 11 nr. 1–3	Artikkel 67 nr. 1–3
Artikkel 11 nr. 4–5b	–
Artikkel 11 nr. 6	Artikkel 67 nr. 4
Artikkel 12	Artikkel 68
Artikkel 13	Artikkel 69
Artikkel 14 nr. 1–3	Artikkel 70
Artikkel 14 nr. 4–7	Artikkel 71
Artikkel 15	Artikkel 72
Artikkel 16	Artikkel 73
–	Artikkel 74
Artikkel 17	Artikkel 75

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 216/2008	Denne forordning
Artikkel 18	Artikkel 76 nr. 1–5
Artikkel 19	Artikkel 76 nr. 1–5
Artikkel 20	Artikkel 77
Artikkel 21	Artikkel 78
Artikkel 22 nr. 1	Artikkel 76 nr. 6
Artikkel 22 nr. 2	Artikkel 76 nr. 7
–	Artikkel 79
Artikkel 22a	Artikkel 80
Artikkel 22b	Artikkel 81
Artikkel 23	Artikkel 82 nr. 1 og 2
–	Artikkel 82 nr. 3
Artikkel 24 og 54	Artikkel 85
Artikkel 25	Artikkel 84
Artikkel 26	Artikkel 86 nr. 1 –4
–	Artikkel 86 nr. 5
–	Artikkel 87
–	Artikkel 88
–	Artikkel 89
Artikkel 27	Artikkel 90 nr. 1–3
–	Artikkel 90 nr. 4–6
–	Artikkel 91
–	Artikkel 92
–	Artikkel 93
Artikkel 28 nr. 1 og 2	Artikkel 94 nr. 1 og 2
–	Artikkel 94 nr. 3
Artikkel 28 nr. 3 og 4	Artikkel 94 nr. 4 og 5
Artikkel 29 nr. 1	Artikkel 95 nr. 1
Artikkel 29 nr. 2	Artikkel 98 nr. 2 bokstav m) og artikkel 98 nr. 6
Artikkel 29 nr. 3	–
–	Artikkel 95 nr. 2
Artikkel 30	Artikkel 96
Artikkel 31	Artikkel 97
Artikkel 32 nr. 1	Artikkel 119 nr. 3
Artikkel 32 nr. 2	Artikkel 119 nr. 6
Artikkel 33	Artikkel 98 nr. 1–5
Artikkel 34 nr. 1	Artikkel 99 nr. 1 og 2



Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 216/2008	Denne forordning
–	Artikkel 99 nr. 3
Artikkel 34 nr. 2 og 3	Artikkel 99 nr. 4 og 5
Artikkel 35	Artikkel 100
Artikkel 36	Artikkel 101
Artikkel 37 nr. 1–3	Artikkel 102 nr. 1–3
–	Artikkel 102 nr. 4
Artikkel 38 nr. 1–3	Artikkel 104 nr. 1–3
–	Artikkel 104 nr. 4
Artikkel 39	–
–	Artikkel 103
Artikkel 40	Artikkel 105
Artikkel 41 nr. 1	–
Artikkel 41 nr. 2 og 3	Artikkel 106 nr. 1
Artikkel 41 nr. 4	–
Artikkel 41 nr. 5	Artikkel 106 nr. 6
Artikkel 42	Artikkel 106 nr. 2–5
Artikkel 43	Artikkel 107
Artikkel 44	Artikkel 108
Artikkel 45	Artikkel 109
Artikkel 46	Artikkel 110
Artikkel 47	Artikkel 111
Artikkel 48	Artikkel 112
Artikkel 49	Artikkel 113
Artikkel 50	Artikkel 114 nr. 1, 2 og 4
Artikkel 51	Artikkel 114 nr. 3
Artikkel 52 nr. 1–3	Artikkel 115
Artikkel 52 nr. 4	Artikkel 76 nr. 6
Artikkel 53 nr. 1 og 2	Artikkel 116
Artikkel 53 nr. 3	Artikkel 76 nr. 6
Artikkel 54	Artikkel 85
Artikkel 55	Artikkel 83
Artikkel 56	Artikkel 117
Artikkel 57	Artikkel 118
Artikkel 58 nr. 1 og 2	Artikkel 119 nr. 1 og 2
–	Artikkel 119 nr. 4
Artikkel 58 nr. 3	Artikkel 119 nr. 5

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 216/2008	Denne forordning
Artikkel 58 nr. 4	Artikkel 132 nr. 2
Artikkel 59 nr. 1–4	Artikkel 120 nr. 1–4
–	Artikkel 120 nr. 5
Artikkel 59 nr. 5–11	Artikkel 120 nr. 6–12
Artikkel 60	Artikkel 121
Artikkel 61	Artikkel 122
–	Artikkel 123
Artikkel 62	Artikkel 124
Artikkel 63	Artikkel 125
Artikkel 64 nr. 1 og 3	Artikkel 126 nr. 4
Artikkel 64 nr. 2	–
Artikkel 64 nr. 4	Artikkel 126 nr. 1
Artikkel 64 nr. 5	Artikkel 126 nr. 2
–	Artikkel 126 nr. 3
Artikkel 65	Artikkel 127
Artikkel 65a	–
–	Artikkel 128
Artikkel 66	Artikkel 129
–	Artikkel 130
Artikkel 67	–
Artikkel 68	Artikkel 131
–	Artikkel 132 nr. 1
Artikkel 58 nr. 4	Artikkel 132 nr. 2
Artikkel 69	–
–	Artikkel 133
–	Artikkel 134
–	Artikkel 135
–	Artikkel 136
–	Artikkel 137
–	Artikkel 138
–	Artikkel 139
–	Artikkel 140
Artikkel 70	Artikkel 141

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

## Vedlegg 2

# EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) og vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91<sup>1</sup> skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Virksomheten til Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå («Byrået») kan påvirke luftfartssikkerhetsnivået i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.
- 3) Forordning (EU) 2018/1139 bør derfor innlemmes i EØS-avtalen for å gjøre det mulig for EFTA-statene å delta fullt ut i Byråets virksomhet.
- 4) Enkelte bestemmelser om lufttrafikkstyring/ flysikringstjenester i forordning (EU) 2018/1139 og de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som er vedtatt på grunnlag av den, har sin opprinnelse i vedlegg til Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart (Chicago-konvensjonen), prosedyrer for flysikringstjenester (PANS) og regionale tilleggsprosedyrer (SUPPS) som gjelder for den europeiske ICAO-regionen (EUR) og/eller ICAO-regionen Afrika og Det indiske hav (AFI), som kan være dårlig tilpasset til eller uforenlige med dem som gjelder for den nordatlantiske

ICAO-regionen (NAT). Selv om Island er forpliktet til å gjennomføre og oppfylle bestemmelsene i forordning (EU) 2018/1139, må Island, som ligger i NAT-regionen, gjennomføre og oppfylle de regionale tilleggsprosedyrene som gjelder for NAT-regionen. Derfor kan regionale tilleggsprosedyrer og veiledningsmateriale som er spesifikt for NAT-regionen, anses som akseptable samsvarskriterier (AMC) og veiledningsmateriale (GM) for Island.

- 5) EØS-avtalens vedlegg II og XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

### Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg II gjøres følgende endringer:

1. I kapittel X nr. 7e (europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU) tilføyes følgende:  
«, endret ved:  
– **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»
2. I kapittel XVIII nr. 4zzr (europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/53/EU) tilføyes følgende:  
«, endret ved:  
– **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»

### Artikkel 2

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. I nr. 64a (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008) gjøres følgende endringer:
  - i) nytt strekpunkt skal lyde:

<sup>1</sup> EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- «– **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»
- ii) etter tilpasning c) skal ny tilpasning lyde:
- «d) I artikkel 25 skal nytt nummer lyde:
- ‘3. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen opprettet i henhold til nr. 1 og skal der ha de samme rettighetene og pliktene som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. EFTAs overvåkingsorgan skal ha observatørstatus i komiteen.’»
2. I nr. 66a (rådsforordning (EØF) nr. 3922/91), 66n (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008) og 66w (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004) skal nytt strekpunkt lyde:
- «– **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»
3. I nr. 66d (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010) og 66gc (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014) tilføyes følgende:
- «, endret ved:
- **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»
4. I nr. 66za (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005) gjøres følgende endringer:
- i) følgende tilføyes:
- «, endret ved:
- **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).»
- ii) teksten i tilpasning c) skal lyde:
- «I artikkel 15 skal nytt nummer lyde:
- ‘6. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen opprettet i henhold til nr. 1 og skal der ha de samme rettighetene og pliktene som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. EFTAs overvåkingsorgan skal ha observatørstatus i komiteen.’»
5. Etter nr. 66zab (kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006) tilføyes følgende:
- «66zb. **32018 R 1139:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europa-
- parlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1).
- Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasninger:
- a) Med mindre annet er fastsatt under, og uten at det berører bestemmelsene i avtalens protokoll 1, skal betegnelsen ‘medlemsstat(er)’ og andre betegnelser i forordningen som viser til deres offentlige organer, i tillegg til betydningen i forordningen også omfatte EFTA-statene og deres offentlige organer. Protokoll 1 nr. 11 får anvendelse.
- b) Med hensyn til EFTA-statene skal Byrået, slik og når det er hensiktsmessig, bistå EFTAs overvåkingsorgan eller eventuelt EFTA-statenes faste komité i utførelsen av deres respektive oppgaver. Byrået og EFTAs overvåkingsorgan eller eventuelt EFTA-statenes faste komité skal samarbeide og utveksle opplysninger slik og når det er hensiktsmessig.
- c) Ingenting i denne forordningen skal forstås slik at Byrået gis myndighet til å opptre på vegne av EFTA-statene innenfor rammen av internasjonale avtaler for andre formål enn å bistå EFTA-statene med oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til slike avtaler.
- d) Relevante krav til lufttrafikkstyring/flysikringstjenester i forordningen og dens gjennomføringsrettsakter og delegerede rettsakter, som har sitt opphav i bestemmelser som gjelder for den europeiske ICAO-regionen (EUR) og/eller ICAO-regionen Afrika og Det indiske hav (AFI), bør forstås slik at de ikke er et krav for Island dersom Island etterlever de regionale tilleggsprosedyrene for den nordatlantiske ICAO-regionen (NAT). Sistnevnte kan anses som akseptable samsvarskriterier (AMC) og veiledningsmateriale (GM) for Island.
- Med hensyn til lufttrafikkstyring/flysikringstjenester er henvisninger i forordningen, eller i dens gjennomføringsrettsakter og delegerede rettsakter, til andre EU-regler som har et geografisk virkeområde som er begren-

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- set til ICAO-regionene EUR og/eller AFI, ikke bindende for Island, med mindre Island uttrykkelig har erklært at nevnte regler gjelder på Island.
- e) Dersom Island etterlever regionale tilleggsprosedyrer (SUPPS) og/eller veiledningsmateriale (GM) som gjelder spesifikt for NAT-regionen, er bruk av alternative samsvarskriterier (AltMOC) og etterfølgende melding om dette ikke påkrevd.
- f) EFTA-statene skal delta i det sentrale datalageret nevnt i artikkel 74 som Byrådet har opprettet i samarbeid med Kommisjonen, EFTAs overvåkingsorgan og vedkommende nasjonale myndigheter.
- g) I artikkel 62:
- i) i nr. 1 skal ordene 'EFTAs overvåkingsorgan,' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen,'.
  - ii) i nr. 5 bokstav a) skal ordene 'og en EFTA-stat' tilføyes etter ordene 'disse medlemsstatene'.
  - iii) når det gjelder EFTA-statene, skal nr. 5 andre ledd lyde:
 

'De berørte EFTA-statene skal senest seks måneder etter ikrafttredelsesdatoen for EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 av 28. april 2023 underrette Kommisjonen, Byrådet og EFTAs overvåkingsorgan om sin beslutning om felles ansvar og gi dem alle relevante opplysninger, særlig avtalen nevnt i bokstav a) og de tiltakene som er truffet for å sikre at disse oppgavene blir utført på en effektiv måte i samsvar med bokstav b). Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan skal samarbeide om sin vurdering av underretningen.'
  - iv) i nr. 5 tredje ledd skal ordene 'eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen', og ordene ', EFTAs overvåkingsorgan' skal tilføyes etter ordene 'underrette Kommisjonen'.
  - v) i nr. 9 skal ordene 'EFTAs overvåkingsorgan,' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen,'.
- h) I artikkel 66:
- i) i nr. 1 skal ordene 'eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.
  - ii) i nr. 3 skal ordene ', EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.
  - iii) i nr. 4 skal ordene 'eller, der det er relevant, EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.
- i) I artikkel 68:
- i) i nr. 1 bokstav a) skal ordene ', en EFTA-stat eller EFTA-stater' tilføyes etter ordet 'Unionen'.
  - ii) i nr. 1 bokstav c) skal ordene ', en EFTA-stat eller EFTA-stater' tilføyes etter ordene 'en medlemsstat'.
  - iii) i nr. 3 skal nytt ledd lyde:
 

'Dersom Unionen innleder samarbeid med et tredjeland med henblikk på å inngå avtaler om anerkjennelse av sertifikater eller inngår slike avtaler, skal EFTA-statene holdes behørig underrettet, og Unionen og dens medlemsstater vil bestrebe seg på å åpne muligheten for at EFTA-statene kan tiltrå den aktuelle avtalen eller få tilbud om å inngå en tilsvarende avtale med det aktuelle tredjelandet. EFTA-statene skal på sin side bestrebe seg på å inngå tilsvarende avtaler med tredjeland som dem Unionen har inngått.'
- j) I artikkel 72:
- i) i nr. 1 og 6 skal ordene ', EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.
  - ii) i nr. 4 skal ordene 'eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan,' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.
  - iii) nytt nummer skal lyde:
 

'8. Opplysninger eller data fra EFTA-statene og EFTAs overvåkingsorgan skal til enhver tid gis tilsvarende vern som opplysninger eller data fra EU-medlemsstatene, Byrådet og Kommisjonen.'
- k) I artikkel 74 nr. 1 til 7 skal ordene 'eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.
- l) I artikkel 75 skal nytt nummer lyde:
 

'3. Byrådet skal også bistå EFTAs overvåkingsorgan i forbindelse med tiltak og oppgaver i henhold til denne artikkelen.'

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- m) I artikkel 76:
- i) i nr. 2 skal ordene ‘eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
  - ii) i nr. 4 tredje ledd skal ordene ‘, EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
- n) I artikkel 84:
- i) i nr. 1 skal nytt ledd lyde:
 

‘Myndigheten til å ilegge en fysisk eller juridisk person som Byrådet har utstedt et sertifikat til, eller som har avgitt en erklæring til det, bøter og tvangsmulkt i samsvar med denne forordningen, skal, i tilfeller der den fysiske eller juridiske personen har sitt hovedforetak i en EFTA-stat eller, dersom vedkommende ikke har noe hovedforetak, der personen har sitt bosted eller etableringssted i en EFTA-stat, ligge hos EFTAs overvåkingsorgan.’.
  - ii) i nr. 3 skal ordene ‘eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
  - iii) i nr. 5 skal ordene ‘eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTA-domstolen’ tilføyes etter ordet ‘Domstolen’, og ordene ‘og, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgans’ skal tilføyes etter ordet ‘Kommissjonens’.
  - iv) i nr. 6 skal ordene ‘eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgans’ tilføyes etter ordet ‘Kommissjonens’.
- o) I artikkel 85 nr. 1 skal nytt ledd lyde:
 

‘Byrådet skal også bistå EFTAs overvåkingsorgan og gi det den samme støtten når slike tiltak og oppgaver hører inn under EFTAs overvåkingsorgans myndighet i henhold til EØS-avtalen. Byrådet skal avgi rapporter til EFTAs overvåkingsorgan om inspeksjoner og annen overvåkingsvirksomhet som foretas i en EFTA-stat.’.
- p) I artikkel 88:
- i) i nr. 1 skal ordene ‘, EFTAs overvåkingsorgan,’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
  - ii) i nr. 2 skal ordene ‘og EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
  - iii) i nr. 3 skal ordene ‘eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
- q) I artikkel 89 nr. 1 skal ordene ‘, EFTAs overvåkingsorgan,’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
- r) I artikkel 90 nr. 4 skal ordene ‘, EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
- s) I artikkel 93 skal ordene ‘og EFTAs overvåkingsorgan’ tilføyes etter ordet ‘Kommisjonen’.
- t) I artikkel 95 skal nytt nummer lyde:
 

‘3. Som unntak fra artikkel 12 nr. 2 bokstav a) og artikkel 82 nr. 3 bokstav a) i Tilsettingsvilkår for andre tjenestemenn kan statsborgere i EFTA-stater som nyter fulle borgerrettigheter, tilsettes på kontrakt av Byrådets daglige leder.

Som unntak fra artikkel 12 nr. 2 bokstav e), artikkel 82 nr. 3 bokstav e) og artikkel 85 nr. 3 i Tilsettingsvilkår for andre tjenestemenn i Den europeiske union skal språkene nevnt i EØS-avtalens artikkel 129 nr. 1 anses av Byrådet, med hensyn til sine ansatte, som et av Unionens språk nevnt i artikkel 55 nr. 1 i traktaten om Den europeiske union.’.
- u) I artikkel 96 tilføyes følgende:
 

‘EFTA-statene skal tilstå Byrådet og dets ansatte privilegier og immunitet tilsvarende de som er omhandlet i protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet som er vedlagt traktaten om Den europeiske union og TEUV.’.
- v) I artikkel 99 skal nytt nummer lyde:
 

‘6. EFTA-statene skal delta fullt ut i styret og skal der ha de samme rettighetene og pliktene som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. EFTAs overvåkingsorgan, som observatør, skal utnevne én representant og én vararepresentant.’.
- w) I artikkel 106 skal nytt nummer lyde:
 

‘7. EFTA-statenes borgere skal kunne velges til medlem i, inkludert leder av, klageinstansen. Når Kommisjonen utarbeider listen over kvalifiserte kandidater nevnt i nr. 1, skal den også vurdere EFTA-borgere som kandidater.’.

Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- x) I artikkel 114 nr. 3 skal ordene ‘, EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-statene’ tilføyes etter ordet ‘medlemsstatene’.
- y) I artikkel 119:
- i) i nr. 1 skal følgende punktum tilføyes etter ordene ‘som Byrået innehar.’:  
‘Forordning (EF) nr. 1049/2001 skal ved anvendelse av denne forordningen få anvendelse på alle Byråets dokumenter som angår EFTA-statene.’
  - ii) i nr. 3 skal ordene ‘, islandsk og norsk’ tilføyes etter ordet ‘Unionen’.
  - iii) i nr. 5 skal ordene ‘eller på islandsk eller norsk’ tilføyes etter ordet ‘Unionen’.
- z) I artikkel 120 skal nytt nummer lyde:  
‘13. EFTA-statene skal delta i bidraget fra Unionen nevnt i nr. 1 bokstav a). For dette formålet skal framgangsmåtene fastsatt i EØS-avtalens artikkel 82 nr. 1 bokstav a) og protokoll 32 få tilsvarende anvendelse.’
- za) I artikkel 127 skal nytt nummer lyde:  
‘5. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen opprettet i henhold til nr. 1 og skal der ha de samme rettighetene og pliktene som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett. EFTAs overvåkingsorgan skal ha observatørstatus i komiteen.’
- zb) I artikkel 128 nr. 4 skal ordene ‘og EFTA-stat’ tilføyes etter ordene ‘hver medlemsstat’.
- zc) Artikkel 140 nr. 6 får ikke anvendelse for EFTA-statene.
- zd) Der det er relevant, og med mindre annet er fastsatt, skal de ovenstående tilpasningene få tilsvarende anvendelse for annet unionsregelverk som gir myndighet til Byrået og er innlemmet i EØS-avtalen.»

#### Artikkel 3

Teksten til forordning (EU) 2018/1139 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

#### Artikkel 4

Denne beslutning trer i kraft 29. april 2023 eller dagen etter at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt<sup>2</sup>, alt etter hva som inntrer sist.

#### Artikkel 5

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 28. april 2023.

For EØS-komiteen  
*Nicolas von Lingen*  
Formann

#### **Felleserklæring fra avtalepartene i forbindelse med EØS-komiteens beslutning nr. 114/2023 som innlemmer europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 i EØS-avtalen**

Partene erkjenner at innlemmingen av denne rettsakten ikke berører den direkte anvendelsen av protokoll 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet på statsborgere i EFTA-stater på territoriet til den enkelte medlemsstat i Den europeiske union i henhold til artikkel 11 i nevnte protokoll.

<sup>2</sup> Forfatningsrettslige krav angitt.







Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

[publikasjoner.dep.no](http://publikasjoner.dep.no)

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: Departementenes sikkerhets- og  
serviceorganisasjon – 04/2024

