**Nytt regelverk modellfly og RPAS**

*Publisert: 14 des 2015 11:52 CET*

*Oppdatert: 31 des 2015 10:51 CET*

#### Luftfartstilsynet vedtok 30. november 2015 ny forskrift om luftfartøy som ikke har fører ombord. Forskriften trer i kraft 1. januar 2016. Forskriften regulerer både privatflyging med modellfly og flyging med luftfartøy som ikke har fører om bord.

Innen luftfarten har begrepet RPAS vært det dominerende de siste årene. RPAS står for "Remotely Piloted Aircraft Systems". Luftfartsloven bruker begrepet "luftfartøy som ikke har fører ombord". I forskriften brukes derfor dette begrepet og for øvrig luftfartøy.  Med "luftfartøy som ikke har fører ombord" forstås det samme som RPAS.

### Hovedtrekkene i forskriften

Frem til nå har flyging med RPAS fullt ut blitt regulert som annen luftfart, gjennom de ordinære forskriftene. På grunn av at dette er en ny og særegen type luftfart er det ikke alle bestemmelser som er like dekkende for RPAS. Det er derfor behov for en del særbestemmelser for RPAS og disse er gitt i den nye forskriften.

Dette betyr imidlertid ikke at det kun er den nye forskriften som kommer til anvendelse for RPAS-operatører, RPAS-piloter og generelt for flyging med RPAS. Det vil være en rekke andre forskrifter og bestemmelser som også vil gjelde for RPAS-flyginger og RPAS-operasjoner.

Forskriften er bygget opp med kapitler, der ulike kapitler vil gjelde for henholdsvis RO1, RO2 og RO3.

Kapittel 1, 3, 7 og 11 gjelder for alle operatører. Kapittel 3 inneholder generelle krav og begrensninger. Kapittel 7 inneholder operative bestemmelser som gjelder for alle operatørene, mens kapittel 11 inneholder enkelte sluttbestemmelser.

Kapittel 4 stiller tilleggskrav for RO 1-operatører.

Kapittel 5 stiller tilleggskrav for RO2-operatører.

Kapittel 8 inneholder operative tilleggsbestemmelser som gjelder for enkelte operasjoner som RO2-operatører kan utføre hvis tillatelsen gir rett til dette.

Kapittel 6 stiller tilleggskrav for RO3-operatører.

Kapittel 9 inneholder operative tilleggsbestemmelser som gjelder for enkelte operasjoner som RO3-operatører kan utføre hvis tillatelsen gir rett til dette. Hvis en RO3-operatør gjennomfører en operasjon som kommer inn under kapittel 8, gjelder disse bestemmelsene for flygingen.

### Overgangsregler

Operatørtillatelser godkjent før 1. januar 2016 er fortsatt gyldig frem til utløpsdato. Hvis en tillatelse utløper i perioden 1. januar – 1. mai 2016, vil tillatelsen automatisk forlenges med 6 måneder. Dette gjelder uansett hvilken tillatelse man innehar.

For RO1 operatører som har søkt i perioden **15. oktober 2015** - **1. januar 2016** vil motta godkjenning slik at de kan operere frem til 1. januar og deretter så lenge tillatelsen gjelder.

Tillatelsene er gitt med en gyldighet på to år fra den ble innvilget. Når tillatelsen går ut, er det viktig at operatøren deklarerer sine videre operasjoner i tråd med forskriften som er gjeldene fra **1. januar 2016**, dersom man ønsker å fortsette operasjonene. Melding om dette gis ved bruk av skjema for melding om RO1 virksomhet. [Meldingsskjema for RO1 finner du her.](http://www.luftfartstilsynet.no/incoming/Meldingsskjema_for_RO1-interaktiv.pdf/BINARY/Meldingsskjema%20for%20RO1-interaktiv.pdf)

Hvis operatøren skal fortsette sin virksomhet innenfor kategori RO2, må søknad om godkjenning være mottatt av Luftfartstilsynet seneste tre måneder før godkjenningsperioden utløper. [Søknadsskjema for RO2 finner du her.](http://www.luftfartstilsynet.no/incoming/15-05047-2_Soknadsskjema_RO2_og_RO3.pdf/BINARY/15-05047-2%20Soknadsskjema%20RO2%20og%20RO3.pdf)

Noen eksempler kan belyse dette: Hvis utløpsdato for godkjenningen er 1. februar 2016, må søknaden være mottatt av Luftfartstilsynet senest 1. mai 2016. (Forlengelse seks måneder; søknad senest tre måneder før utløp.) Hvis utløpsdato er 1. desember 2016, må søknaden være mottatt av Luftfartstilsynet senest 1. september 2016.

Hvis operatøren skal fortsette sin virksomhet innenfor kategori RO3, må søknaden være mottatt av Luftfartstilsynet seneste fire måneder før utløpsdato. [Søknadsskjema for RO3 finner du her.](http://www.luftfartstilsynet.no/incoming/15-05047-2_Soknadsskjema_RO2_og_RO3.pdf/BINARY/15-05047-2%20Soknadsskjema%20RO2%20og%20RO3.pdf)

Det vil ikke påløpe gebyr for Luftfartstilsynets nye behandling av søknaden. Saksbehandlingen dekkes av årsgebyret som alle RO2 og RO3 må betale fra 1 januar 2016.

### Andre overgangsregler - luftdyktighet

Kravene til luftdyktighet i § 41, for RO3, gjelder ikke før 1. januar 2017. Frem til denne dato gjelder kravene i § 33 (luftdyktighet RO 2).

Søknad om godkjenning av luftdyktighet av luftfartøy eller system må fremsettes i god tid før 1. januar 2017.

FORSKRIFTEN FØLGER I SIN HELHET PÅ DE NESTE SIDER:

|  |  |
| --- | --- |
|  | Forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. |

|  |  |
| --- | --- |
| Dato | FOR-2015-11-30-1404 |
| Departement | Samferdselsdepartementet |
| Publisert | I 2015 hefte 13 |
| Ikrafttredelse | 01.01.2016 |
| Sist endret |  |
| Endrer |  |
| Gjelder for | Norge |
| Hjemmel | [LOV-1993-06-11-101-§15-1](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A715-1), [LOV-1993-06-11-101-§4-1](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A74-1), [LOV-1993-06-11-101-§5-1](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A75-1), [LOV-1993-06-11-101-§5-3](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A75-3), [LOV-1993-06-11-101-§7-4§9-1](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A77-4%C2%A79-1), [LOV-1993-06-11-101-§9-5](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A79-5), [LOV-1993-06-11-101-§9-7](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A79-7), [LOV-1993-06-11-101-§15-4](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A715-4), [LOV-1993-06-11-101-§15-1](https://lovdata.no/lov/1993-06-11-101/%C2%A715-1), [FOR-1999-12-10-1265](https://lovdata.no/forskrift/1999-12-10-1265), [FOR-1999-12-10-1273](https://lovdata.no/forskrift/1999-12-10-1273) |
| Kunngjort | 10.12.2015   kl. 15.00 |
| Rettet |  |
| Korttittel | Forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord |

Kapitteloversikt:

* [Kapittel 1. Innledende bestemmelser (§§ 1 - 5)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_1#KAPITTEL_1)
* [Kapittel 2. Flyging med modellfly (§§ 6 - 10)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_2#KAPITTEL_2)
* [Kapittel 3. Generelle krav og begrensninger som gjelder for alle RPAS-operatører (RO) (§§ 11 - 21)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_3#KAPITTEL_3)
* [Kapittel 4. Krav til virksomheter som opererer innenfor kategori RO 1 (§§ 22 - 28)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_4#KAPITTEL_4)
* [Kapittel 5. Krav til virksomheter som opererer innenfor kategori RO 2 (§§ 29 - 36)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_5#KAPITTEL_5)
* [Kapittel 6. Krav til virksomheter som opererer innenfor kategori RO 3 (§§ 37 - 46)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_6#KAPITTEL_6)
* [Kapittel 7. Operative bestemmelser som gjelder for alle RO-operatører (§§ 47 - 55)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_7#KAPITTEL_7)
* [Kapittel 8. Operative tilleggsbestemmelser som gjelder for RO 2-operatører (§§ 56 - 60)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_8#KAPITTEL_8)
* [Kapittel 9. Operative tilleggsbestemmelser som gjelder for RO 3-operatører (§§ 61 - 68)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_9#KAPITTEL_9)
* [Kapittel 10. Statsluftfart (§§ 69 - 70)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_10#KAPITTEL_10)
* [Kapittel 11. Sluttbestemmelser (§§ 71 - 74)](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-11-30-1404/KAPITTEL_11#KAPITTEL_11)

**Hjemmel:** Fastsatt av Luftfartstilsynet 30. november 2015 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 15-1 første ledd, jf. § 4-1, § 5-1, § 5-3, § 7-4 andre ledd, § 9-1, § 9-5, § 9-7, § 15-4 og § 15-1 andre ledd, jf. delegeringsvedtak 10. desember 1999 nr. 1265 og delegeringsvedtak 10. desember 1999 nr. 1273.

## Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1.Formål

Luftfartsloven fastsetter at alle lovens krav, herunder forskriftskrav, gjelder for luftfartøy som ikke har fører om bord. Formålet med forskriften er å fastsette visse særbestemmelser for luftfartøy som ikke har fører om bord på bakgrunn av den særlige typen luftfart som dette er og enkelte bestemmelser for modellflyging.

§ 2.Virkeområde

Forskriften gjelder for all flyging med modellfly eller luftfartøy som ikke har fører om bord i Norge, herunder på Svalbard, samt i luftrommet over norsk kontinentalsokkel og norsk økonomisk sone.

§ 3.Militær luftfart

Forskriften gjelder ikke for Forsvarets bruk av luftfartøy uten fører om bord. Forskriften gjelder heller ikke for Forsvarets midlertidige bruk av sivile luftfartøy uten fører om bord til militær luftfart i fare- og restriksjonsområder.

§ 4.Definisjoner og forkortelser

I denne forskrift forstås med

|  |  |
| --- | --- |
| a) | luftfartøy som ikke har fører om bord: innretninger som ikke har fører om bord, som beveger seg i luften og hvor flygingen har et annet formål enn rekreasjon, sport eller konkurranse |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | modellfly: innretninger som ikke har fører om bord, som beveger seg i luften og hvor flygingen kun har rekreasjon, sport eller konkurranse som formål |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | pilot: den som betjener luftfartøyets styringssystemer og er ansvarlig for føring og sikkerheten under flygingen |

|  |  |
| --- | --- |
| d) | fartøysjef: piloten som er oppnevnt som ansvarlig for å føre luftfartøyet og sikkerheten under flygingen |

|  |  |
| --- | --- |
| e) | NOTAM (Notice to Airmen): en melding som distribueres ved telekommunikasjon og som inneholder opplysninger om opprettelse, tilstand eller endring av navigasjonshjelpemiddel, tjeneste, prosedyre eller fareforhold som det er viktig i tide å få kjennskap til for personell som har med planlegging og gjennomføring av flyginger å gjøre. |

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med:

|  |  |
| --- | --- |
| a) | VLOS (Visual Line Of Sight): flyging med luftfartøy som ikke har fører om bord som kan gjennomføres slik at luftfartøyet hele tiden kan observeres uten hjelpemidler som kikkert, kamera, eller andre hjelpemidler, unntatt vanlige briller |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | EVLOS (Extended Visual Line Of Sight): flyging med luftfartøy som ikke har fører om bord utenfor pilot eller fartøysjefs synsrekkevidde, der visuell kontroll opprettholdes ved bruk av observatør |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | BLOS (Beyond visual Line Of Sight): flyging med luftfartøy som ikke har fører om bord utenfor synsrekkevidde for pilot, fartøysjef eller observatør |

|  |  |
| --- | --- |
| d) | RO: RPAS-operatør (Remotely Piloted Aircraft Systems) |

|  |  |
| --- | --- |
| e) | MTOM: største tillatte startmasse. |

§ 5.Tilsyn mv.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med operatører av luftfartøy uten fører om bord.

Luftfartstilsynets inspektører skal gis uhindret adgang til alle aktuelle områder i forbindelse med tilsyn. All relevant dokumentasjon skal gjøres tilgjengelig ved forespørsel.

## Kapittel 2. Flyging med modellfly

§ 6.Begrensninger for flygingen

All flyging med modellfly må skje på en hensynsfull måte som ikke utsetter luftfartøy, personer, fugler, dyr eller eiendom for risiko for skade eller for øvrig er til sjenanse for allmennheten.

Modellflyet må til enhver tid være godt synlig for den som fører det slik at full kontroll over modellflyet kan opprettholdes. Flyging med modellfly kan bare skje i dagslysperioden og ikke

|  |  |
| --- | --- |
| a) | høyere enn 120 meter over bakken eller vannet |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | nærmere enn 150 meter fra personer, motorkjøretøy eller bygning som ikke er under fartøyførerens kontroll med unntak av under start og landing |

Fastsatte begrensninger i andre ledd gjelder ikke for flyging som skjer på en sikker måte i regi av modellflyklubb.

Hvis den som fører modellflyet har bistand fra en person som står ved siden av føreren, og modellflyet til enhver tid er godt synlig for han eller henne, kan flygingen utføres gjennom informasjon fra kamera i modellflyet (first person view).

§ 7.Områder hvor det ikke er tillatt å fly modellfly

Det er ikke tillatt å fly modellfly over eller i nærheten av militære områder, ambassader eller fengsler uten etter tillatelse fra stedlig leder.

Det er ikke tillatt å fly modellfly i restriksjonsområder opprettet med hjemmel i luftfartsloven eller politiloven. Det er ikke tillatt å fly modellfly over eller i nærheten av et sted nødetatene eller Forsvaret har etablert et innsatsområde i forbindelse med ulykke eller annen ekstraordinær hendelse.

Uten tillatelse fra lokal lufttrafikktjenesteenhet er det ikke tillatt å fly modellfly nærmere enn 5 km fra en lufthavn.

§ 8.Objektivt ansvar for skade på tredjeperson mv.

Den som flyr modellfly er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor modellflyet som følge av at det benyttes til flyging.

§ 9.Alkoholpåvirkning mv.

Ingen må fly modellfly påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Luftfartsloven § 6-11 og § 6-13 gjelder tilsvarende.

§ 10.Våpen mv.

Det er ikke tillatt å fly modellfly påmontert våpen eller våpensystemer. Det er ikke tillatt å fly modellfly påmontert raketter, fyrverkeri eller annet farlig utstyr.

## Kapittel 3. Generelle krav og begrensninger som gjelder for alle RPAS-operatører (RO)

§ 11.Krav til ledende personell

Flyging kan bare skje hvis virksomheten har ansvarlig leder, operativ leder og teknisk leder.

§ 12.Transport av gods eller passasjerer

Transport av passasjerer er ikke tillatt.

Transport av gods er kun tillatt hvis dette er fastsatt særskilt i Luftfartstilsynets tillatelse.

§ 13.Krav til høydemåler e.l.

Piloten og fartøysjefen skal gjennom høydemåler eller andre metoder sikre at luftfartøyet ikke flyr høyere enn 120 meter over bakken eller vannet.

§ 14.System for fail-safe

Alle rotordrevne luftfartøy skal ha et innebygget system som sikrer at luftfartøyet kan lande automatisk ved tap av kontroll fra pilot eller fartøysjef. Alle fly uten fører om bord (fixed wing) skal ha et tilleggssystem som sikrer kontroll over flyet ved tap av kontakt med hovedradio.

§ 15.Oppvisningsflyging

Oppvisningsflyging er kun tillatt hvis det foreligger tillatelse fra Luftfartstilsynet.

§ 16.Lufthavner

Landing og avgang med luftfartøy som ikke har fører om bord kan ikke skje på lufthavner.

I særlige tilfeller kan landing eller avgang fra lufthavn avtales med lokal lufttrafikktjenesteenhet, forutsatt at det er etablert lokale prosedyrer som ivaretar sikkerheten for øvrig lufttrafikk. Hensynet til avvikling av øvrig lufttrafikk skal ha prioritet. Lufttrafikktjenesten er ansvarlig for å etablere tilstrekkelige sikkerhetsavstander.

§ 17.Objektivt ansvar for skade på tredjeperson mv.

Operatøren er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor luftfartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart. Dette gjelder likevel ikke skade på annet luftfartøy, eller på person eller ting i slikt luftfartøy.

§ 18.Forsikring

Operatøren er ansvarlig for at det foreligger forsikring som dekker erstatningsplikt ovenfor tredjeperson, jf. luftfartsloven § 11-2.

§ 19.Alkoholpåvirkning mv.

Ingen må fly luftfartøy som ikke har fører om bord påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Luftfartsloven § 6-11 og § 6-13 gjelder tilsvarende.

§ 20.Våpen mv.

Det er ikke tillatt å fly luftfartøy som ikke har fører om bord påmontert våpen eller våpensystemer. Det er ikke tillatt å fly luftfartøy som ikke har fører om bord påmontert raketter, fyrverkeri eller annet farlig utstyr uten tillatelse.

§ 21.Meldeplikt om opphør

Operatøren skal varsle Luftfartstilsynet dersom virksomheten opphører.

## Kapittel 4. Krav til virksomheter som opererer innenfor kategori RO 1

§ 22.RO 1

Operatør av type RO 1 må sende melding til Luftfartstilsynet om oppstart av ny virksomhet før virksomheten tar til. Meldingen skal inneholde opplysninger om virksomhetens navn, adresse og kontaktinformasjon samt informasjon om type luftfartøy som skal benyttes.

RO 1 er virksomhet hvor luftfartøyet

|  |  |
| --- | --- |
| a) | har en MTOM opp til 2,5 kg og |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | har maksimal hastighet 60 knop |

som skal operere utelukkende innenfor VLOS i dagslysperioden og innenfor fastsatte sikkerhetsavstander, jf. § 51.

§ 23.Krav til organisasjon

Operatøren skal ha ansvarlig leder, operativ leder og teknisk leder. Flere funksjoner kan ivaretas av samme person.

Ansvarlig leder har det overordnede ansvaret for virksomheten. Ansvarlig leder må kunne godtgjøre at organisasjonen er tilpasset virksomhetens størrelse og kompleksitet. Ansvarlig leder må være fylt 16 år.

Operativ leder skal sikre at operasjoner utføres i henhold til virksomhetens operasjonsmanual.

Teknisk leder skal sikre at virksomhetens luftfartøy er luftdyktige.

Hvis virksomheten er særlig kompleks må operatøren etablere og vedlikeholde et kvalitetssystem tilpasset driften. Kvalitetssjef skal sikre at virksomhetens systemer for kvalitetssikring er ivaretatt.

§ 24.Operasjonsmanual

Operatøren skal ha en operasjonsmanual tilpasset kompleksiteten i virksomhetens operasjoner. Operasjonsmanualen skal minst inneholde

|  |  |
| --- | --- |
| a) | beskrivelse av virksomhetens oppbygging |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | beskrivelse av de operasjonstyper som inngår i virksomheten |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | beskrivelse av vedlikeholdsprosedyrer |

|  |  |
| --- | --- |
| d) | oversikt over alle luftfartøy som inngår i virksomheten. |

§ 25.Loggføring

Det skal føres en logg over flygetid. Loggen skal minimum inneholde informasjon om hvilket luftfartøy som ble benyttet, hvem som utførte flygingen, tidspunkt for flygingen og området flygingen fant sted.

§ 26.Vedlikehold

Operatøren skal påse at luftfartøy vedlikeholdes i henhold til produsentens anvisninger.

§ 27.Merking av luftfartøy

Alle luftfartøy skal være tydelig merket med operatørens navn og telefonnummer.

§ 28.Krav til pilot

Pilot må kunne demonstrere tilstrekkelige ferdigheter til at flyging kan skje sikkert og i tråd med regelverket.

## Kapittel 5. Krav til virksomheter som opererer innenfor kategori RO 2

§ 29.RO 2

Operatør av type RO 2 må ha tillatelse fra Luftfartstilsynet før virksomheten kan ta til. Søknaden må inneholde en risikoanalyse og operasjonsmanual.

RO 2 er virksomhet hvor luftfartøyet

|  |  |
| --- | --- |
| a) | har en MTOM opp til 25 kg og |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | har maksimal hastighet 80 knop |

som skal operere VLOS eller EVLOS og innenfor fastsatte sikkerhetsavstander, jf. § 51, eller BLOS i samsvar med § 56 – § 59.

§ 30.Krav til organisasjon

Operatøren skal ha ansvarlig leder, operativ leder, teknisk leder og kvalitetssjef. Flere funksjoner kan ivaretas av samme person. Endringer i organisasjonen skal meldes til Luftfartstilsynet.

Ansvarlig leder har det overordnede ansvaret for virksomheten. Ansvarlig leder må kunne godtgjøre at organisasjonen er tilpasset virksomhetens størrelse og kompleksitet. Ansvarlig leder må være fylt 18 år.

Operativ leder skal sikre at operasjoner utføres i henhold til virksomhetens operasjonsmanual. Operativ leder må oppfylle kravet som fastsatt i § 36 første ledd.

Teknisk leder skal sikre at virksomhetens luftfartøy er luftdyktige. Teknisk leder må kunne godtgjøre nødvendig kompetanse innenfor områdene flyteknikk, elektronikk og aerodynamikk.

Kvalitetssjef skal sikre at virksomhetens systemer for kvalitetssikring er ivaretatt.

§ 31.Kvalitetssystem

Operatøren skal etablere og vedlikeholde et kvalitetssystem tilpasset driften.

§ 32.Operasjonsmanual

Operatøren skal ha en operasjonsmanual tilpasset kompleksiteten i virksomhetens operasjoner. Operasjonsmanualen skal minst inneholde

|  |  |
| --- | --- |
| a) | beskrivelse av virksomhetens oppbygging |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | beskrivelse av de operasjonstyper som inngår i virksomheten |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | prosedyrer for de operasjoner som skal utføres, inkludert risikoanalyser |

|  |  |
| --- | --- |
| d) | beskrivelse av krav til kompetanse for vedlikeholdspersonell |

|  |  |
| --- | --- |
| e) | beskrivelse av krav til kompetanse og vedlikeholdstrening for fartøysjef |

|  |  |
| --- | --- |
| f) | vedlikeholdsprogrammer |

|  |  |
| --- | --- |
| g) | oversikt over alle luftfartøy som inngår i virksomheten. |

§ 33.Luftdyktighet

Operatøren kan bare benytte luftfartøy som det kan dokumenteres er luftdyktig. Det må kunne fremlegges dokumentasjon for fartøyets konstruksjon, styresystem og øvrige system samt for praktisk vedlikehold. Det må også kunne dokumenteres at systemet er testet for de operasjoner som fartøyet er planlagt brukt for.

Det skal etableres et vedlikeholdsprogram for luftfartøyene. Det skal fremgå av vedlikeholdsprogrammet når komponenter skal skiftes ut. Vedlikeholdsprogrammet må inneholde en prosedyre for oppdatering av programmet.

Teknisk flygetid for luftfartøy og kritiske komponenter skal loggføres.

§ 34.Vedlikehold

Vedlikehold skal utføres i henhold til luftfartøyets eller systemets vedlikeholdsprogram.

Vedlikehold skal utføres av teknisk personell godkjent av teknisk leder. Vedlikeholdspersonellets kompetanse til å drive vedlikehold på aktuelt luftfartøy eller system skal være dokumentert.

§ 35.Merking av luftfartøy

Alle luftfartøy skal være tydelig merket med identifikasjonsnummer som tildeles av Luftfartstilsynet.

§ 36.Krav til pilot og fartøysjef

For å kunne utføre flyging må pilot eller fartøysjef ha bestått e-eksamen.

Luftfartstilsynet har ansvar for å utarbeide materiell for opplæring og for å gjennomføre e-eksamen.

Pilot og fartøysjef må kunne demonstrere tilstrekkelige ferdigheter til at flyging kan skje sikkert og i tråd med regelverket. Ferdighetene må holdes oppdatert gjennom vedlikeholdstrening.

## Kapittel 6. Krav til virksomheter som opererer innenfor kategori RO 3

§ 37.RO 3

Operatør av type RO 3 må ha tillatelse fra Luftfartstilsynet før virksomheten tar til. Søknaden må inneholde en risikoanalyse og operasjonsmanual.

RO 3 er virksomhet hvor luftfartøyet

|  |  |
| --- | --- |
| a) | har en MTOM på 25 kg eller mer, eller |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | har maksimal hastighet over 80 knop eller |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | drives av turbinmotor, eller |

|  |  |
| --- | --- |
| d) | skal operere BLOS høyere enn 120 meter, eller |

|  |  |
| --- | --- |
| e) | skal operere i kontrollert luftrom høyere enn 120 meter, eller |

|  |  |
| --- | --- |
| f) | skal operere over eller i nærhet av folkeansamlinger i andre tilfeller enn det som følger av § 51 tredje ledd. |

§ 38.Krav til organisasjon

Operatøren skal ha ansvarlig leder, operativ leder, teknisk leder og kvalitetssjef. Flere funksjoner kan ivaretas av samme person. Endringer i organisasjonen skal meldes til Luftfartstilsynet.

Ansvarlig leder har det overordnede ansvaret for virksomheten. Ansvarlig leder må kunne godtgjøre at organisasjonen er tilpasset virksomhetens størrelse og kompleksitet. Ansvarlig leder må være fylt 18 år.

Operativ leder skal sikre at operasjoner utføres i henhold til virksomhetens operasjonsmanual. Operativ leder må oppfylle kravet som fastsatt i § 46 første ledd.

Teknisk leder skal sikre at virksomhetens luftfartøy er luftdyktige. Teknisk leder må kunne dokumentere relevant teknisk kompetanse for de aktuelle system som virksomheten opererer.

Kvalitetssjef skal sikre at virksomhetens systemer for kvalitetssikring er ivaretatt.

§ 39.Kvalitetssystem

Operatøren skal etablere og vedlikeholde et kvalitetssystem tilpasset driften.

§ 40.Operasjonsmanual

Operatøren skal utarbeide en operasjonsmanual tilpasset kompleksiteten i virksomhetens operasjoner. Operasjonsmanualen skal minst inneholde

|  |  |
| --- | --- |
| a) | beskrivelse av virksomhetens oppbygging |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | beskrivelse av de operasjonstyper som inngår i virksomheten |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | prosedyrer for de operasjoner som skal utføres, inkludert risikoanalyser |

|  |  |
| --- | --- |
| d) | beskrivelse av krav til kompetanse for vedlikeholdspersonell |

|  |  |
| --- | --- |
| e) | beskrivelse av krav til kompetanse og vedlikeholdstrening for pilot og fartøysjef |

|  |  |
| --- | --- |
| f) | vedlikeholdsprogrammer |

|  |  |
| --- | --- |
| g) | oversikt over alle luftfartøy som inngår i virksomheten. |

§ 41.Luftdyktighet

Operatør kan kun benytte luftfartøy eller system godkjent av Luftfartstilsynet for den aktuelle operasjonstypen. Operatøren skal dokumentere at luftfartøy, system og komponenter er tilstrekkelig sikre for bruk for den aktuelle operasjonstypen. Ved vurderingen skal forskrift 4. mars 2013 nr. 252 om luftdyktighets- og miljøsertifisering for luftfartøyer mv. og sertifisering av design- og produksjonsorganisasjoner (sertifiseringsforskriften) legges til grunn så langt den passer.

I søknaden må det vedlegges dokumentasjon for systemets konstruksjon, styresystem, komponentenes art, tekniske sikkerhetssystemer og gjennomført testprogram som viser at luftfartøyet og systemet kan utføre den aktuelle operasjonstypen.

Luftfartstilsynet kan anerkjenne luftfartøy, system eller komponenter som er godkjent eller sertifisert av andre luftfartsmyndigheter.

Det skal etableres et vedlikeholdsprogram for luftfartøyet eller systemet. Det skal fremgå av vedlikeholdsprogrammet når komponenter skal skiftes ut. Vedlikeholdsprogrammet må inneholde en prosedyre for oppdatering av programmet.

Teknisk flygetid for luftfartøy og kritiske komponenter skal loggføres.

§ 42.Ulike operasjonstyper

Luftfartøy eller system som utelukkende skal benyttes til operasjoner som kan utføres av RO 1- og RO 2-operatører, jf. § 22 og § 29, jf. § 51, trenger ikke godkjenning etter § 41. For disse luftfartøyene gjelder § 26, § 27, § 33 og § 34 tilsvarende.

§ 43.Nærmere om testprogram

Operatør kan ikke igangsette testprogram for et luftfartøy eller system før testprogrammet er godkjent av Luftfartstilsynet. Søknad om godkjenning skal inneholde en beskrivelse av systemtesten, blant annet hvilken operasjonstype som systemet skal testes for, hvor testprogrammet skal gjennomføres, sikkerhetsdokumentasjon for gjennomføring av testprogrammet og sjekkliste for vitale testpunkter.

§ 44.Vedlikehold

Vedlikehold skal utføres i henhold til luftfartøyets eller systemets vedlikeholdsprogram.

Vedlikehold skal utføres av teknisk personell godkjent av teknisk leder. Vedlikeholdspersonellets kompetanse til å drive vedlikehold på aktuelt luftfartøy eller system skal være dokumentert.

§ 45.Merking av luftfartøy

Alle luftfartøy skal være tydelig merket med identifikasjonsnummer som tildeles av Luftfartstilsynet.

§ 46.Krav til pilot og fartøysjef

For å kunne utføre flyging må pilot eller fartøysjef ha bestått e-eksamen. Luftfartstilsynet har ansvar for å utarbeide materiell for opplæring og for å gjennomføre e-eksamen.

Pilot og fartøysjef må kunne demonstrere tilstrekkelige ferdigheter til at flyging kan skje sikkert og i tråd med regelverket.

For å kunne foreta landing eller avgang på lufthavner, må pilot og fartøysjef inneha LAPL, PPL, CPL eller ATPL.

Pilot og fartøysjefen må ha tilstrekkelig kunnskap til å kunne kommunisere med lufttrafikktjenesten ved bruk av gjeldende radiotelefoniprosedyrer. Pilot og fartøysjef som skal benytte radio må inneha flytelefonistsertifikat.

## Kapittel 7. Operative bestemmelser som gjelder for alle RO-operatører

§ 47.Lufttrafikkregler

De alminnelige lufttrafikkregler gjelder for luftfartøy som ikke har fører om bord.

§ 48.Luftrom

Pilot og fartøysjef plikter å gjøre seg kjent med gjeldende luftromsorganisering. Pilot og fartøysjef plikter videre å gjøre seg kjent med aktuell luftromsklassifisering og ansvarlig lufttrafikktjenesteenhet for det området hvor en operasjon planlegges utført.

§ 49.Vikeplikt for andre luftfartøy

Luftfartøy som ikke har fører om bord skal vike for andre luftfartøy.

§ 50.Forberedelser før flyging

Pilot og fartøysjef skal før hver flyging gjøre seg kjent med alle tilgjengelige opplysninger av betydning for den planlagte flygingen, herunder om værforholdene.

Pilot og fartøysjef skal forsikre seg om at fartøyet er luftdyktig før flyging finner sted. Enhver flyging skal gjennomføres i henhold til gjeldende bestemmelser, operasjonsmanualen og fartøyets begrensninger.

§ 51.Sikkerhetsavstander, maksimal flygehøyde

All flyging må skje på en hensynsfull måte som ikke utsetter luftfartøy, personer, fugler, dyr eller eiendom for risiko for skade eller for øvrig er til sjenanse for allmennheten.

Luftfartøyet må til enhver tid være godt synlig for den som fører det. Ved enhver flyging skal det holdes nødvendige sikkerhetsavstander. Det er ikke tillatt å fly

|  |  |
| --- | --- |
| a) | høyere enn 120 meter over bakken eller vannet |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | nærmere enn 150 meter fra folkeansamling på mer enn 100 personer |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | nærmere enn 50 meter fra personer, motorkjøretøy eller bygning som ikke er under pilotens og fartøysjefens kontroll. |

Luftfartøy som har en MTOM på 250 gram eller mindre, kan flys VLOS, EVLOS eller BLOS, men ikke høyere enn 50 meter over bakken eller vannet. Sikkerhetsavstandene i andre ledd bokstav b og c gjelder ikke.

Flyging ut over det som følger av sikkerhetsavstandene i andre og tredje ledd, kan bare utføres av RO 3-operatør i tråd med bestemmelsene i kapittel 9 og for øvrig de vilkår som er gitt i tillatelsen.

§ 52.FPV

Flyging FPV (first person view) uten BLOS-godkjenning, jf. § 57 og § 64, er kun tillatt så fremt flygingen skjer VLOS og fartøysjefen til enhver tid har visuell kontakt med fartøyet.

§ 53.EVLOS

Flyging EVLOS er kun tillatt hvis tillatelsen fra Luftfartstilsynet omfatter denne operasjonstypen.

Ved EVLOS-flyging skal det etableres toveis radiokommunikasjon eller kontinuerlig telefonkommunikasjon mellom pilot og observatør.

§ 54.Områder hvor det ikke er tillatt å fly

Det er ikke tillatt å fly luftfartøy som ikke har fører om bord over eller i nærheten av militære områder, ambassader eller fengsler.

Det er ikke tillatt å fly luftfartøy som ikke har fører om bord nærmere enn 5 km fra en lufthavn, hvis ikke flygingen er avklart med lokal flygekontrolltjeneste eller flygeinformasjonstjeneste.

§ 55.Flyging når det har skjedd ekstraordinære hendelser

Flyging over eller i nærheten av et sted nødetatene eller Forsvaret har etablert et innsatsområde i forbindelse med ulykke eller annen ekstraordinær hendelse, er kun tillatt med tillatelse fra innsatsleder.

## Kapittel 8. Operative tilleggsbestemmelser som gjelder for RO 2-operatører

§ 56.BLOS

Flyging BLOS er kun tillatt hvis tillatelsen fra Luftfartstilsynet omfatter denne operasjonstypen.

§ 57.BLOS-flyging opp til 120 meter i luftrom klasse G

BLOS-flyging opp til 120 meter i luftrom klasse G eller luftrom klasse G med etablert Radio Mandatory Zone (RMZ), kan kun skje hvis det er utstedt NOTAM for å informere om aktiviteten. NOTAM skal være utstedt minst 12 timer før aktiviteten påbegynnes.

BLOS-flyging i luftrom klasse G med etablert Radio Mandatory Zone (RMZ) kan i særlige tilfeller likevel skje etter tillatelse fra flygeinformasjonstjenesten og på de vilkår som flygeinformasjonstjenesten setter. Flygeinformasjonstjenesten kan kun gi tillatelse til slik flyging hvis det er klart at flygingen kan gjennomføres sikkert og uten å hindre øvrig lufttrafikk.

§ 58.BLOS-flyging opp til 120 meter i kontrollert luftrom

BLOS-flyging opp til 120 meter i kontrollert luftrom kan kun skje i aktive fare- eller restriksjonsområder.

BLOS-flyging kan unntaksvis skje utenfor fare- eller restriksjonsområde, etter klarering fra flygekontrolltjenesten og på de vilkår som flygekontrolltjenesten setter. Klarering skal kun gis hvis det kan etableres tilfredsstillende atskillelse mellom luftfartøyet som ikke har fører om bord og ethvert annet luftfartøy.

§ 59.Påbudt lys

For all flyging BLOS skal luftfartøyet være utrustet med lavintense lys, hvitt med minst 10 candela, hvor blink fremkalles ved roterende lys (strobelys) og med minimum 20 blink i minuttet.

§ 60.Flyging i mørke

Ved flyging i mørke skal luftfartøyet føre lanterner, jf. driftsforskrift 25. april 1974 nr. 4166 for ervervsmessig luftfart med fly.

## Kapittel 9. Operative tilleggsbestemmelser som gjelder for RO 3-operatører

§ 61.VLOS- og EVLOS-flyging i luftrom klasse G

VLOS- og EVLOS-flyging høyere enn 120 meter er tillatt i luftrom klasse G. Operatøren er ansvarlig for å vurdere om det ut fra flygingens art eller området hvor flygingen skal skje, er nødvendig å utstede NOTAM for å informere om aktiviteten. Eventuell NOTAM skal være utstedt minst 12 timer før aktiviteten påbegynnes.

§ 62.VLOS- og EVLOS-flyging i kontrollert luftrom og luftrom klasse G med etablert RMZ

VLOS- og EVLOS-flyging i kontrollert luftrom, høyere enn 120 meter, kan kun skje etter klarering fra flygekontrolltjenesten og på de vilkår som flygekontrolltjenesten setter.

VLOS- og EVLOS-flyging i luftrom klasse G med etablert Radio Mandatory Zone (RMZ), høyere enn 120 meter, kan kun skje etter tillatelse fra flygeinformasjonstjenesten og på de vilkår som flygeinformasjonstjenesten setter. Tillatelse skal ikke gis hvis det er annen lufttrafikk i luftrommet.

I kontrollert luftrom og luftrom klasse G med etablert Radio Mandatory Zone (RMZ) skal det etableres toveis radiokommunikasjon eller telefonkommunikasjon mellom fartøysjefen og lufttrafikktjenesten.

§ 63.BLOS

Flyging BLOS er kun tillatt hvis tillatelsen fra Luftfartstilsynet omfatter denne operasjonstypen.

§ 64.BLOS-flyging høyere enn 120 meter i luftrom klasse G

BLOS-flyging høyere enn 120 meter i luftrom klasse G eller luftrom klasse G med etablert Radio Mandatory Zone (RMZ), kan kun skje i aktive fare- eller restriksjonsområder.

BLOS-flyging i luftrom klasse G med etablert Radio Mandatory Zone (RMZ) kan i særlige tilfeller likevel skje etter tillatelse fra flygeinformasjonstjenesten og på de vilkår som flygeinformasjonstjenesten setter. Flygeinformasjonstjenesten kan kun gi tillatelse til slik flyging hvis det er klart at flygingen kan gjennomføres sikkert og uten å hindre øvrig lufttrafikk.

§ 65.BLOS-flyging i kontrollert luftrom

BLOS-flyging i kontrollert luftrom kan kun skje i aktive fare- eller restriksjonsområder.

BLOS-flyging kan unntaksvis skje utenfor fare- eller restriksjonsområde, etter klarering fra flygekontrolltjenesten og på de vilkår som flygekontrolltjenesten setter. Klarering skal kun gis hvis det kan etableres tilfredsstillende atskillelse mellom luftfartøyet som ikke har fører om bord og ethvert annet luftfartøy.

§ 66.Kontrolltap

Ved tap av kontroll over luftfartøyet når det befinner seg høyere enn 120 meter, skal lufttrafikktjenesten varsles umiddelbart.

§ 67.Påbudt lys

Luftfartøyet skal være utrustet med lavintense lys, hvitt med minst 10 candela, hvor blink fremkalles ved roterende lys (strobelys) og med minimum 20 blink i minuttet, for all flyging

|  |  |
| --- | --- |
| a) | i kontrollert luftrom |

|  |  |
| --- | --- |
| b) | over 120 meter i ikke-kontrollert luftrom |

|  |  |
| --- | --- |
| c) | BLOS. |

§ 68.Flyging i mørke

Ved flyging i mørke skal luftfartøyet føre lanterner, jf. driftsforskrift 25. april 1974 nr. 4166 for ervervsmessig luftfart med fly.

## Kapittel 10. Statsluftfart

§ 69.Statsluftfart

Denne forskriftens bestemmelser, med unntak av § 18, gjelder tilsvarende for sivil statsluftfart med offentligrettslig formål i forbindelse med politivirksomhet, tollvirksomhet, offentlig søk- og redningstjeneste, brannslukking, kyst- og grensevakt eller lignende aktiviteter og tjenester.

§ 70.Områder med forbud mot flyging

Flyging i restriksjonsområder og andre områder hvor forskriften fastsetter forbud mot flyging, er tillatt for sivilt statsluftfartøy som ikke har fører om bord i forbindelse med politivirksomhet, tollvirksomhet, offentlig søk- og redningstjeneste og brannslukking.

## Kapittel 11. Sluttbestemmelser

§ 71.Overtredelsesgebyr

Overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5 kan ilegges for brudd på reglene i kapittel 3 til 9.

§ 72.Suspensjon og tilbakekall

Ved brudd på bestemmelser gitt i lov eller forskrift, eller de vilkår som er satt i tillatelsen, kan Luftfartstilsynet, helt eller delvis, suspendere eller trekke tilbake tillatelsen.

§ 73.Dispensasjon

Luftfartstilsynet kan, hvor formålet er forskning på og utvikling av luftfartøy uten fører om bord, gi tillatelse til operasjoner eller testflyging selv om vilkår som følger av luftfartsloven med tilhørende forskrifter ikke er oppfylt.

§ 74.Ikrafttredelse og overgangsregler

Forskriften trer i kraft 1. januar 2016.

Operatørtillatelse til virksomhet som opererer luftfartøy uten fører om bord som er innvilget av Luftfartstilsynet før ikrafttredelsen, er fortsatt gyldig til utløpet av gyldighetsperioden. Forskriftens bestemmelser gjelder fullt ut for virksomheten fra forskriften trer i kraft hvis ikke annet er fastsatt i denne bestemmelsen.

For tillatelser som utløper første fire måneder etter at forskriften trer i kraft, forlenges tillatelsen med seks måneder.

Hvis operatøren skal fortsette sin virksomhet som RO 1 etter utløp av gyldighetsperioden, må det innen utløpsdato sendes en melding til Luftfartstilsynet, jf. § 22.

Hvis operatøren skal fortsette sin virksomhet, men innenfor kategori RO 2, må søknad være mottatt av Luftfartstilsynet senest 3 måneder før utløpsdato. Hvis operatøren skal fortsette sin virksomhet, men innenfor kategori RO 3, må søknad være mottatt av Luftfartstilsynet senest 4 måneder før utløpsdato.

Kravene til luftdyktighet i § 41 gjelder ikke før 1. januar 2017. Frem til denne dato gjelder kravene i § 33 for RO3.

Fastsatte krav til operativ leder gjelder ikke for personer som allerede er godkjent som operativ leder av Luftfartstilsynet før ikrafttredelsen.

Pilot eller fartøysjef i virksomhet av kategori RO2 og RO3 må innen 1. juni 2016 ha bestått e-eksamen, jf. § 34 og § 44.