

Notat

Saksbehandler

Gitte Viksaas

Dato

31.07.2025

Referanse

25/30203-6

Høringsnotat – ny forskrift om krav til kompetanse for personer som skal utøve flygeinformasjonstjeneste, HF-tjeneste og datahandling i ATM-systemer, og krav til tilhørende virksomheter (AFIS-forskriften)

Luftfartstilsynet sender med dette på høring et forslag om endringer i regler for om kompetanse for personer som skal utøve flygeinformasjonstjeneste, HF-tjeneste og datahandling i ATM-systemer, og krav til tilhørende virksomheter (AFIS-forskriften).

Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-post postmottak@caa.no, og merkes saksnummer 25/30203.

Høringsfristen er 3. november 2025.

Spørsmål kan rettes til saksbehandler Gitte Viksaas, gvi@caa.no.

1. Bakgrunn

I dag har man bestemmelser for AFIS-personell¹ og annet personell tilknyttet lufttrafikkjenesten, samt for treningsorganisasjoner for slikt personell, som er fordelt på fem forskjellige forskrifter.

Luftfartstilsynet har over tid sett at det er nødvendig med endringer i dagens forskrifter, og samle disse i én forskrift.

Forslaget til ny forskrift (ny BSL C 3-4) omfatter krav til lufttrafikkjenesteytere, AFIS/FIS-personell, treningsorganisasjoner for AFIS/FIS-personell, og annet personell tilknyttet lufttrafikkjenesten.

«Annet personell» i denne sammenhengen er to ulike personellgrupper som enten utfører databehandling i et operativt ATM system eller lignende, eller utfører en selvstendig

¹ Personell i den delen av lufttrafikkjenesten som kalles flygeinformasjonstjenesten, og som har til oppgave å gi relevant informasjon til luftfartøyer i det aktuelle luftrommet.

- AFIS står for Aerodrome Flight Information Service
- FIS står for Flight Information Service

HF-tjeneste. HF-tjeneste er en sambandstjeneste for luftfartøyer der det ikke er VHF-radiodekning og ikke lufttrafikkstjeneste.

Mye av dagens regelverk er videreført i forslaget til ny forskrift, men forskriften inntar også noen nye bestemmelser.

Følgende forskrifter foreslås opphevet som følge av ny forskrift:

- Forskrift om etablering, organisering og drift av lufttrafikkstjeneste (BSL G 2-1)
- Forskrift om utdanningsorganisasjoner for flygeinformasjonstjenestepersonell (BSL C 3-2)
- Forskrift om autorisasjon mv. for utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste, AFIS og HFIS (BSL C 3-3)
- Forskrift om medisinske krav for AFIS- og HFIS-fullmektig/operatør (BSL G 2-5)

Forslaget til ny forskrift medfører også noen mindre endringer i følgende forskrifter:

- Forskrift om kontrollantvirksomheten i norsk sivil luftfart (kontrollantforskriften) (BSL C 1-5)
- Forskrift om krav til lufttrafikkstjenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. (BSL G 1-3)

Nedenfor gjør vi nærmere rede for forslaget om ny forskrift og bakgrunnen for dette.

2. Nærmere vurdering av behovet for revisjon av gjeldende regelverk

I vurderingen av forslagene til endret regelverk har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

2.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

De nasjonale bestemmelsene for AFIS er i dag utdaterte og mangelfulle. Regelverket er spredt på flere forskrifter, og møter ikke dagens behov for regulatoriske rammer.

Det er behov for å samle regelverket i én forskrift, og samtidig behov for å oppdatere det slik at det er mer fremtidsrettet med hensyn til nye teknologiske løsninger som velges av lufttrafikkstjenesteytere. Det er også ønskelig å gjøre regelverket mindre preskriptivt, og med en mer ytelsesbasert tilnærming, i likhet med de felleseuropeiske reglene (EU-regler) for flygeledere.

Det er ikke utarbeidet felleseuropeiske bestemmelser som omfatter yrkesgruppene og treningsorganisasjonene som denne forskriften omfatter, og det er derfor nødvendig med nasjonale bestemmelser for å sikre et ønskelig nivå på de aktuelle tjenestene ut fra et flysikkerhetsperspektiv.

Den nye forskriftens krav til *treningsorganisasjon* er rettet mot organisasjoner, også lufttrafikkjenesteytere, som har ansvar for opplæring og vedlikehold av kompetanse for AFIS/FIS-personell, og annet personell, det vil si personell som utøver HF-tjeneste og datahandling i ATM-systemer.

Forskriften stiller også krav til flymedisinske senter og flyleger som skal gi medisinske godkjenninger av personell som forskriften omhandler.

2.2 Hvilke tiltak er relevante?

Luftfartstilsynet mener det er nødvendig å endre nasjonale forskriftsbestemmelser som regulerer de problemstillingene som må løses.

2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Luftfartstilsynet mener at tiltaket ikke reiser noen prinsipielle problemstillinger i utredningsinstruksens forstand. Vi ser likevel grunn til å fremheve de forholdene vi foreslår å regulere, som vi antar at høringsinstansene har flest synspunkter på.

Vi har foreslått å videreføre preskriptive bestemmelser med krav om minimumstid i forbindelse med praktisk opplæring (§§ 7, 53, 57 og 58), og for å vedlikeholde autorisasjon/kompetanse i operativ posisjon eller sektor (§ 20), da vi mener at det må settes enkelte absolutte krav på dette området. Et alternativ til dette kan være at den enkelte lufttrafikkjenesteyter gjør egne risikovurderinger, og for eksempel søker om å få godkjent vedlikeholdstreningsplanen med egne minimumskrav.

Luftfartstilsynet ønsker innspill til § 20 i det foreslåtte regelverket, særlig fra lufttrafikkjenesteytere, men også fra andre involverte.

Luftfartstilsynet har i § 11 foreslått et alderskrav på 19 år for å påbegynne enhetstrening. Det har vært noen tilfeller der lufttrafikkjenesteyteren ønsker å fravike dagens krav på henholdsvis 20 år for å påbegynne enhetstrening, og 21 år for å autoriseres, og vi imøteser kommentarer knyttet til det foreslåtte alderskravet.

Videre er det et prinsipielt spørsmål om det skal innføres medisinske krav til HF-personell med klasse 2 legeattest, som er nærmere beskrevet i pkt. 2.4 under.

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

Den foreslåtte nye forskriften berører først og fremst treningsorganisasjoner og lufttrafikkjenesteytere, men også den enkelte innehaver av autorisasjon (AFIS/FIS-personell) og kompetansebevis (personell som utøver HF-tjeneste og datahandling i ATM-systemer).

De positive virkningene av ny forskrift er at vi forventer å få et mer tydelig, tidsriktig og oppdatert regelverk, som møter samfunnsbehov og behovene til treningsorganisasjoner og lufttrafikkjenesteytere. Vi ønsker å videreføre en del av dagens bestemmelser, og gi rom for at det

kan velges litt ulike teknologiske løsninger for å bygge og vedlikeholde kompetanse for ansatte i lufttrafikktenesten. Det er derfor gitt anledning til større bruk av simulator.

Vi anser også at det er positivt å få samlet regelverket i én og samme forskrift.

Vi ønsker være i henhold til ICAO sine anbefalinger når det gjelder HF-tjenesten, der det er krav til spesiell kompetanse for utøvelse av tjenesten, og for engelsk språkferdighet tilsvarende som for flygeledere. ICAO har ingen standarder eller anbefalinger knyttet til at HF-operatører behøver å ha medisinsk godkjenning. Vi foreslår likevel et krav om legeattest klasse 2 for HF-personell, jf. § 10. Dette begrunnes i at de utfører en selvstendig jobb og er i direkte kontakt med luftfartøyer som skal fly over de store havområdene (formidling av klareringer fra flykontrolltjenesten, HF selcal sjekk, formidling av posisjonsrapporter mv.). De medisinske kravene vil inkludere bl.a. hørsels- og synskrav og andre generelle helsekrav tilsvarende som for AFIS/FIS-personell.

Forskriften legger opp til at HF-tjeneste kan utføres av en annen organisasjon enn en lufttrafikktenesteyter, noe som gjøres på blant annet Island (Iceland Radio).

Vi mener det er positivt at lufttrafikktenesteytere ikke lenger behøver å søke godkjenning som treningsorganisasjon. Dette fremstår unødvendig når de innehar sertifikat som lufttrafikktenesteyter, så lenge de tilfredsstiller de gjeldende kravene til å opprettholde sertifikatet.

Vi har beholdt noen preskriptive krav som kan oppleves negativt, i den forstand at det kan fremstå som strenge krav. Vi mener likevel at det må være noen minimumskrav knyttet til blant annet operativ tjenestetid for å opprettholde en autorisasjon.

Vi har opprettholdt kravet til bruk av kontrollant på førstegangs autorisasjon av AFIS- og FIS-personell. Tidligere har det kun vært Luftfartstilsynets kontrollanter som har kunnet bli benyttet, mens vi nå åpner for at en lufttrafikktenesteyter/treningsorganisasjon kan få godkjent egen kontrollant.

Økonomiske konsekvenser

Treningsorganisasjoner må benytte kvalifiserte sensorer, noe som kan medføre kurskostnader mv. Medisinske sertifikater for HF-personell og språktesting kan også medføre kostnader. Det kan videre medføre kostnader at man har krav til godkjenninger av treningsprogram og prosedyrer for de som ikke innehar dette fra før, samt noen kostnader for de organisasjonene som velger å ta i bruk simulatorer og ikke har dette i dag.

Det forventes ellers ingen større økonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser

Det vil være behov for godkjenning av treningsprogram og prosedyrer etter de nye bestemmelsene, samt litt tilpasninger hos organisasjonene med hensyn til nytt regelverk. Luftfartstilsynet vil etablere jevnlige kontrollantsamlinger for godkjente kontrollanter hos lufttrafikktenesteyter i forbindelse med kompetanseoppbygging.

2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet foreslår konkret å fastsette en helt ny forskrift som samler alle bestemmelsene for treningsorganisasjoner for flygeinformasjonstjenestepersonell, og øvrige bestemmelser knyttet til AFIS/FIS og annet personell.

Det vil medføre at man da opphever fire forskrifter og gjør nødvendige endringer i to andre.

Videre tar vi sikte på å utarbeide en veiledning for forskriften, som vil publiseres på et senere tidspunkt, i forbindelse med vedtakelse av forskriften.

Når det gjelder virkningstidspunkt, så er det ønskelig at endringene trer i kraft så snart som mulig, helst fra 1. januar 2026, med mulighet for enkelte overgangsbestemmelser på 6 mnd. for å være i henhold til nye bestemmelser.

2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En forutsetning for en vellykket gjennomføring er først og fremst at berørte treningsorganisasjoner blir gjort kjent med de nye og endrede kravene, og at de innen en overgangsperiode etterlever dem.

Det er ulike krav til treningsorganisasjoner. Treningsorganisasjoner som er sertifisert som lufttrafikkjenesteytere trenger ikke egen godkjenning etter de nye bestemmelsene, i motsetning til der en treningsorganisasjon ikke er lufttrafikkjenesteyter og må ha særskilt godkjenning.

Alle lufttrafikkjenesteytere skal tilfredsstille visse minimumskrav som vil gjelde for dem, selv om regelverket nå er mer ytelsesbasert.

Treningsorganisasjonene må få godkjent prosedyrer og treningsprogram der dette i dag ikke er tilfredsstillende eller mangler.

3. Nærmere beskrivelse av forslaget og endringene

3.1 Personellgrupper forskriften vil gjelde for (AFIS/FIS-personell, og annet personell)

Ny forskrift beskriver krav til eksisterende personellgrupper, men er i forslaget mer konkret om hvilke grupper vi mener bør omfattes av bestemmelsene.

Forskriften vil utvides til å omfatte FIS-personell i tillegg til AFIS-personell, dvs. for å yte flygeinformasjonstjeneste i et luftrom uten en tilhørende flyplass. Per i dag er det ingen enheter som yter slik tjeneste da dette ivaretas av flykontrolltjenesten for G-luftrom (ikke-kontrollert luftrom).

Det er beskrevet hvilke krav som gjelder om det senere skulle opprettes luftrom med ren informasjonstjeneste som skal ivaretas av andre enn en flygeleder.

«Annet personell» er videreført fra dagens forskrifter, men beskrevet som enten HF-personell, eller personell som utøver databehandling i ATM-system med direkte tilknytning til operative system.

Det er i forskriften fastsatt krav til autorisasjon for AFIS/FIS-personell, og kompetansebevis for de øvrige. Forskriften beskriver litt ulike krav til disse, både med hensyn til treningsorganisasjon, oppnåelse av autorisasjon/kompetansebevis, godkjenning av treningsprogram, krav til vedlikehold av kompetanse, engelsk språkkrav og medisinsk godkjenning.

3.2 Krav til en treningsorganisasjon

I forslaget skilles det mellom en treningsorganisasjon som inngår organisatorisk under en sertifisert tjenesteyter for lufttrafikkteneste, og en treningsorganisasjon som leverer grunnutdanning for AFIS/FIS mv.

For treningsorganisasjoner som leverer AFIS/FIS-grunnutdanning skal organisasjonen og ansvarlig leder godkjennes, slik det er etter dagens bestemmelser. Luftfartstilsynet ser det ikke nødvendig å særskilt godkjenne en lufttrafikktenesteyter eller ledende personell hos en lufttrafikktenesteyter i og med at de allerede etterlever krav til et sikkerhetsstyringssystem og innehar et flysikringssertifikat.

3.3 Autorisasjon

I gjeldende regelverk for lufttrafikktenesten er det bare flygeledere som har behov for et sertifikat for å utøve tenesten sin. For de som utøver flygeinformasjonsteneste ved en flyplass er det krav til autorisasjon. Vi foreslår å videreføre kravet til autorisasjon. I utkastet til ny forskrift klargjør vi at begrepet autorisasjon er en offentlig godkjenning for å utøve flygeinformasjonsteneste i lufttrafikktenesten, og der autorisasjonen kan bygges på med enhets- og/eller sektorautorisasjon hos en sertifisert lufttrafikktenesteyter. Slik autorisasjon gis normalt kun én gang i forbindelse med at en godkjent kontrollant deltar på førstegangs autorisasjonsprøve.

Vi foreslår at det ikke settes krav til autorisasjon for HF-personell eller annet personell i lufttrafikktenesten med ansvar for ATM-system, da de ikke utfører lufttrafikkteneste. Det er likevel satt en del krav til kompetansebevis for disse personellgruppene for å dokumentere kompetanse for tenesten som utføres.

3.4 Kontrollant

Forskriften beskriver krav til bruk av kontrollant for gjennomføring av førstegangs autorisasjonsprøver for AFIS og for FIS. Luftfartstilsynet vil utarbeide veiledning og retningslinjer for dette.

Ordningen har eksistert i mange år og er godt etablert. Luftfartstilsynet har vurdert om ordningen kan fjernes, men har kommet frem til at den beholdes med bakgrunn i at målet med gjennomføring av førstegangs autorisasjonsprøve er å sikre myndigheten dokumentasjon på at nytt personell har den nødvendige kompetanse som kreves for yrket på autorisasjonstidspunktet og at dette regnes som en

«godkjenning» til yrket. Det er varierende kompetanse, erfaringsnivå og bemanning hos lufttrafikkjenesteyterne, og Luftfartstilsynet anser det som nødvendig å sikre at alle autorisasjoner gjennomføres etter gjeldende krav. Vi foreslår at lufttrafikkjenesteytere nå kan benytte egen kontrollant som er godkjent av Luftfartstilsynet, eller Luftfartstilsynets kontrollant som i dag.

I ny forskrift har vi foreslått å ta inn FIS (altså en informasjonstjeneste som ikke nødvendigvis utføres i tilknytning til en flyplass), og at kontrollantordningen også gjelder her.

Førstegangs autorisasjonsprøve kan i henhold til forslaget gjennomføres på alle enheter, så fremt enheten har tilstrekkelig trafikk og kompleksitet til å gi en effektiv trening under treningsforløpet slik at kandidatens kompetanse kan vurderes. Ved manglende trafikk og kompleksitet kan treningen suppleres med bruk av egnet simulator.

3.5 Minimum operativ tjeneste (timetelling)

Vi har i forskriften foreslått preskriptive bestemmelser med krav om minimumstid i operativ posisjon/sector for AFIS/FIS-personell, da vi mener at det må settes absolutte krav. Et alternativ til dette kan være at den enkelte lufttrafikkjenesteyter gjør egne risikovurderinger, og søker om å få godkjent vedlikeholdstreningsplanen med egne minimumskrav.

3.6 Språktesting

For AFIS/FIS- og HF-personell er det i forslaget satt krav til språkferdigheter, i norsk og engelsk, tilsvarende som for flygeledere. Nivå 6 får gyldighet på 9 år, jf. § 19.

Det er også tilsvarende krav til språktest og godkjent prosedyre for språktesting som for flygeledere. HF-personell har tidligere ikke hatt dette kravet, mens det er en ICAO-standard at HF-personell som betjener radiosamband med internasjonal trafikk skal ha språkferdigheter tilsvarende som for flygeledere.

Prosedyren for språktesting skal inneholde:

- a) metode for vurdering
- b) sensorkvalifikasjoner, og
- c) klagebehandling

3.7 Endringshåndtering

Alle endringer i en treningsorganisasjon skal søkes godkjent eller varsles i henhold til godkjent endringsprosedyre. Dette er tilsvarende kravet som gjelder for treningsorganisasjoner for flygeledere. Det må derfor godkjennes egen endringshåndteringsprosess når bestemmelsene trer i kraft.

3.8 Klageordning for kandidater

Treningsorganisasjonen skal ha en klageordning for kandidater dersom treningen besluttet avbrutt.

Det er opp til treningsorganisasjonen hvilken fremgangsmåte de velger, men vi viser til forskrift om utdanning og sertifisering av flygeledere (BSL C 3-1) §§ 6 og 7 som beskriver metodikk etter forvaltningsloven. Vi gjør her oppmerksom på at Luftfartstilsynet ikke er klageinstans.

3.9 Midlertidig uskikkethet

Innehavere av kompetanse- eller autorisasjonsbevis skal ikke utøve operativ tjeneste når vedkommende er i tvil om egen evne til å utføre tjenesten på en forsvarlig måte, og skal i slike tilfeller umiddelbart varsle sin arbeidsgiver om midlertidig uskikkethet.

Arbeidsgiver kan også erklære midlertidig uskikkethet overfor innehaver av kompetanse- eller autorisasjonsbevis dersom det er tvil om deres evne til å utføre tjenesten på en forsvarlig måte.

Det skal foreligge en prosedyre for å ivareta den enkelte ansatte i slike tilfeller, som er et nytt krav og som vil gjelde alle innehavere av kompetanse- eller autorisasjonsbevis, tilsvarende som for flygeledere, jf. forordning (EU) 2015/340, ATCO.A.015 (b).

3.10 Prosedyre for håndtering av sikkerhetsrisiko i forbindelse med opplæringsaktiviteter (hazard identification)

Det er foreslått et krav til at treningsorganisasjoner hos tjenestesteytere skal ha etablert en prosedyre for håndtering av sikkerhetsrisiko i forbindelse med OJT (on-the-job-training). Dette er tilsvarende krav som for flygeledere.

Eksempel på risiko er manglende mulighet for medhør på radio/telefonkommunikasjon fra instruktør (manglende mulighet for direkte inngripen fra instruktør (ikke dublert med mikrofon/telefon)), risiko i forbindelse med overtakelse av operativ arbeidsposisjon (handover), at arbeidsposisjonen ikke er egnet for opplæringsformål, manglende tid til forberedelse for instruktør/elev, osv.

Det er også krav til evaluering og håndtering av slik risiko.

3.11 Sensor (assessor)

Det foreslås et nytt krav om godkjenning som sensor for AFIS- og FIS-personell i forbindelse med evaluering under autorisasjonsprøver og praktiske ferdighetsprøver i operativ posisjon/simulator.

Godkjenning som sensor oppnås ved å gjennomføre og bestå et godkjent «assessor-kurs» og vedlikeholde slik kompetanse senest hvert tredje år, tilsvarende som for flygeledere.

3.12 Multiple operasjoner

Luftfartstilsynet har foreslått særskilte krav til AFIS/FIS-personell som utfører «Multiple Operations». Multiple Operations er definert som utøvelse av AFIS/FIS for mer enn én enhet/sektor.

Vi har i forskriften lagt til rette for ulike konstellasjoner med lufttrafikkteneste. Dagens teknologiske utvikling gjør det vanskelig å forutse alle mulighetene når det gjelder kombinasjon av enhet/sektor/flyplass for flygeinformasjonstjeneste. Vi har spesielt prøvd å hensynta at Avinor Flysikring AS har etablert RTC (Remote Tower Center), men det kan også tenkes av for eksempel rene FIS-sektorer i fremtiden kan bli etablert, og at dette kan inngå som del av multiple operasjoner.

Det foreslås et ubetinget krav til at enheter med Multiple Operations skal benytte syntetisk treningsanordning som supplement til praksistrening i operativ posisjon/sektor. Treningen skal sikre at kandidaten innehar kompetanse og kapasitet for å håndtere flere samtidige posisjoner på en sikker, velordnet og effektiv måte.

Vi mener at det er nødvendig med en særskilt godkjent prosedyre for autorisasjonsprøver i forbindelse med multiple operasjoner, der blant annet praktiske prøver skal kunne gjennomføres både i operativ posisjon og i egnet simulator.

3.13 Simulator

Enheter som benyttes til førstegangs autorisasjon må ha tilstrekkelig trafikk og kompleksitet til å gi en effektiv trening under treningsforløpet slik at kandidatens kompetanse kan vurderes.

Ved manglende trafikk og kompleksitet kan treningen suppleres med bruk av egnet utstyr som beskrives i treningsprogrammet. Vi foreslår i den sammenheng at syntetiske treningsanordninger (simulator eller deloppgavetrener) kan benyttes mer utstrakt enn før, både i forbindelse med opplæring og førstegangs autorisasjon.

Praktisk autorisasjonsprøve skal normalt gjennomføres i operativ posisjon. For følgende prøver kan det likevel benyttes simulator når dette er godkjent av Luftfartstilsynet:

- Dersom førstegangs autorisasjonsenhet ikke har tilstrekkelig trafikkgrunnlag for å fastslå om kandidaten kan arbeide i samsvar med regelverket og etablerte prosedyrer.
- Dersom det ved en enhet eller sektor skal etableres en ny tjenesteform (fra flykontrolltjeneste til AFIS/FIS).
- Ved nyetablering av en enhet.

For prøver på enhet med multiple operasjoner skal prøven gjennomføres etter de vilkår som Luftfartstilsynet setter, deriblant at det skal kunne benyttes simulator.

3.14 Nærmere om autorisasjon for utøvelse av AFIS/FIS

Tjenesten som reguleres i forskriften er i hovedsak flygeinformasjonstjeneste, enten AFIS (knyttet til en flyplass), eller FIS (sektor/luftrom). Det er i forslaget lagt opp til at autorisasjon gis med bakgrunn i utøvelsen av (lokal) flygeinformasjonstjeneste, uavhengig om enheten/sektoren benytter overvåkingsutstyr.

Det kreves ikke ny autorisasjon hvis man går fra en vanlig AFIS-autorisasjon uten bruk av overvåkingsutstyr, og deretter skal benytte overvåkingsutstyr på samme eller ny enhet på et senere tidspunkt.

Det skal gjennomføres et separat kursprogram for bruk av overvåkingsutstyr, etterfulgt av praktisk trening på enheten i forbindelse med enhetstrening og -autorisasjon. Eventuelt kan den praktiske treningen inngå som en «conversion training» som godkjennes i forbindelse med endringer for en enhet som innfører overvåkingstjeneste, noe som faller inn under kravene til lufttrafikkjenesteyter i forordning (EU) 2017/373.

3.15 Gebyrer

Det er i forslaget til gebyrforskrift for Luftfartstilsynet for 2026 foreslått endring av gebyrer, der det blant annet legges opp til mer bruk av gebyr etter regning for treningsorganisasjoner, og det vil gjøres endringer i blant annet årsgebyret. Dette er omtalt i en egen høring.

Vedlegg:

Utkast til ny forskrift <BSL C 3-4>

Matriser som viser sammenheng mellom eksisterende og forslag til nytt regelverk