

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Michael Bell

Telefon direkte:

Vår dato: 01.03.2024

Vår referanse: 24/05878-2

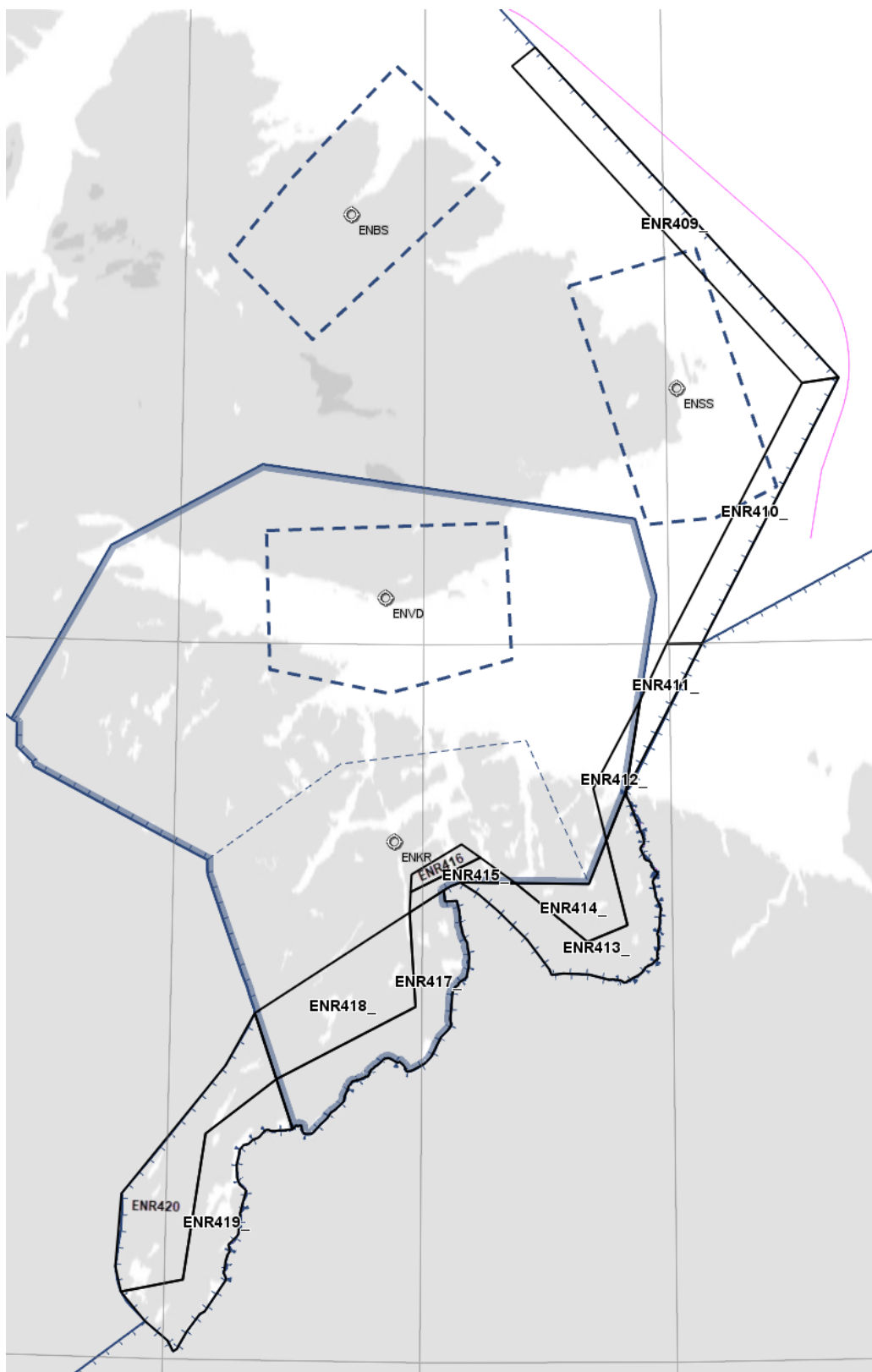
Deres dato: 29.01.2024

Deres referanse: 23/232528-5

Høring – Finnmark politidistrikt – forskrift om opprettelse av permanente restriksjonsområder ved Schengen yttergrense

1. Bakgrunn

Luftfartstilsynet har mottatt en søknad fra Finnmark Politidistrikt, heretter Politiet, vedrørende opprettelse av flere permanente restriksjonsområder i luftrommet langs Schengen yttergrense. Områdene er avmerket på oversiktskartet under. På kartet fremkommer også relevante lufttomsstrukturer.



Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 24/05878.

Merk at det er kort høringsfrist! **Høringsfristen er 30. april 2024.**

Eventuelle spørsmål kan rettes til saksbehandler Michael Bell, mib@caa.no.

2. Nærmere om de omsøkte områdene

Søknaden gjelder flere områder øst i Finnmark og havområdet utenfor langs Norges grense og territorialfarvann. Områdenes utforming er angitt i vedlagte dokument «R-områder langs Schengen yttergrense». Områdenes vertikale utstrekning er fra bakke-/havnivå og har ingen øvre begrensning (UNL). I normal daglig bruk vil områdenes vertikale utstrekning være begrenset av hva som er tillatt i «Prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet», publisert på Luftfartstilsynets nettside. Den maksimalt tillatte høyden som tillates benyttet er per i dag foreslått å være 4500 fot over middels havnivå (AMSL). Denne høyden kan endre seg i tråd med endrede behov, men områdenes vertikale høyde anses uansett for å ha liten til ingen innvirkning på regelbunden trafikk til og fra Kirkenes og Vardø lufthavn.

De omsøkte restriksjonsområdene foreslås opprettet i tråd med prinsippene om fleksibel bruk av luftrommet. Det innebærer at områdene kun skal være aktive når Politiet eller Forsvaret har et tjenstlig behov for dem, resten av tiden er områdene ikke aktive og luftrommet tilgjengelig for andre brukere. Når et område er aktivt vil det innebære et forbud mot å fly i områdene for alle luftfartøy, herunder ubemannede luftfartøy og modellfly, med mindre man har innhentet tillatelse på forhånd fra Forsvaret v/JAOC eller Politiet. De generelle reglene for håndtering av prioritert lufttrafikk beskrevet i «Prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet» skal gjelde også for disse områdene.

For ordens skyld vil Luftfartstilsynet her kort redegjøre for hvordan prosessen for bestilling, aktivering og deaktivering av de foreslåtte områdene vil fungere. Dagen før aktivitet i ett eller flere områder er planlagt, skal Politiet kontakte Forsvaret v/JAOC for å koordinere aktiviteten samt sørge for at JAOC sender inn en bestilling på relevante områder. Bestillingen sendes inn til Airspace Management Cell, heretter AMC, som er en sivil-militær enhet for styring av luftrommet. AMC utpekes av Luftfartstilsynet og det er Polaris ACC, Sektorgruppe Nord (lufttrafikkjenesten) som utøver denne funksjonen i Norge. AMC vil gjennomgå mottatte bestillinger, undersøke om de er i henhold til «Prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet», håndtere eventuelle konflikter som nødvendig og tildele luftrom for neste dag. Hvilke områder som skal være aktive neste dag med tidspunkt og høyder kommuniseres ut til luftromsbrukerne og lufttrafikkjenesten i henhold til fastsatte prosedyrer. Påfølgende dag, når aktiviteten skal foregå, vil den av Politiets eller Forsvarets enheter som skal gjennomføre aktiviteten kontakte lufttrafikkjenesten for å aktivere området i henhold til bestillingen. Området aktiveres, aktiviteten gjennomføres og når aktiviteten er avsluttet skal enheten igjen kontakte lufttrafikkjenesten for å deaktivere området. Området vil da være tilgjengelig for ikke-deltagende trafikk.

3. Utredning av tiltaket

Regjeringens utredningsinstruks setter rammene for kartlegging av nye tiltak av den typen som opprettelse av restriksjonsområder vil være. 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?

Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Politiet beskriver i sin søknad at de har et behov for å ha kontroll på Schengen yttergrense og landegrensen mot Russland. De ønsker derfor å rutinemessig kunne operere bemannede og ubemannede luftressurser i det aktuelle geografiske området. Politiet beskriver også at de operative behovene kan oppstå akutt og at raske endringer kan forekomme. Luftfartstilsynet har blitt gjort kjent med at Forsvaret har tilsvarende behov.

Hvilke tiltak er relevante?

For å oppnå de behovene som Politiet beskriver i søknaden, så er opprettelse av restriksjonsområder et egnet tiltak. Restriksjonsområdene skal bestilles, aktiveres og deaktiveres etter fastsatte vilkår i tråd med prinsippene om fleksibel bruk av luftrommet.

I søknaden er det ikke oppgitt noen øvre vertikal grense på områdene. Luftfartstilsynet vurderer at den mest hensiktsmessige løsningen er å vertikalt definere områdene fra bakken (GND) og uten en øvre vertikal grense (UNL). Hvilken øvre vertikal grense som skal benyttes i normal rutinemessig bruk av områdene skal være definert i «Prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet» som er publisert på Luftfartstilsynets nettside. Luftfartstilsynet foreslår at den settes til 4500 fot over middel havstand (AMSL) for de områdene som er utenfor de laterale grensene for Kirkenes kontrollsoner (CTR) og terminalområde (TMA) og 2500FT for de områdene som ligger innenfor de laterale grensene av Kirkenes TMA eller CTR.

Luftfartstilsynet kan opprette restriksjonsområder med hjemmel i forskrift av 14. desember 2021 nr. 3530 om luftromsorganisering §§ 17 og 22, jf. luftfartsloven § 9-1 a.

Restriksjonsområder opprettes i form av forskrift, jf. forskrift om luftromsorganisering § 4, første ledd.

Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Opprettelse av permanente restriksjonsområder er først og fremst prinsipielt utfordrende ved at det innebærer at luftrommet, som i utgangspunktet er fritt til bruk for alle, stenges for enkelte brukere i tidsperioden restriksjonsområdet er aktivert.

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

Det foreslåtte tiltaket er opprettelse av permanente restriksjonsområder. Virkningene vil derfor være permanente.

De positive virkningene av tiltaket er først og fremst at restriksjonsområdene vil sikre at Politiet og/eller Forsvaret kan operere uforstyrret langs grensen. Dette fordi det vil være

forbudt for alle andre luftfartøy å operere i de aktiverte restriksjonsområdene.

Restriksjonsområdene vil også ivareta flysikkerheten på en god måte da Politiets og Forsvarets aktivitet vil være segregert fra annen ikke-deltagende lufttrafikk.

Ved at de foreslåtte områdene skal bestilles, aktiveres og deaktiveres etter fastsatte vilkår i tråd med prinsippene om fleksibel bruk av luftrommet, så skal de kun være aktive når Politiet eller Forsvaret har et operativt behov for områdene. Dette vil redusere eventuelle ulemper for sivile kommersielle eller private aktører som ønsker å operere i det aktuelle området. Luftfartstilsynet vurderer at det er fordelaktig at Politiet og Forsvarets aktivitet vil finne sted i faste områder som er publisert i AIP Norge. Dette gjør det enklere for ikke-deltagende bemannet og ubemannet luftfart å orientere seg om hvor aktiviteten finner sted og dermed hvor det ikke er tillatt for ikke-deltagende trafikk å operere. Informasjon om aktivitet i områdene vil som et minimum publiseres på Airspace Use Plan (AUP), inntil videre også på NOTAM. Luftfartstilsynet forventer at på lengre sikt vil informasjon om aktivitet i disse områdene også gjøres tilgjengelig i formater og på plattformer som er lettere tilgjengelig for luftromsaktører, da spesielt det ubemannede luftfartssegmentet.

Luftfartstilsynet foreslår at områdene ikke skal ha en øvre vertikal grense, men at ved normal bruk kun skal aktiveres opp til 4500FT AMSL. En slik løsning vil gi partene en fast øvre høyde å forholde seg til i det daglige samtidig som det er lagt opp til fleksibilitet ved beredskapsmessige eller andre endrede behov.

De negative virkningene av tiltaket vil i hovedsak berøre kommersielle og private luftromsaktører som kan få redusert tilgang til luftrom i området. De nevnte aktørene vil også måtte undersøke status på luftrommet før de planlegger egen flyging, noe som vil medføre en mindre administrativ byrde. Luftfartstilsynet er kjent med at det er andre statlige organisasjoner som kan ha behov for å operere bemannet eller ubemannet luftfart i de relevante områdene, eksempelvis Luftambulansetjenesten, Tolletaten mv. Vi legger til grunn at de gjennom inngåelse av koordineringsavtaler med Politiet og Forsvaret vil få tilgang til luftrommet som nødvendig, men denne koordineringen er samtidig en mindre administrativ byrde.

Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Forutsatt at det ikke avdekkes vektige motforestillinger mot opprettelsen av restriksjonsområdene, anbefaler Luftfartstilsynet samlet sett at områdene opprettes.

Luftfartstilsynet foreslår derfor at det fastsettes en forskrift om opprettelse av tolv -12- permanente restriksjonsområder slik det er søkt om. Utkast til forskrift er vedlagt dette høringsbrevet.

Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at alle luftfartøy som ikke opereres av Politiet eller Forsvaret retter seg etter det flyforbudet som forskriften fastsetter.

Med vennlig hilsen

Henning Raymond Tennes
Seksjonssjef
Flyplass-flysikring

Michael Bell
Flysikringsinspektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.