



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/376-

Dato
27. februar 2024

Dokument 8:88 S (2023-2024) om revisjon av Norges dronestrategi

Jeg viser til brev av 13. februar 2024 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor Samferdselsdepartementet bes vurdere forslag i Dokument 8:88 S (2023-2024) fra representantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen, om revisjon av Norges dronestrategi.

Jeg vil først knytte noen kommentarer til bakgrunnen for forslaget, før jeg avslutningsvis vurderer selve forslaget. Representantene skriver at de oppfatter det slik at Meld. St. 10 (2022-2023) «Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi» (heretter «luftfartsmeldingen») først og fremst bygger videre på Norges dronestrategi (heretter «2018-strategien») kapittel 2 om «luftfartsregulering av dronevirksomhet og flysikkerhet», uten i vesentlig grad å berøre de øvrige kapitlene. Dette stemmer ikke. I luftfartsmeldingen var droner et av flere temaer som skulle behandles. Vi hentet derfor inn innspill fra luftfartsnæringen og dronebransjen spesielt om hvilke dronerelaterte temaer som var viktig å behandle i luftfartsmeldingen i arbeidet med meldingen. 2018-dronestrategien er imidlertid også fremdeles relevant.

Representantene hevder at dronebransjen har en utfordring med å utvikle en felles sikkerhetskultur, og at operatørene innen ubemannet luftfart i liten grad har bakgrunn fra bemannet luftfart og kjenner lite til sikkerhetskulturen derfra. Det kan, som representantene påpeker, være deler av dronebransjen hvor det kan være utfordringer med å utvikle en sikkerhetskultur, og at det i dronebransjen som i andre bransjer er aktører som bevisst eller ubevisst opererer i strid med regelverket. Jeg oppfatter også at disse utfordringene diskuteres og står høyt på dagsorden innad i dronebransjen. Myndighetene skal være gode pådrivere og samarbeidspartnere for sikkerhet gjennom regelverk, veiledning, dialog og tilsyn, men det er viktig at bransjen selv tar ansvar for å utvikle en god sikkerhetskultur.

Her vil jeg nevne at Luftfartstilsynet i tildelingsbrev for 2024 er bedt om å opprette et sikkerhetsforum for droner i løpet av 2024. Når det gjelder representantenes forslag om å

vurdere jevnlig sikkerhetsstudier, så har Luftfartstilsynet overfor Samferdselsdepartementet uttrykt at det for dronesegmentet fortsatt er begrenset med historikk og tilfang av trafikkdata og hendelsesrapporter med videre. Både bransjen og myndighetene jobber fremdeles med implementeringen av nytt droneregulativ, og Luftfartstilsynets råd er at en sikkerhetsstudie på droneområdet kan på nåværende tidspunkt være for tidlig. Jeg vil gjennom etatsstyringsdialogen påse at Luftfartstilsynet følger opp dette på egnet måte.

Representantene skriver videre at «droneoperatører opplever at Luftfartstilsynet og Havarikommisjonen ikke samler tilstrekkelig og relevant ny kunnskap på grunnlag av rapporterte hendelser med det formål å øke sikkerheten og samfunnets forståelse for bruk av droner.» Det er som representantene skriver viktig å avklare forventningene mellom operatører og myndigheter på dette området, og det er et forhold som jeg oppfatter at bransjen og myndighetene allerede er i dialog om. Dette er også en problemstilling som jeg vil følge opp i den faglige etatsstyringsdialogen med Luftfartstilsynet.

Videre holder Luftfartstilsynet årlige konferanser om sikker integrering av droner i luftrommet. Konferansen i 2023 ble avholdt i forbindelse med Aviation Safety Week 2023, blant annet for å legge til rette for dialog og samarbeid om sikkerhet mellom aktører fra bemannet og ubemannet luftfart.

Når det gjelder behovet for sikker og effektiv integrering av bemannet og ubemannet luftfart, så er dette noe denne regjeringen i luftfartsmeldingen har satt som en av sine hovedprioriteringer for dronevirksomheten i Norge. Dette følges opp på flere måter. Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrev for 2023 og 2024 bedt Luftfartstilsynet prioritere arbeidet med sikker integrering av droner i luftrommet for å kunne videreutvikle dronevirksomheten. 20. desember 2023 sendte Luftfartstilsynet på høring forskrift om gjennomføring av felleseuropeisk regelverk om U-space i norsk rett, og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon rettet mot bemannet og ubemannet luftfart. Høringsfristen er satt til 29. mars 2024. Forslaget til forskriften har blant annet til formål å adressere utfordringer knyttet til økende trafikk med bemannede og ubemannede luftfartøyer i de laveste delene av luftrommet. Forslaget omfatter en tjeneste som er tenkt, så langt det er mulig, å vise hvor det er lovlig å fly, og hvilke andre som flyr i det samme luftrommet via en nettbasert applikasjon.

Avinor er i gang med utviklingen av neste generasjon dronetrafikkstyringssystem som er ment å kunne tilby tjenester i både kontrollert og ikke-kontrollert luftrom, og som videre er tenkt designet for å kunne imøtekomme behovene til både bemannet og ubemannet luftfart.

Representantene peker videre på enkelte utfordringer med det de betegner «det man kaller åpen kategori (ikke-profesjonell flygning)». Jeg vil presisere at reglene i åpen kategori gjelder droneoperasjoner med lavest risiko. Dette omfatter det meste av rekreasjonsflygning, men også profesjonell flygning med mindre droner hvor formålet typisk er å ta bilder eller video fra luften. For å kunne fly i denne kategorien er det krav om registrering hos Luftfartstilsynet, og avhengig av hvilken type drone man flyr og hvor nært man flyr folk, er det også krav om gjennomført nettkurs og eksamen (gratis) og eventuelt eksamen avlagt på en trafikkstasjon.

Den delen av dronebransjen som utfører avanserte luftfartsoperasjoner, med tidvis høy risiko, flyr etter reglene i såkalt «spesifikk kategori» og er underlagt tilsyn og kontroll fra Luftfartstilsynet.

Aktører i markedet har gitt tilbakemeldinger om at regelverket for åpen kategori kan fremstå komplisert, særlig for nye dronepiloter uten luftfartsbakgrunn. Reglene er en del av den felleseuropeiske reguleringen av droneoperasjoner som er gjennomført i norsk rett, og Luftfartstilsynet har instruktive oversikter og lett tilgjengelige veiledere på sine nettsider. Luftfartstilsynet startet også på tampen av 2023 en kampanje for å få flere dronepiloter til å registrere seg, kalt «Ta dronelappen».

Representantene etterlyser også en plikt for salgssteder til å informere kjøpere om hvilke krav som stilles for å fly droner i Norge. Til dette vil jeg opplyse at informasjonsskriv kreves vedlagt for droner som kommer til salg på hele det felleseuropeiske markedet gjennom felleseuropeiske regler som blant annet innebærer at masseproduserte droner for bruk i åpen kategori kommer inn under øvrig felleseuropeisk produkt- og markedsføringsregulering. De aktuelle dronereglene ventes gjennomført i Norge i løpet av 2024.

Når en er kjent med registreringskravet finnes det ingen aktverdige grunner for å unnlate å registrere seg som dronepilot, og dette er første steg enhver som ønsker å fly drone må gjennomføre. Gjennom registreringsprosessen får man samtidig informasjon om regelverket og foranledning til å sette seg inn i akkurat hvilke krav som gjelder for den type drone og de typer operasjoner man ønsker fly.

Når det gjelder representantenes forslag om å vurdere krav til skilting og informasjon på utsatte steder og ved skjermingsverdige objekter, vil jeg kommentere at det ved en rekke lufthavner, skjermingsverdige objekter og turistattraksjoner allerede benyttes informasjons- eller forbudsskilt. Aktører tilknyttet reiselivet, slik som Visit Norway, kan bidra til å nå ut til store grupper turister og oppnå resultater ved å aktivt formidle informasjon om droneregelverket til turister. I den sammenheng er det viktig at Luftfartstilsynet kan gi råd og veiledning til aktører som vurderer bruk av skilting. Dette vil jeg følge opp i etatsstyringsdialogen med Luftfartstilsynet. Jeg vil også nevne den tidligere nevnte nettbaserte applikasjonen som blant annet har til formål å vise hvor det er lovlig å fly, vil kunne være et godt virkemiddel for å oppnå det jeg oppfatter representantene ønsker vurdert gjennom en skiltplikt.

Representantene skriver også at det blant operatører og ansvarlige for lufthavner blir etterlyst bedre rutiner for å kontrollere at regelverket for åpen kategori blir fulgt opp. Til dette vil jeg understreke at håndhevingen av reglene som gjelder for åpen kategori skal som et utgangspunkt gjøres av politiet, og at reglene ikke legger opp til at luftfartsmyndigheten skal føre kontroll med disse operatørene. Det er like fullt et bredt samfunnsansvar å sikre trygge og ansvarlige droneoperasjoner, og politiet kan ikke alene løse alle utfordringer knyttet til droneflyging som ikke gjøres i henhold til regelverket.

I pressemelding av 31. januar 2024 annonserte Samferdselsdepartementet en styrket innsats mot ulovlig droneflyging, basert på anbefalinger fra en tverrdepartemental arbeidsgruppe som har sett på hvordan staten kan bidra til forebygging og bekjempelse av ulovlig droneflyging. I dette ligger blant annet at Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet i fellesskap vil se på hensiktsmessig arbeidsdeling mellom Luftfartstilsynet og politiet når det gjelder forebygging av ulovlig droneflyging. Utarbeidelse av sentrale retningslinjer for effektiv håndheving av flyforbud og revisjon av bøtedirektiv, som representantene tar opp, vil også naturlig inngå som del av den styrkede innsatsen.

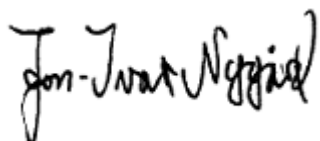
I denne sammenhengen, og som svar på representantenes spørsmål om oppfølgingen av luftfartsmeldingens punkt om at regjeringen vil se på «hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha for å nøytralisere droner som flyr ulovlig», vil jeg nevne at regjeringen har besluttet at en egen arbeidsgruppe skal se på hvilket handlingsrom også andre aktører enn politiet kan benytte for å beskytte seg mot ulovlig droneaktivitet. Det er kun politiet som ved makt kan ta ned droner, så arbeidsgruppen skal vurdere mindre inngripende tiltak.

I luftfartsmeldingen er regjeringen tydelig på at vi vil sikre en bærekraftig og samfunnstjenlig utvikling av dronevirksomheten, at vi vil legge til rette for integrering av ubemannet luftfart, og at vi vil se på virkemidler for at offentlige oppdragsgivere vektlegger fordelene ved bruk av dronetjenester i forbindelse med tildeling av kontrakter. Luftfartsmeldingen beskriver potensialet i norsk dronenæring og markedet for dronetjenester, samt hva som skal til for å ta ut dette potensialet

Jeg mener luftfartsmeldingen sammenholdt med 2018-strategien i det vesentlige dekker de sentrale utfordringene og mulighetene dronevirksomheten i Norge står overfor. Både 2018-strategien og luftfartsmeldingen følges opp i flere kanaler. Dette gjøres blant annet gjennom en styrket innsats mot ulovlig droneflyging, gjennom Luftfartstilsynets sikkerhets- informasjons- og regelverksarbeid på droneområdet, og gjennom Samferdselsdepartementets etatsstyring av Luftfartstilsynet slik jeg har beskrevet gjennom mine kommentarer til bakgrunnen for forslaget.

Utviklingen på dronemarkedet er dynamisk og går raskt, både teknologisk og regulatorisk. Med utgangspunkt i det jeg har redegjort for i dette svaret, vil jeg vurdere behovet for en oppdatert samlet fremstilling av alt arbeidet som pågår, og hvordan Stortinget kan bli orientert på en god måte.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård