



## STORTINGET

# Innst. 429 L

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 89 LS (2023–2024)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.)

Til Stortinget

## Sammendrag

Samferdselsdepartementet foreslår i Prop. 89 LS (2023–2024) endringer i lov om luftfart (luftfartsloven) 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 denne innstillingen behandles den delen av Prop. 89 LS (2023–2024) som angår endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.).

I Innst. 428 S (2023–2024) behandles den delen av Prop. 89 LS (2023–2024) som gjelder 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).

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 europa-

parlaments- 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, å sikre et høyt sikkerhetsnivå innenfor sivil luftfart gjennom et harmonisert regelverk i Europa. I tillegg skal forordningen blant annet 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 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 (forebygging 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.

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 Luft-

fartstilsynet 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.

Forordning (EU) 2018/1139 vil 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.

Forordningen har ikke økonomiske og administrative konsekvenser av betydning.

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

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tone E. Berge Hansen, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 89 LS (2023–2024) om endringer i lov om luftfart (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 denne innstillingen behandles den delen av Prop. 89 LS (2023–2024) som går på endringer i luftfartsloven (ubemannet luftfart mv.).

Det må gjennomføres 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. Det legges til rette slik at reglene for droner tilpasses eksisterende lov om luftfart for å gjøre regelverket så likt som mulig.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter LOs bekymringer knyttet til at det nye regelverket potensielt kan føre til kommersielle bindinger mellom kvalifiserte enheter som benyttes i tilsynsarbeid, og den organisasjonen det skal føres tilsyn med. LO skriver i sitt hørings svar fra 2019 at «økonomiske incentiver i en eller annen grad kan oppstå straks det benyttes private firmaer i den hensikt å lette tilsynsarbeidet for myndighetene». Dette medlem mener dette må motvirkes og at det derfor er positivt at regjeringen understreker at forordningen også inneholder krav som skal forhindre slike kommersielle bindinger.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak 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 sakkynning 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.

§ 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. *Tjenestegjørendes plikter*

Den som gjør tjeneste som fører av luftfartøy eller annen tjeneste på luftfartøy, skal lyde sine foresattes ordre 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*
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 tale 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* (undersøkellesforordningen)) 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 §§ 12-7 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 sakkyndig som den oppnevner, eller ved utenlandsk myndighet.

## II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. juni 2024

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder

**Erlend Larsen**

ordfører





