

**Notat**

Saksbehandler

Line Maria Stefansen Hammerlund, tlf.

Dato  
24.03.2026Referanse  
26/04192-2Til  
kommunikasjon og samfunnskontakt

Kopi til

## **Høring- Søknad om opprettelse av permanente geografiske UAS-områder for ubemannede luftfartøy (geosoner) over Uno-X Mobility AS sine tankanlegg i Mo i Rana og i Stavanger**

### **1. Om høringen**

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Uno-X Mobility Norge AS om opprettelse av permanente geografiske UAS-områder (geosoner) for ubemannede luftfartøy over deres tankanlegg i Mo i Rana og Stavanger.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen **7. august 2026** på e-postadresse [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes med saksnummer 26/04192.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde viderefremmes til andre aktuelle interessenter, for eksempel om høringen burde legges ut for lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

Eventuelle spørsmål kan rettes til saksbehandler Line Maria Hammerlund, [asm@caa.no](mailto:asm@caa.no).

### **2. Nærmere om søknaden og sakens bakgrunn**

Uno-X Mobility Norge AS søkte i brev datert 26. februar 2026 om etablering av permanente restriksjonsområder for droner over deres tankanlegg i Mo i Rana og Stavanger. Siden restriksjonene kun skal omfatte ubemannede luftfartøy og modellfly, så er det geografiske UAS-områder, også kalt geosoner som skal benyttes.

Formålet er å ivareta sikkerhet, beredskap og beskytte kritisk infrastruktur mot potensiell risiko, herunder uautorisert kartlegging, risiko for havari, sabotasje eller annen uønsket aktivitet.

De har søkt om at all flyging i geosonene er forbudt for ubemannet luftfartøy og modellfly.

Restriksjonene skal ikke gjelde flyging i forbindelse med militær-, politi-, ambulanse- eller søk- og redningsoppdrag eller flyging etter særskilt tillatelse gitt av Uno-X Mobility Norge AS eller Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet har sammen med Uno X Mobility Norge AS sett på utformingen på områdene. Dette er forholdsvis små områder og på grunn av krav til nøyaktighet ved publisering har vi kommet frem til at områdene bør defineres med et senterpunkt og en radius.

Mo i Rana: Senter: 661648N 0140212E Radius: 0,1 NM. Se vedlegg 1.  
Stavanger: Senter: 585754N 0054607E, Radius 0,04NM. Se vedlegg 2.

Øvre grense på områdene er 400ft AMSL.

### 3. Utredning av tiltaket

Regjeringens utredningsinstruks setter rammene for kartlegging av nye tiltak av den typen som opprettelse av geografiske UAS-områder 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?

Droneoperasjoner kan utgjøre betydelig risiko gjennom kollisjon, fall på infrastruktur, forstyrrelser av driftspersonell og beredskap. Begge anleggene er del av kritisk nasjonal infrastruktur, og droner representerer en økende utfordring knyttet til overvåkning og mulig tilsiktet skade

#### Hvilke tiltak er relevante?

For å løse de problemene og dekke de behovene som Uno-X Mobility Norge AS beskriver i søknaden, så vurderer Luftfartstilsynet at det er opprettelse av geosoner med restriksjoner for ubemannede luftfartøy som er det relevante tiltaket.

Luftfartstilsynet kan opprette geografiske UAS-områder med hjemmel i forskrift av 14. desember 2021 nr. 3530 om lufttrossorganisering §§ 17 og 22, jf. luftfartsloven § 9-1 a. Geografiske UAS-områder opprettes i form av forskrift, jf. forskrift om lufttrossorganisering 4, første ledd.

#### Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Opprettelse av geografiske UAS-områder med restriksjoner for ubemannede luftfartøy i de aktuelle områdene er først og fremst prinsipielt utfordrende ved at det innebærer at luftrommet, som i utgangspunktet er til fritt bruk for alle, ikke lenger vil være tilgjengelig for andre aktører som ønsker å bruke luftrommet uten tillatelse fra Uno-X Mobility Norge AS eller Luftfartstilsynet.

Det blir stadig flere aktører som ønsker å benytte luftrommet, særlig på grunn av den økende bruken av droner. Dette medfører at luftrommet blir mer komplekst. Opprettelsen av områder med restriksjoner kan sies å bidra til å øke kompleksiteten. I noen tilfeller vil det imidlertid være nødvendig for å ivareta viktige samfunnsmessige interesser.

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

Det foreslåtte tiltaket er opprettelse av permanente geografiske UAS-områder. Områdene er forsøkt gjort så små som mulig samtidig som de dekker behovet. De negative konsekvensene anses derfor å være minimale for droneoperatører og andre som ønsker å operere ubemannede luftfartøy eller modellfly i området.

De positive virkningene av tiltaket er først og fremst at geosonene vil kunne sette Uno-X Mobility Norge AS i stand til å ha kontroll på luftrommet over sine tankanlegg.

At det etableres geosoner vil redusere risikoen for at uvedkommende uforvarende opererer ubemannede luftfartøy eller modellfly i området, da utstrekning og høyde på området vil være publisert i formater og på plattformer som er lettere tilgjengelig for luftromsaktører i det ubemannede luftfartssegmentet.

Negative virkninger av tiltaket er at den frie ferdselen i luftrommet begrenses. Det kan også føre til at aktører som har særskilte planer eller behov som ikke er kjent for Luftfartstilsynet får avskåret disse som følge av restriksjonene i luftrommet. Slik området er omsøkt, vil det imidlertid være mulig å søke om særskilt tillatelse fra Uno-X Mobility Norge AS til å fly inn i området. Det vil begrense den negative virkningen for aktører som ønsker å fly inn i området.

#### Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Forutsatt at det ikke avdekkes vektige motforestillinger mot opprettelsen av geosonene og basert på de opplysningene Luftfartstilsynet er kjent med per nå, anbefaler Luftfartstilsynet samlet sett at områdene opprettes. Vi viser til at det omsøkte formålet er å ivareta sikkerhet, beredskap og beskytte kritisk infrastruktur mot potensiell risiko, herunder uautorisert kartlegging, risiko for havari, sabotasje eller annen uønsket aktivitet og å ivareta viktige samfunnsmessige interesser, i tråd med formålet i Luftromsforskriften § 17.

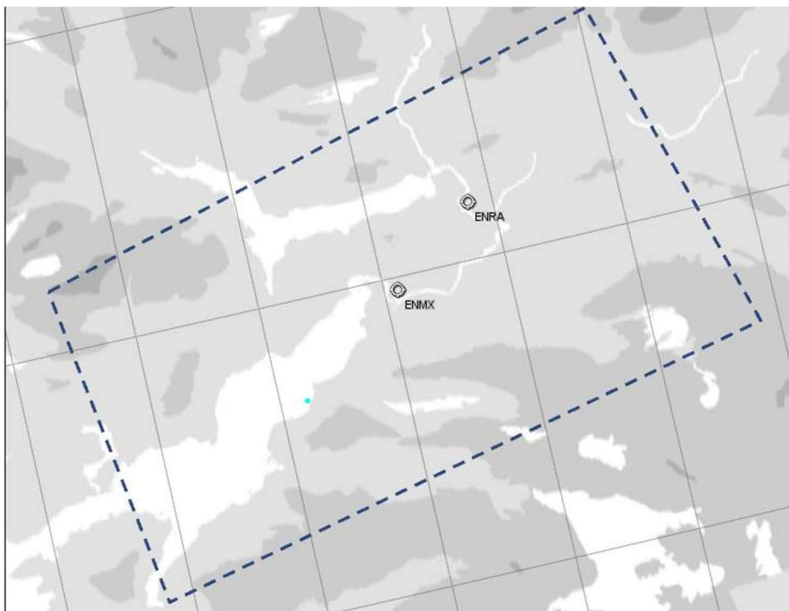
Slik Luftfartstilsynet ser det er det ikke mulig å imøtekomme Uno-X Mobility Norge AS behov på en annen og mindre inngripende måte, og områdene har ikke større utstrekning eller gjelder for lengre tid eller flere luftromsaktiviteter enn det som er nødvendig for å ivareta formålet, jf. luftromsforskriften § 22 første og andre avsnitt.

Luftfartstilsynet anbefaler derfor at det fastsettes en forskrift om opprettelse av to permanente geosoner slik det er søkt om. Utkast til forskrifter er vedlagt dette høringsbrevet.

#### Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at alle operatører av ubemannede luftfartøy og modellfly, som ikke har fått særskilt tillatelse eller er unntatt fra å følge restriksjonene i området, retter seg etter det forbudet som forskriftene fastsetter.

Vedlegg 1: Område Mo i Rana indikert med blå prikk.



Vedlegg 2: Området i Stavanger indikert med sirkel.

