

Veiledning til forskrift 15. januar 2026 om sivil statsluftfart med ubemannet luftfartøy mv.

Innledning:

Forskriften fastsetter nasjonale regler for bruk av ubemannet luftfartøy til sivil statsluftfart. Bakgrunnen er at de felleseuropeiske reglene for sivil luftfart (Basisforordningen) ikke gjelder for statsluftfart. Dette må reguleres i nasjonal forskrift.

Forskriften gjør enkelte av de europeiske reglene gjeldende også for sivil statsluftfart, men da som norske bestemmelser, altså ikke som EØS-regler. Dette betyr at sivil statsluftfart følger et eget nasjonalt regelverk, selv om innholdet i stor grad samsvarer med de europeiske bestemmelsene. Godkjenninger og tillatelser gitt under dette regelverket gjelder bare i Norge og ikke i det felleseuropeiske luftfartssystemet. Flyging i andre land krever avtale mellom myndighetene i de aktuelle statene, eller at operatøren får tillatelse av luftfartsmyndigheten i landet hvor flyingen skal skje.

Når felleseuropeiske regler brukes som nasjonale regler kan enkelte henvisninger, for eksempel henvisninger til EASA eller andre medlemsstater, være irrelevante. De felleseuropeiske reglene er derfor tatt inn med forbehold om at de gjelder «så langt de passer» se forskriftens § 20 og § 33. Ved tvil om tolkningen kan Luftfartstilsynet kontaktes.

Forskriften gjelder norsk sivil statsluftfart, og avgrenser dermed mot både militær luftfart og bruk av utenlandske operatører. Utenlandske operatører kan likevel gis tillatelse til å utføre statsluftfart i Norge, for eksempel ved særskilte behov, etter godkjenning fra Luftfartstilsynet.

Begrepet «sivil statsluftfart» omfatter luftfartsoperasjoner som utføres til offentligrettslige formål, altså når flygingen skjer som del av myndighetsutøvelse slik dette er angitt i forskriftens § 2. Se også veiledningen til § 2. Kommunale organer, som brannvesen og redningstjenester og i enkelte tilfeller private aktører, kan omfattes dersom virksomheten faller inn under forskriftens formål og krav.

Flyginger som skjer fordi en offentlig myndighet kjøper vanlige luftfartstjenester, regnes ikke som statsluftfart. Slik flyging skal skje etter de alminnelige reglene for bruk av droner.

Forskriftens oppbygging:

Forskriften er delt inn i fem kapitler. Kapittel en inneholder innledende bestemmelser som blant annet angir formålet og virkeområdet til forskriften. Forskriftens kapittel II inneholder felles bestemmelser for sivil statsluftfart med ubemannet luftfartøy uavhengig av kategori. Deretter er bestemmelsene inndelt i to kapitler: kapittel III for operasjoner i deklart kategori og kapittel IV for operasjoner i spesifikk kategori. Kapittel V inneholder avsluttende bestemmelser, blant annet om håndheving av reglene og ikrafttredelse.

- **Til § 1. Formål:**

Det følger av Basisforordningen, forordning (EU) 2018/1139, at de felleseuropeiske reglene om sivil luftfart ikke gjelder for visse typer luftfartsvirksomhet. Slik luftfart omtales ofte som statsluftfart. Landene må dermed ha nasjonale regler for dette. Denne forskriften fastsetter slike regler for bruk av ubemannet luftfartøy.

I forskriften § 20, § 21 og § 33 gjøres de felleseuropeiske reglene likevel gjeldende for sivil statsluftfart, men da som nasjonale regler og ikke som EØS-regler. Dette krever at både luftfartsmyndigheten og den som driver statsluftfart er klar over at reglene for statsluftfart kun gjelder slik luftfart i Norge, selv om reglene for statsluftfart dermed i praksis blir de samme som de felleseuropeiske reglene.

Den viktigste konsekvensen av dette er at statsluftfartsreglene ikke vil skape rettigheter eller plikter i det felleseuropeiske indre markedet for sivil luftfart og overfor EASA. Godkjenninger for statsluftfart vil heller ikke gjelde for annen sivil luftfart innenfor det felleseuropeiske systemet, dvs. annen sivil luftfart enn statsluftfart, selv om reglene i og for seg er like. Dersom en norsk statsluftfartflyging skal foregå i et annet land, må det skje etter avtale mellom de involverte landenes myndigheter.

Ettersom de aktuelle felleseuropeiske reglene skal gjelde som nasjonale regler, vil man kunne se at ikke alle bestemmelsene passer i den sammenhengen ved at de refererer til krav som kun passer i «EASA systemet». For eksempel viser enkelte av reglene til varsling av EASA og de andre medlemsstatene, noe som ikke er aktuelt når disse reglene anvendes som nasjonale regler for sivil statsluftfart. I bestemmelsene er det derfor tatt inn et forbehold om at reglene gjelder så langt de passer. Betydningen av dette vil i de fleste tilfeller gi seg selv, men dersom det er uklart kan Luftfartstilsynet kontaktes for nærmere avklaring.

- **Til § 2. Virkeområde:**

Utrykket «norsk sivil statsluftfart» er brukt for å avgrense mot bruk av eventuelle utenlandske operatører som kan tillates å utføre statsluftfartflyginger i Norge, f.eks. ved særskilte behov som ikke kan løses med norsk kapasitet. Slike utenlandske operatører flyr som hovedregel etter hjemlige tillatelser, men må i tillegg ha en trafikktillatelse fra Luftfartstilsynet. Ytterligere vilkår for flygingen i Norge vil kunne tas inn i trafikktillatelsen fra Luftfartstilsynet. Blant annet vil det være aktuelt å ta inn vilkår som gjør at eventuelle gap mellom den utenlandske operatørens hjemlige tillatelser og denne forskriften tettes, slik at operasjonen skjer med tilsvarende sikkerhet som etter denne forskriften.

At forskriften gjelder norsk sivil statsluftfart, avgrenser også virkeområdet mot norsk og utenlandsk militær statsluftfart. Slik luftfart reguleres av de respektive militære luftfartsreglene. Dette gjelder også når militære luftfartøyer bistår sivile myndigheter f.eks. politiet. Dersom Forsvaret gjør bruk av bestemmelsen i luftfartsloven § 17-10 for å midlertidig benytte sivile luftfartøyer til militær luftfart, er det i bestemmelsens siste ledd presisert at forskriften heller ikke gjelder da.

Definisjonen av sivil statsluftfart er ment å speile avgrensningen i artikkel 2 nr. 3 (a) i forordning (EU) 2018/1139 (Basisforordningen). Denne bestemmelsen bruker imidlertid ikke betegnelsen «sivil statsluftfart». Begrepet «sivil statsluftfart» er likevel for enkelhets skyld brukt som samlebetegnelse i forskriften, men uten at dette i seg selv er ment avgrensende. Det som er avgjørende for om en type luftfartsvirksomhet kommer inn under forskriften, er om den omfattes av operasjonstypene som er angitt spesifikt - eller når det gjelder «lignende aktiviteter eller tjenester» - om den dekkes av de øvrige kriteriene som bestemmelsen angir. Disse kriteriene medfører at andre offentligrettslige luftfartsoperasjoner vil kunne omfattes av forskriften etter en nærmere vurdering.

Uttrykket «offentligrettslig formål» skal forstås slik at flygingen må skje som ledd i utøvelsen av myndighetsoppgaven til det aktuelle offentlige organet. Flyging som faller inn under det operatøren vanligvis tilbyr av tjenester, er ikke automatisk å anse som statsluftfart kun fordi en offentlig myndighet er kunde. For eksempel vil bruk av ubemannet luftfartøy hos en statlig myndighets kommunikasjonsavdeling ikke være å anse som sivil statsluftfart. Luftfartstilsynet vil som utgangspunkt tolke begrepet «lignende aktiviteter og tjenester» snevert, slik at flest mulig luftfartsoperasjoner kan følge de alminnelige reglene for sivil luftfart.

Bestemmelsen gjør også at andre enn statlige myndigheter kan omfattes av denne forskriften. Kommunale brannvesen vil for eksempel omfattes ettersom disse driver aktivitet som per definisjon faller inn under forskriften, dvs. brannbekjempelse og søk- og redning. Likeledes kan også private operatører omfattes av forskriften. Det avgjørende vil her være om aktiviteten faller inn under § 2 første ledd, samt at operatøren oppfyller kravene i § 6.

Avslutningsvis inneholder § 2 en avgrensning mot innendørs flyging med ubemannet luftfartøy. Dette vil være flyging hvor luftfartøyet ikke lett kan slippe ut i friluft. Eksempler kan være inne i bygninger med tak og vegger, i lasterom, tunneller etc.

- Til § 6. Grunnleggende krav til operatøren:

Bestemmelsen inneholder to avgrensninger. For det første vil bare norske myndigheter og det som forskriften angir som «foretak», kunne drive statsluftfartsvirksomhet etter forskriften. Uttrykket brukes for å avgrense mot privatpersoner¹ som ikke skal kunne drive sivil statsluftfart under denne forskriften. Et foretak kan i denne sammenhengen være et privat selskap eller en organisasjon. Det må imidlertid være snakk om en enhet som klart lar seg definere og som Luftfartstilsynet enkelt kan forholde seg til i godkjennings- og tilsynsarbeidet. Det kreves derfor at foretaket er registrert i Norge dvs. enten i enhetsregisteret eller i foretaksregisteret.

Dernest kreves det at operatøren, når disse er foretak, har avtale om virksomhet som faller inn under forskriftens virkeområde. Operatøren må altså ha en avtale med den aktuelle offentlige virksomheten om å fly sivil statsluftfart på dennes vegne. Grunnen til dette kravet er at sivil statsluftfart kan være kompliserte operasjoner med høyere risiko enn vanlig, og som krever

¹ Bestemmelsen er imidlertid ikke ment å stenge for eventuell nødrettslig bistand fra privatperson med drone, for eksempel i søk- og redningstilfeller etter ønske fra innsatsleder.

koordinering med den aktuelle myndigheten. Valg av operatør bør derfor være overveid og begge parter må være bevisst ansvaret for en slik operasjon.

For myndigheter som selv flyr sivil statsluftfart vil organiseringen og utpekingen internt fylle dette behovet. Myndigheten behøver ikke opprette en særskilt intern avtale.

Søk- og redningsoperasjoner innebærer normalt involvering av flere ressurser. For best mulig sikkerhet og effektivitet er det viktig at alle aktørene er koordinert og har viss grunnleggende kompetanse. Bestemmelsen fastsetter derfor at droneoperatører som skal delta i slike operasjoner skal ha avtale med Hovedredningssentralen (HRS), slik at nødvendig koordinering og tilførsel av kompetanse kan skje, bl.a. ved å kunne få mulighet til å delta i øvelser. Selv om hovedregelen for slik avtale vil være en kontrakt, utelukker ikke bestemmelsen ad-hoc-tillatelse fra HRS ved behov. Se også § 14 som gjelder flyging i innsatsområder for søk- og redningsoppdrag. Avtale med HRS etter § 6 erstatter ikke krav om tillatelse etter § 14.

Når det gjelder utenlandske operatører vises det til det som er sagt i veiledningen til § 2.

- ***Til § 8. Aldersgrense for flygere:***

Minstealderen for å fly ubemannet luftfartøy til bruk i sivil statsluftfart er i utgangspunktet satt til 18 år.

Flygeren kan likevel være 16 år eller eldre når flyging skjer under tilsyn fra fartøysjef som er over 18 år. Flyger som har fylt 16 år kan også fly alene dersom dette skjer som trening etter operatørens treningsprogram. Bakgrunnen for den lavere aldersgrensen er hensynet til bruk av lærlinger.

- ***Til § 9. Forsikring:***

Bestemmelsens første ledd fastslår forsikringsplikt for operatører som driver sivil statsluftfart. En lettelse i forsikringskravet for bruk av droner under 250g er ikke ansett som aktuelt for sivil statsluftfart. Her vil det kun være profesjonelle operasjoner og ofte med større risiko, og det er ikke funnet grunn til å gjøre slik lettelse i forsikringsplikten.

I bestemmelsens annet ledd er en presisering av selvassurans-prinsippet tatt med av informasjonshensyn. Statlige virksomheter er dekket av statens selvassurans. Kommuner og fylkeskommuner står fritt til å tegne forsikringer for eiendom, løsøre og ansvar. De kan også velge å være selvassurandører, det vil si å bære risikoen selv uten å tegne forsikring.

- ***Til § 10. Operasjonell kontroll:***

En deklarasjon eller en operasjonstillatelse gjelder kun den operatøren som har deklart seg etter forskriftens kapittel III, eller som Luftfartstilsynet har gitt operasjonstillatelse etter forskriftens kapittel IV. En droneoperatør kan derfor ikke låne bort sin rett til å fly til andre

virksomheter som ønsker å fly selv. For at et slikt samarbeid mellom en operatør og noen andre som ønsker å fly hos operatøren skal kunne skje, må operatøren ha reell kontroll over og ansvar for flygingen som utføres. Begrepet operasjonell kontroll benyttes om dette.

Bestemmelsen i § 10 skal også skape klarhet og forutberegnelighet om hva som kreves når en operatør tilknytter seg eksterne flygere, inkludert flygere i andre virksomheter. Den operasjonelle kontrollen skal være reell, dvs. at operatøren må ha et system for å utøve faktisk kontroll over enhver flyging som skjer. I dette ligger også at operasjonen foregår helt etter operatørens prosedyrer og operasjonsmanual. Operatøren er ansvarlig for planlegging, iverksettelse og gjennomføringen av flygingen. Bestemmelsen stiller dessuten krav om at operatøren også formelt må knytte til seg flygere som benyttes. Dersom flygeren til vanlig arbeider i en annen virksomhet, skal det inngås avtale som regulerer forholdet mellom partene og som sikrer at flygeren er underlagt operatørens kontroll i forbindelse med flyging.

Det er viktig å merke seg at i tilfeller hvor en myndighet benytter en innleid droneoperatør innebærer ikke operasjonell kontroll at operatøren på egen hånd kan beslutte å iverksette statsluftfartflyging. Ansvar og myndigheten for å bestemme når og hvor det skal flys ligger hos myndigheten. Når flygingen deretter skal skje har operatøren ansvaret for operasjonell kontroll.

- ***Til § 11. Vikeplikt for bemannet luftfartøy:***

Bestemmelsen presiserer vikeplikten som også ellers følger av de alminnelige dronereglene i forordning (EU) 2019/947. Et ubemannet fartøy skal alltid holdes på trygg avstand fra bemannet fartøy, herunder lande. Her bør det praktiseres et føre-var prinsipp. Årsaken til bestemmelsen er sikkerheten til den eller de som er om bord i luftfartøyet.

- ***Til § 12. Områder hvor det ikke er tillatt å fly:***

Hovedregelen speiler den tilsvarende bestemmelse i BSL A 7-2 når det gjelder flyging nær lufthavner. Den øvrige delen av bestemmelsen BSL A 7-2 om hvor det ikke er tillatt å fly, slik som i nærheten av fengsler og militære områder, er utelatt ettersom sivil statsluftfart med drone også om nødvendig skal kunne skje i slike områder.

Med lufthavn menes landingsplass med lufttrafikkteneste, enten flygekontrolltjeneste eller AFIS-tjeneste.

Sivil statsluftfart skal kunne skje utenfor åpningstiden til den aktuelle lufthavnen, forutsatt at den aktuelle lufttrafikktenesten varsles og dermed kan ha oversikt hvorvidt luftrommet er tomt eller ikke når lufthavnen åpner.

- ***Til § 13. Flyging i innsatsområder.***

Flyging med ubemannet luftfartøy i områder hvor nødetater inkl. politi gjennomfører oppdrag, f.eks. søk og redningsoppdrag, vil innsatsleder måtte koordinere bruken av ressurser. I tillegg er det ikke ønskelig at ukjente operatører flyr i området. Politiets operasjonssentral eller Hovedredningssentralen (HRS) vil kunne opplyse om hvem som er stedlig innsatsleder.

- ***Til § 14. Flyging i innsatsområder for søk og redning***

Søk- og redningsaksjoner koordineres av Hovedredningssentralen (HRS). Dette gjelder også koordinering av luftressurser som brukes i oppdraget. Kravet om tillatelse for den konkrete flygingen skal bidra til dette. Som hovedregel legges derfor myndigheten til å tillate droneflyging i slike innsatsområder til HRS. Kravet om tillatelse gjelder også om operatøren har en mer generell avtale med HRS om deltakelse i søk- og redningsoppdrag jf. § 6.

Dersom ledelsen og koordineringen av innsatsen i området ivaretas av en annen funksjon, kan denne gi tillatelse til droneflyging i innsatsområdet. HRS skal imidlertid varsles for å kunne ha oversikt over luftressursene som brukes i innsatsområdet. Med funksjon med ansvar for ledelse eller koordinering menes innsatsleder (IL), lokal redningssentral (LRS), On Scene Coordinator (OSC) og Aircraft Coordinator (ACO) og lignende.

- ***Til § 15. Flyging i restriksjonsområder:***

Bestemmelsen tar høyde for at enkelte operasjoner kan finne sted i områder hvor flyging ellers er begrenset. Eksempelvis er luftrommet over Oslo sentrum omfattet av et restriksjonsområde hvor flyging normalt er forbudt.

- ***Til § 16. Elektronisk synlighet:***

Elektronisk synlighet gjør det mulig for andre å skaffe seg informasjon om dronen, spesielt dens posisjon og høyde, ved hjelp av elektroniske signaler fra dronen. I de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) 2019/947 er det stilt krav om en type elektronisk synlighet kalt remote ID/fjernidentifikasjon. Systemet bruker Bluetooth og WiFi-teknologi til å sende ut informasjon om bl.a. dronens posisjon, høyde, operatørregistreringsnummer og posisjonen til flygeren eller stedet hvor dronen tok av.

Bestemmelsen krever at ubemannede luftfartøyer til bruk i sivil statsluftfart skal ha samme krav til elektronisk synlighet som etter reglene for åpen kategori i forordning (EU) 2019/947. Det innebærer at fartøyer i klasse C1, C2 og C3 må være utrustet med fjernidentifikasjon.

Måten bestemmelsen er utformet på vil gjøre at eventuelle utvidelser av kravet til elektronisk synlighet i de felleseuropeiske reglene, også vil gjelde for sivil statsluftfart når slike oppdaterte krav har blitt gjennomført i norsk rett.

Enkelte myndigheters bruk av ubemannet luftfartøy bør unntaksvis kunne skje uten at fartøyet er elektronisk synlig. For eksempel kan dette gjelde politiet. Bestemmelsen inneholder derfor mulighet for å kunne få fritak fra kravet.

- ***Til § 17. Bruk av militære ubemannede luftfartøy***

Bestemmelsen åpner for at sivile statsluftfartsoperatører kan benytte militære luftfartøy. Slik bruk krever imidlertid forhåndsgodkjenning fra Luftfartstilsynet.

- ***Til § 18. Virkeområdet for bestemmelsene om deklarerert kategori:***

Bestemmelsen regulerer virkeområdet for reglene om deklarerert kategori. Bestemmelsen setter to vilkår:

- (1) Vektgrensen for luftfartøyet (under 25 kg), som er satt likt den øvre grensen for operasjoner i åpen kategori etter forordning (EU) 2019/947.
- (2) Luftfartstilsynets vurdering av risikoen. På grunn av at bestemmelsene for deklarerert kategori går noe utover hva som tillates i åpen kategori, er det i bestemmelsen gitt adgang for at Luftfartstilsynet skal kunne bestemme at operasjonen likevel må skje etter en operasjonstillatelse etter reglene forskriftens kapittel IV om spesifikk kategori. Dette gjelder selv om dronen veier mindre enn 25 kg.

- ***Til § 20. Driftsbestemmelser:***

Bestemmelsen innebærer at sivil statsluftfart med ubemannet luftfartøy i deklarerert kategori i utgangspunktet skal skje etter de samme regler som for droneflyging i åpen kategori. Dette anses hensiktsmessig ettersom disse reglene oppleves som gode sikkerhetsregler og er kjent blant aktørene. Driftsbestemmelsene som skal følges vil dermed også bli oppdatert i takt med de aktuelle felleseuropeiske reglene.

Forbeholdet om at reglene skal gjelde tilsvarende «så langt de passer» skyldes at de felleseuropeiske reglene som her gjøres gjeldende ikke er utformet for nasjonal sivil statsluftfart. Forbeholdet er derfor tatt inn som en sikkerhetsventil for å kunne se bort fra det som åpenbart ikke passer i sammenhengen reglene her skal gjelde i. Luftfartstilsynet kan kontaktes for avklaring ved tvil om hvordan dette forbeholdet skal forstås i konkrete tilfeller.

- ***Til § 21. Krav til opplæring:***

Bestemmelsen innebærer en to-delning av kravet til opplæring:

- (1) Grunnkravet er at piloter skal ha kompetansen som kreves for flyging i åpen kategori, subkategori A1 iht. forordning (EU) 2019/947. Det vil si at piloten er kjent med

instruksjonsmanualen til dronen, har gjennomført Luftfartstilsynets on-line nettkurs for åpen kategori og den tilhørende on-line eksaminasjonen.

(2) For operasjoner med fartøy over 4 kg MTOM, eller dersom det skal flys operasjoner etter bestemmelsene som er angitt, kreves det at piloten også innehar kompetanssertifikat for subkategori A2. Årsaken til dette er at slike statsluftfarts operasjoner går utover det som ellers kan gjøres i åpen kategori. Operasjonene vil også kunne ha en større kompleksitet. Dette stiller igjen større krav til kompetanse hos piloten.

- ***Til § 22. Forbud mot svermoperasjoner:***

Svermoperasjoner, dvs. hvor en droneflyger skal kontroll over flere luftfartøyer samtidig, er i utgangspunktet mer komplekse og kan innebære større risiko enn når det kun flys ett fartøy som oppmerksomheten kan konsentreres om. Slike operasjoner krever særskilte tiltak hos operatøren, bl.a. kompetansetiltak, og skal derfor som hovedregel ikke foregå i deklart kategori hvor Luftfartstilsynet ikke kan vurdere tiltakene og risikoen ved operasjonen. Hovedregelen er derfor et forbud, og at svermoperasjoner dermed skal skje i henhold til operasjonstillatelse etter reglene i spesifikk kategori.

Bestemmelsen inneholder imidlertid unntak for flyging sammen med en forankret drone som oppfyller kravene i § 28, ettersom risikoen da anses lavere og dermed forenelig med operasjon i deklart kategori.

- ***Til § 23. Flying over standard høydebegrensing:***

Bestemmelsen gir operatøren mulighet til å overskride den alminnelige høydebegrensingen på 120 m. når oppdraget ikke kan utføres effektivt i lavere høyde. Muligheten er betinget av de risikoreduserende tiltakene fastsatt i bestemmelsen.

- ***Til § 24. Fravikelse av minsteavstander:***

Bestemmelsen gir operatøren mulighet til å fravike de alminnelige minsteavstandene til omgivelsene som ellers gjelder for åpen kategori, gitt at operatøren har oversikt over området og kan treffe tiltak for å begrense risiko flygingen kan ha for utenforstående personer.

Når det gjelder kravet til oversikt kan dette i utgangspunktet ivaretas av piloten selv. Dersom operasjonen krever at pilotens oppmerksomhet er rettet mot annet enn omgivelsene, bør piloten assisteres av en observatør som følger med på omgivelsene. Kravet om oversikt over omgivelsene og eventuelle utenforstående personer påhviler derfor operatøren.

- ***Til § 25. Operasjonelle prosedyrer:***

Bruk av prosedyrer er et tiltak for å redusere risikoen ved en operasjon. Prosedyrene skal dekke alle aktuelle operasjoner. At prosedyrene skal være tilpasset risikoen innebærer at operatøren må gjøre risikovurderinger av de aktuelle typer operasjoner. Disse risikovurderingene må benyttes for utarbeidelsen av prosedyrene.

Som hjelpemiddel inneholder bestemmelsen minstekrav til hva prosedyrene skal omfatte.

Spesielt til prosedyre for hendelsesrapportering: Droner er, som alle luftfartøy, underlagt undersøkelser ved ulykker og rapporteringsordninger for hendelser. Mer informasjon om rapporteringsplikt og hvordan dette skal gjøres finnes på Luftfartstilsynets nettside.

- Til § 27. BVLOS under 250g.:

§ 26 fastslår hovedregelen om at operasjoner i deklart kategori skal skje med visuell kontroll med dronen.

For droner under 250g gis det i § 27 en begrenset adgang til flyging utenfor synsrekkevidde (BVLOS) i deklart kategori. Slike operasjoner vil imidlertid kreve at operatøren har en særskilt prosedyre jf. § 25. Begrunnelsen for unntaket er at sivil statsluftfart tjener samfunnsnyttige formål og hvor flyging ofte skje i områder hvor det pågår en innsats som bidrar til større overvåking/kontroll. Høydebegrensningen på 50 meter og vektbegrensningen reduserer til sammen også risikoen ved slik flyging.

- Til § 29. Nattflyging:

Kravet om grønt lys gjelder også i de felleseuropeiske reglene for droner i forordning (EU) 2019/945.

Det bør brukes lys, eventuelt tilleggslis, som er best mulig synlig for operatører av bemannede luftfartøy som bruker lysforsterkningsbriller (NVG).

- Til § 30. Operasjoner sammen med bemannet luftfartøy:

Operasjoner hvor droner og bemannet luftfartøy benyttes samtidig kan medføre økt risiko for den bemannede flygingen. I tillegg kan slik dette gjøre operasjonen mer kompleks og krevende. Bestemmelsens hovedregel forbyr derfor i utgangspunktet at slike operasjoner kan skje etter reglene for deklart kategori.

Behovet for slik samtidig flyging er størst i områder hvor nødetatene har innsats, for eksempel søk- og redningsoperasjoner, hvor bruk av droner og bemannet luftfartøy kan utfylle hverandre. Bestemmelsens andre ledd inneholder en unntaksregel som under visse vilkår tillater at slike samtidige operasjoner kan skje i innsatsområder sammen med bemannet luftfart i området. En grunnleggende forutsetning er at droneoperatøren har tillatelse fra innsatsleder etter § 13 eller § 14. Vikepliktsregelen etter § 11 gjelder også. Unntaksregelen i § 30 andre ledd krever at drone og

bemannet fartøy kan holde sikker avstand fra hverandre. Dette må bedømmes av begge fartøysjefene i fellesskap. Det er videre kun tillat å fly med visuell kontakt med dronen (VLOS). Koordineringsfunksjonen for informasjon om flybevegelser skal være omforent mellom begge fartøysjefene og den som leder innsatsen i området. Bestemmelsen beskriver ikke denne koordineringsfunksjonen i detalj, men overlater til partene og finne de mest hensiktsmessige løsningene. Dette kan innebære bruk av samband og teknologi f.eks. elektronisk synlighet. Droneoperatørens separasjonsprosedyre bør deles med de andre partene for forutberegnelighet og mulighet for innspill.

Andre operasjoner hvor ubemannet luftfartøy opererer sammen med bemannet luftfartøy kan kun skje hvor droneoperatøren har operasjonstillatelse etter reglene i spesifikk kategori. Operasjonstillatelsen må da inneholde tillatelse for slik samtidig operasjon.

- ***Til § 31. Virkeområdet til bestemmelsene for spesifikk kategori***

Bestemmelsen angir hvilke typer operasjoner som må skje etter reglene for spesifikk kategori sammen med fellesbestemmelsene i kapittel II. Reglene for spesifikk kategori dekker operasjoner som omfattes av forskriften, men som faller utenfor reglene for deklart kategori. Med andre ord gjelder reglene for spesifikk kategori operasjoner som ikke kan gjennomføres etter reglene for deklart kategori.

- ***Til § 32 og til § 33. Krav om operasjonstillatelse. Driftsbestemmelser for spesifikk kategori:***

§ 32 fastsetter kravet om operasjonstillatelse for sivil statsluftfart med ubemannet luftfartøy i spesifikk kategori. Operasjonstillatelsene vil være tilpasset den enkelte operasjonen, og vilkårene i operasjonstillatelsen fastsettes ut en vurdering av søknaden og risikovurderingen (SORA) i UAS.SPEC.010 via henvisningen i § 33 til forordning (EU) 2019/947.

Behovene som skal dekkes med operasjonene vil være ulike. De alminnelige felleseuropeiske reglene om operasjoner i spesifikk kategori anses godt egnet for å også regulere sivil statsluftfart. Operasjonstillatelser muliggjør et fleksibelt system for søknader og godkjenning, og som tar utgangspunkt i risikoen operasjonen utgjør. Det er likevel behov for noen tilpasninger. Av § 33 følger det at bestemmelsene om deklarerer i UAS.SPEC.020 og UAS.SPEC.085, ikke skal gjelde.

Bestemmelsen i § 33 i annet ledd tar høyde for at det kan være operasjoner innenfor sivil statsluftfart hvor enkelte av kravene i forordning (EU) 2019/947 vedlegg (annex) del B kan komme til hinder for operasjonen. Det åpnes derfor for at operatøren kan søke om unntak som del av sin operasjonstillatelse, uten å måtte gå veien via en eventuell søknad om en dispensasjon i § 36. Forskjellen blir da at operatøren kan få en tilpasset operasjonstillatelse i istedenfor å måtte operere etter en dispensasjon.

- ***Til § 34. BVLOS flyging over 400 ft. AGL.***

Restriksjonsområder er luftrom der flygeaktivitet er begrenset av spesifikke vilkår, mens fareområder er luftrom der aktiviteter som er farlige for luftfartøy kan forekomme. Begge typer områder opprettes av Luftfartstilsynet for å ivareta sikkerheten i luftrommet.

BVLOS flyging, utover det som er tillatt etter § 27, forutsetter for øvrig at operatøren innehar driftstillatelse som dekker dette.

- ***Til § 35. Operasjoner sammen med bemannet luftfart.***

Operasjoner sammen med bemannet luftfartøy i andre tilfeller enn det som er regulert i § 30 annet ledd, krever godkjenning fra Luftfartstilsynet og at det er etablert en omforent funksjon for formidling av informasjon og koordinering av flybevegelser. Se veiledning til § 30 om dette.

- ***Til § 36. Dispensasjon:***

Muligheten for dispensasjon skal være en sikkerhetsventil dersom bestemmelser i forskriften kommer i veien for særlig samfunnsnyttig bruk av ubemannede luftfartøy. En søknad bør derfor inneholde en vurdering og dokumentasjon fra den aktuelle offentlige myndigheten i forhold til dette.