



Luftfartstilsynet
postmottak@caa.no

Deres ref
 13/03676-38

Vår ref
 OU-95-15

Dato
 Oslo 30.04.2015

Høringsvar til utkast til forskrift om luftfartøy uten fører om bord m.v.

Norsk Presseforbund (NP) er fellesorganet for alle norske medier i etiske og redaksjonelt faglige spørsmål. Norsk Redaktørforening (NR) organiserer rundt 750 norske redaktører fra elle type medier, Norsk Journalistlag (NJ) er organisasjonen for redaksjonelle medarbeider og frilansere som har journalistikk som hovedyrke. Mediebedriftenes Landsforening (MBL) er mediebedriftenes bransje- og utgiverorganisasjon. Alle foreningene skal bidra til å styrke og verne ytringsfriheten, pressefriheten og informasjonsfriheten som grunnleggende verdier i et demokratisk og åpent samfunn. Vi avgir her en felles høringsuttalelse.

Våre hovedsynspunkter:

- **Sikkerhetskravet som gjelder for RO1 og RO2 må nyanseres og tilpasses skaderisiko.**
- **Det må differensieres mellom type farkost som benyttes, ikke hvordan bildene etter flygningen blir brukt.**
- **Luftfartøy som benyttes til redaksjonell virksomhet kan ikke likestilles med kommersiell virksomhet.**
- **Prosessen med å få godkjent en RPAS-operasjonsmanual må forenkles/gjøres mer tilgjengelig.**

Medienes bruk av materiale fremskaffet gjennom RPAS:

Som vi tidligere har påpekt, både i brev til Luftfartstilsynet av 13.3.2014 og muntlig i møte med Luftfartstilsynet 11.02.2014 og under høringsmøtet 24.2.d.å, er medienes bruk av RPAS blitt et stadig viktigere verktøy i journalistikken. Det har stor betydning for både dokumentasjon og formidling av informasjon, og dermed også av vesentlig samfunnsmessig betydning. RPAS gjør det mulig å dokumentere begivenheter på en unik måte både når hendelser skjer, og i ettertid. Det har både nyhetsverdi og historisk verdi. Å få bilder som beskriver akutte hendelser, er ofte langt mer

informativt enn beskrivelser uten bilder. I tillegg kan det være avgjørende for muligheten til å avdekke miljøkriminalitet og komme inn i ellers farlige områder.

Samtidig skal mediene være varsomme. Journalistisk arbeid må alltid ta hensyn til sikkerhet eller redningsarbeid. Utover dette har mediene egne regler som stiller ekstra krav til varsomhet, både i den journalistiske arbeidsprosessen, og for publisering, nedfelt i Vær Varsom-plakaten. I tillegg har de fleste redaksjoner egne etiske regler som er mer detaljerte og omfattende enn de som står i Vær Varsom-plakaten. Flere og flere redaksjoner har også interne regler for redaksjonens bruk av RPAS.

Vi vil også oppfordre til at man har som utgangspunkt når man lager regler at disse også bør stimulere til anskaffelser og bruk av RPAS som i seg selv ikke medfører sikkerhetsutfordringer og således bidrar til en bruk som i liten grad nødvendiggjør reguleringer og kontroll. Vi mener det er helt grunnleggende – gitt den raske tekniske utviklingen på dette området – at reglene forenkler og ikke skaper mer byråkrati enn nødvendig.

Dagens regler:

De reglene mediene forholder seg til i dag når det kommer til luftfartøy oppfattes som kompliserte, tidkrevende og lite tilpasset dagens teknologi. Derfor ser vi positivt på at det nå lages nye forskrifter. Når man først gjennomfører et så omfattende arbeid, er det viktig at resultatet blir en forbedring, også for brukeren, ikke bare en forklaring av loven.

Om forskriften:

Forskriften skal sikre at RPAS-flygning oppfyller de ordinære sikkerhetskrav. Da er det viktig at dette alene begrunner krav og begrensninger i bruk av RPAS. Vi merker oss positivt at Luftfartstilsynet også selv skriver dette i høringsnotatet, s. 5: «Det har i arbeidet vært et mål å fastsette nødvendige sikkerhetsregler, men at det samtidig ikke fastsettes strengere bestemmelser enn nødvendig.» Vi er enig i dette, og i Luftfartstilsynets avgrensning på s. 6 mot privatliv, personvern og uetisk bruk mv. Dette er en viktig presisering og avgrensning. Hvordan bildene som blir tatt via RPAS-flygning *etterpå* blir brukt, må reguleres av *annen* lovgivning, som f.eks. åndsverk- og straffeloven, samt den alminnelige presseetikken.

Om skillet mellom modellflygning og luftfartsvirksomhet:

Vi mener det er ulogisk at man knytter kravene til *bruken* av materiale og ikke *type farkost som benyttes*. Hvordan man bruker materiale har ingenting med sikkerhet å gjøre, og bør ikke reguleres i en forskrift som har til formål å få RPAS-flygninger (og andre flygninger) til å oppfylle de ordinære sikkerhetskrav. Dessuten er denne vanskelig å praktisere: Hva skjer for eksempel om en journalist eller andre personer tar et bilde til eget bruk, men senere selger det til mediene eller bruker det redaksjonelt? Vi mener korrekt lovgivning her må være at dersom en redaksjon benytter modellfly for å ta bilder, så kan ikke denne virksomheten anses som luftfartsvirksomhet kun fordi RPAS-flygningen gjennomføres av en journalist som får lønn i sin arbeidstid for å gjøre dette eller selger bildene som frilanser til sin oppdragsgiver. Benyttes kun modellfly i journalistisk virksomhet, er det type farkost som skal være avgjørende for lisensordningen, ikke hvordan bildene *etter* flygningen blir brukt. Hvordan slike bilder blir brukt, tilhører også helt og holdent medienes frie redaksjonelle vurdering.

Vi mener derfor dette skillet må opphøre og at det er bruken av luftfartøy som reguleres, ikke bruken av materialet som fremskaffes.

Medienes bruk er ikke kommersiell bruk.

Når det er sagt – hvis man først skal skille mellom type bruk – må man skille mellom mediers bruk og kommersiell virksomhet. Mediers informasjonsansvar er på ingen måte sammenlignbart med markedsføring og kommersiell virksomhet. Mediene har et samfunnsansvar som informasjonsformidler, og i flere sammenhenger, som dekningen av krisesituasjoner, gir det mediene forrang til informasjon. I tillegg har mediene krav på arbeidsforhold- og metoder som gir best mulig journalistikk, når dette ikke er uforenelig med sikkerhet.

Klassefordelingen:

Kravene som oppstilles i RO1- RO3 vil gjøre det nærmest umulig for mediene å drive journalistikk vha. RPAS. Det vil for eksempel gjelde for all flygning «over eller i nærheten av folkeansamlinger», som ikke kan gjøres uten at man har RPAS-sertifikat. Det er etter vårt syn et alt for stort gap mellom vektkrav og sikkerhetsavstand for RO1 og RO2. Konsekvensene er at det stilles urimelig strenge krav til sikkerhetsavstandene til folkeansamlinger, personer, motorkjøretøyer og bygninger. Vi kan ikke se at sikkerhetsmessige hensyn krever så streng regulering for en så stor andel av RPAS-flygning. Disse sikkerhetsavstandene må etter vårt syn justeres.

I tillegg inneholder forskriften en del vage begreper og krav som vi mener det vil være vanskelig å praktisere. Dette kommer vi tilbake til under.

Kommentarer til de enkelte kapitler/bestemmelser:

Til kapittel 2:

Som sagt over er vi uenig i at man skiller etter formål med flygningen, og ikke selve flygningen. Derfor mener vi også kapittel 2 har lite relevans i en forskrift som angår RPAS. Med dette som forbehold har vi to kommentarer:

1. Forbudet mot flygning over «eller i nærheten» er et vagt begrep. Hva er i nærheten?
2. Det er uheldig å sette en km-grense for nærhet til flyplass. I byer der flyplasser ligger nært byen, eks. Bodø og Molde flyplass, ender dette fort opp mot et totalforbud mot å fly i sentrum

§ 20: Vi mener det er et alt for stort spenn mellom RO1 og RO2. Først og fremst gjelder dette sikkerhetsavstander. Kravet som følger av § 47 om operasjonsmanual for alle flygninger i nærheten av folkemengder på mer enn 100 personer hvis man skal fly nærmere enn 150 meter fra og tilsvarende for flygning 50 meter fra personer, motorkjøretøyer eller bygninger, står ikke i forhold til den risikoen bruk av RPAS alle RPAS fartøyer opp til 2,5 kg. utgjør. Derfor mener vi sikkerhetskravene i § 47 må nyanseres etter de ulike kategorier.

Vi foreslår at man lager en egen vektklasse der man justerer sikkerhetskravene, for eksempel for RPAS-systemer som veier under 200 gram. Her er skaderisikoen minimal, og da kan det heller ikke være nødvendig med så strenge krav til avstand.

I tillegg mener vi RO1 har en lav vektgrense, og ideelt sett bør settes opp til 3,5 kg, og i hvert fall ikke settes lavere enn 2,5, som foreslått.

Til § 30: Vi stiller spørsmål ved hva som ligger i luftdyktighet. Her må det ikke stilles så strenge krav at det er umulig å imøtekomme. De fleste RPAS leveres ikke med informasjon eller typegodkjenning fra produsent som kan dokumentere luftdyktighet. Dette må konkretiseres på en måte som er mulig å etterkomme.

Til §§30-33: Dette er vel krav som skal beskrives i operasjonsmanualen, kan dette tas inn i et eget punkt om hva operasjonsmanualen skal inneholde?

Til § 37: Tilbakemeldingene i dag er at operasjonsmanualene er for tidkrevende, omfattende og det er vanskelig å få oversikt over hva som skal med og hvordan det skal beskrives. Dette, sammen med et krav om at den må fornyes annet hvert år, gjør det umulig for de fleste redaksjoner i Norge å gjennomføre dette. Sammen med bestemmelsen om at man ikke kan fly nærmere enn 50/150 meter, som beskrevet i § 47, blir dette en uholdbar situasjon for en stor del av norske redaksjoner. Prosessen med å få godkjent operasjonsmanual må bli enklere, mindre omstendelig og lettere tilgjengelig, selvsagt uten at dette går på bekostning av sikkerheten. Vi vil også oppfordret til at man ser på kravet om fornying annet hver år, og vurderer om man dette kan erstattes med de kravene som stilles om fornying/vedlikehold og opplæring internt, eller ved vesentlige endringer i grunnlaget for operasjonsmanual.

Til § 47: Som nevnt over mener vi denne må nyanseres etter skaderisiko, og at kravene i bokstav a-d ikke kan gjelde for alle situasjoner fra 0-25 kg. I tillegg til at det vil hindre vanlig journalistisk virksomhet, vil det hindre opplæringen av RPAS-brukere.

Til § 52: Denne type hendelser som denne bestemmelsen tar sikte på å regulere, er situasjoner der mediene informasjonsansvar blir særlig aktualisert. I slike hendelser øker behovet for informasjon og dokumentasjon om hva som skjer på et tidlig tidspunkt. Da er det helt nødvendig at man har regler som sikrer pressens samfunnsoppgave.

Mediene er vant til å forholde seg til innsatsleder, men «på bakken» vil situasjonen være motsatt, at det nedlegges forbud ved behov, ikke slik det legges opp her. Ideelt sett burde det vært sånn i luften også, samtidig ser vi faren for at vi da får en praksis der man alltid nedlegger forbud for sikkerhets skyld. Lang erfaring tilsier at det er svært varierende hvordan innsatsledere ser på pressen og hvilken forståelse de har for informasjonsansvaret ved denne type hendelser. I mange tilfeller er det også vanskelig å få tak i innsatsleder. Derfor må vi ha regler som tar høyde for dette, og som legger klare føringer for hvilke vurderinger som skal gjøres, og hvilke hensyn som er relevante. At man ikke ønsker offentlig omtale av en sak er for eksempel et publisistisk ansvar, ikke et ansvar som tillegges innsatsleder. I tillegg må man sikre seg at det er en person tilgjengelig som gjør denne vurderingen så fort som mulig.

Vi foreslår derfor en mellomløsning – at man må få tillatelse via innsatsleder ved et ulykkessted el, men at det nedfelles i forskriften at det er sikkerhetshensyn alene som skal begrunne begrensninger, og at pressen har et særlig samfunnsansvar og skal prioriteres. For eksempel:

«Innsatsleder/ansvarlig pressevakt skal vektlegge det sterke informasjons- og dokumentasjonsbehovet ved slike hendelser. Forbud skal bare nedlegges hvis RPAS kan være til hinder for redningsarbeid el. Medier skal prioriteres, og poolordning (ordning der et medium gjør filming og lignende på vegne av alle de andre mediene) skal vurderes før totalforbud».

«Ekstraordinære hendelser»: Viktig å få presisert hva som ligger i dette, slik at ikke enhver uvanlig eller spesiell hendelse blir «ekstraordinær». Det må fremkomme i forskriften at det betyr hendelser som involvere rednings- eller nødetater, slik at flygning kan være til hinder for dette.

«I nærheten». Her ønsker vi å ha inn «umiddelbar» nærhet, slik at dette uttrykket ikke tolkes for vidt og varierende av ulike innsatsledere.

Oppsummering:

For strenge regler på dette området, vil gjøre det vanskeligere å få tak i dyktige folk til profesjonelle oppdrag og kan i verste fall trigge markedet for useriøse aktører. Dessuten vil det legge unødvendige begrensninger på muligheten til å la seg inspirere av denne potensielt svært nyttige og lærerike teknologien. Dessuten – ettersom teknologien utvikler seg raskt på dette området - vil det raskt oppstå behov for en ny omfattende runde med justeringer og endringer, og bruken av RPAS vil være preget av liten grad av disiplin.

For mediernes del vil mye være løst med et enklere regelverk for søknad om tillatelser, klare rutiner for tillatelser ved skade- og ulykkessteder, mer informasjon og opplysning om dette fra vår side, samt en regulering som står i forhold til sikkerhetsrisiko og skadepotensiale.

Vi bidrar gjerne med flere innspill i det videre arbeidet på dette området.

Med vennlig hilsen

For Norsk Redaktørforening



Arne Jensen
generalsekretær

For Norsk Presseforbund



Kristine Foss
juridisk rådgiver

For Mediebedriftenes Landsforening



Pernille Børset
fagsjef

For Norsk Journalistlag



Ina Lindahl Nyrud
advokat