



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

Justis- og beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 OSLO
Norge

Saksbehandler: Åsa Markhus
Telefon direkte: +47 98261811
Vår dato: 26.01.2015
Vår referanse: 14/04234-2

Deres dato: 04.12.2014
Deres referanse: 14/7082 - NNO

postmottak@jd.dep.no

Kopi:

postmottak@sd.dep.no
nina.nordby@jd.dep.no
arne.sandvik@sd.dep.no

Høringsinnspill fra Luftfartstilsynet til forslag til endringer i politiloven og ekomloven

Luftfartstilsynet viser til høring fra Justis- og beredskapsdepartementet 4.12.2015 om forslag til endringer i politiloven og ekomloven.

Det kommer frem av forslaget at de foreslåtte endringene innebærer at politiet skal kunne etablere mobilregulerte soner og foreta andre inngrep i frekvenser som er tildelt andre (jamming) som et ledd i sin operative virksomhet. I noen tilfeller skal dette kunne skje uten at ekomtilbyderne og/eller Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) varsles.

Det er Nkom som forvalter frekvens- og nummerressurser, og som gir frekvenstillatelser til virksomhet tilknyttet luftfarten. Luftfartstilsynet bistår Nkom i tildeling og koordinering av aeronautiske frekvenser.

Luftfartstilsynet mottar søknader fra brukere via Nkom som gjelder aeronautiske frekvenser, og vi analyserer hvilke frekvenser som kan brukes i det aktuelle søknadsområdet. Deretter legger vi dette inn som en søknad til EUROCONTROL slik at alle land som er medlem i EUROCONTROL kan uttale seg om de godtar Norge sitt forslag til bruk av frekvens i aktuelt område. Et fly i 35.000 fot over f.eks. Oslo vil ha rekkevidde på sin sending til Midt-/Sør-Europa, og derfor er det viktig å foreta en internasjonal koordinering av frekvenser. Dersom vi ikke mottar innsigelser, anbefaler vi at aktuell frekvens kan benyttes. Det er deretter Nkom som utsteder lisens til brukeren.

Det er flere ulike brukere som har behov for aeronautiske frekvenser, for eksempel flyselskap, helikopterselskap, ytere av flysikringstjenester (Avinor), brukere av radio inne på en flyplass (drivstoffselskap), oljeplattformer mv. Det er imidlertid ikke bare på og i nærheten av flyplasser at problemer kan oppstå. Avinor for eksempel, har flynavigasjonssystemer som er plassert andre steder.

Luftfartstilsynet / Civil Aviation Authority

T: +47 75 58 50 00
F: +47 75 58 50 05
E: postmottak@caa.no

Postadresse:
Postboks 243
8001 BODØ

Besøksadresse:
Sjøgata 45-47
8006 BODØ

Fakturaadresse:
fakturamottak@caa.no

Fakturamottak DFØ
Postboks 4104
2307 HAMAR

Vår dato
22.01.2015

Vår referanse
14/04234-2

Selv om aeronautiske frekvenser sannsynligvis ikke er et direkte mål, så er det heller ingen frekvenser som er unntatt lovforslaget. Det betyr at luftfarten kan bli direkte eller indirekte rammet. Dette er svært uheldig med henblikk på integriteten til flysikringsutstyr, og da spesielt kommunikasjon-, overvåkning- og navigasjonsutstyr innen flysikringstjenesten.

Kommunikasjonsutstyr benyttes til tale via radio mellom fly og bakke, og det brukes et spesielt frekvensområde. Navigasjonsutstyr blir brukt av fly for at det skal kunne finne ut hvor det er, og hvordan det skal navigere seg fram til hvor det skal. Det benyttes mange forskjellige frekvensbånd til dette. Overvåkningsutstyr brukes av fly og bakkemottakere (radar) slik at overvåking av flyene kan framvises på utstyr på bakken, for eksempel i et flytårn eller på en kontrollsentral, for å se hvor flyene er. Det benyttes også her flere frekvensbånd.

Det kan således få svært store konsekvenser om frekvenser som i dag brukes til flysikring blir jammet. I flyindustrien er jamming ansett som en trussel mot cyber security, og det er i dag et stort fokus på hvordan dette skal unngås.

Videre benytter flysikringstjenesten til en viss grad mobilnettet (i hovedsak som back up ved driftsforstyrrelser) og vil bli rammet om mobiltelefonene ikke kan benyttes. Dette påvirker hva flygelederen har av hjelpemidler, og en konsekvens kan være at man må redusere flytrafikken. For å unngå slike driftsforstyrrelser, kan et alternativ være å få spesifisert at frekvenser for luftfarten ikke skal berøres av lovforslaget.

I lovforslaget kommer det også frem at politiet ønsker å jamme styringssignalene som kontrollerer ubemannede luftfartøy, droner, slik at de ikke kan benyttes i et gitt område. Disse styringssignalene er vanligvis ikke aeronautiske frekvenser. Det er bare frekvenser som brukes til tale fra en droneoperatør mot tårn-/kontrollsentral i et kontrollert luftrom, som bruker aeronautiske frekvenser. I utgangspunktet er det positivt at politiet har denne muligheten, blant annet for å hindre at droner lastes med eksplosiver og flys mot VIP eller andre attraktive mål. Likevel kan konsekvensene av at en drone faller ukontrollert ned på bakken være store. Flysikkerhetsmessig er det ikke gunstig om dronepiloten plutselig ikke har kontroll over sitt luftfartøy lenger eller at dronen får styringssignaler som gir en ukontrollert flyging. Imidlertid er droner programmert til å lande i nærheten av utgangspunktet for flyturen dersom de av en eller annen grunn skulle miste kontakten med sin pilot, men det er ikke tilfellet for alle. En drone som faller ned kan forårsake skade både på personer og materiell.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
avdelingsdirektør
Juridisk avdeling

Åsa Markhus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Kopi:

Samferdselsdepartementet, postboks 8010 Dep, 0030 OSLO