

Referat

Saksbehandler André Leirvik

Dato
15.11.2024

Referanse

Sikkerhetsforum droner

Tid: Fredag 15.11.2024
Sted: Radisson Hotel & Conference Centre, Oslo Airport
Deltakere: Representanter fra Politiet, Aviant, UAS-Norge, Andøya Space, NORCE, NRK, StatNett, Avinor, Airwatch, Norsk Folkehjelp, Romvesen AS, Luftfartstilsynet

Agenda	Beskrivelse
Åpning og konstituering	Etablering, mandat og kjøreregler
Tema 1	Hvordan sikre trygg bruk av felles luftrom?
Tema 2	Hva skal til for økt fokus på sikkerhetstenkning?
Tema 3	Bærekraftig vekst i droneindustrien
Avslutning	

Åpning og konstituering

Seksjonsleder for Ubemannet luftfart i Luftfartstilsynet, Andreas Johansen, åpner forumet og går gjennom kjøreregler og mandat.

Det presiseres at dette er første gang møtet gjennomføres og at gjennomføringen av møtet er et oppdrag gitt til Luftfartstilsynet gjennom tildelingsbrevet. Luftfartstilsynet har valgt en innretning basert på andre og velfungerende sikkerhetsforum i luftfartsbransjen. Luftfartstilsynet har gjort et valg hvor vi har prøvd å samle forskjellige bransjer for å få bredest mulig representasjon i dette fora, og vi har bevisst ønsket å holde antall deltagere rundt 10-15. Vår tanke med dette har vært at det skal være rom for diskusjoner og at bransjen selv skal kunne diskutere selv imellom, og at Luftfartstilsynet skal ha en noe tilbaketrukket rolle. Det er ikke gitt at representantene og sammensetningen som er representert blir den samme på neste møte, selv om det på sikt er ønskelig

med mer eller mindre fast representasjon fra de forskjellige delene av markedet. Det er videre ønskelig av hver organisasjon stiller med en representant.

- Det skal ikke gjøres opptak under møtene.
- Det skal være en «non-punative»-holdning, og Just Culture skal ivaretas.
- «Chatham rules» gjelder for gjennomføringen av møtet.
- Det skrives et overordnet referat fra møtene, som skal gjøres allment tilgjengelig.
- Forumet skal ha en fast representant fra sikkerhetsforum for innlands helikopter. Denne representanten er valgt fra helikopterbransjen å være fra NLA, men denne var forhindret fra å stille i dag. Politihelikoptertjenesten stiller som vara.
- Sikkerhetsforum for droner skal stille med en representant inn i sikkerhetsforum for innlands helikopter. Dette ble utpekt til å være Stian W. Helgesen som representerer Aviant.

Det blir gjort en kort introduksjon av deltagerne, med bakgrunn og nåværende rolle. Forumets deltagerer har til sammen spredt og bred erfaring innen bemannet og ubemannet luftfart.

Dagens agenda blir presentert, og forumet blir delt opp i 3 grupper av 5 personer. Hver gruppe skal snakke rundt gitt tema for å så presentere utfordringer og løsninger rundt tema.

Tema 1: Hvordan sikre trygg bruk av felles luftrom?

Tre grupper diskuterer internt i ca. 20 minutter og presenterer 5 minutter i plenum, med påfølgende plenumsdiskusjon rundt tema.

- Vi trenger et konsept for NOTAM+, luftrominformasjon og (elektronisk) synlighet
- Det bør jobbes for et harmonisert regelverk for bemannet og ubemannet
- Retningslinjer for lys
- Bransjen er veldig delt mellom semi-proff og proff. Forskjellig utgangspunkt og forståelse. På dette forumet er den profesjonelle delen av markedet representert. Selv om den semi-profesjonelle delen av markedet ikke er gjenstand for tilsyn er det viktig at de blir representert, og at deres stemme blir hørt. De semi-profesjonelle er brukere av det samme luftrommet, og skal vi få til trygg bruk av felles luftrom må også deres stemme høres.
- Det er nærmere 3000 selskaper i åpen kategori, og det må sikres at deres innspill blir hørt.
- Det pekes på en generell mangel på respekt for regelverk i samfunnet. «Er det så farlig»-holdning. De samme holdningene finnes også i profesjonelle aktører. Holdningsskapende arbeid vil være med på å sikre trygg bruk av luftrom. Når det gjelder holdninger kommer det også opp at det burde jobbes aktivt med holdninger innenfor bemannet luftfart. Det erfarer at et veldig mangefasettert marked skjæres over en kam, og det burde jobbes med å øke respekten for det som dronebransjen representerer.
- Videre arbeid og forståelse for just culture i markedet.
- Elektronisk synlighet, og krav knyttet til dette vil være med på å sikre trygg bruk av felles luftrom. Dette burde tilgjengeliggjøres i én app, og man bør se på å innføre fordeler for dem som er elektronisk synlig. Trafikkvolumet øker hurtig og tilgang på data om dette bør tilgjengeliggjøres, også sett i lys av operatørers evne til å vike unna annen trafikk. Her sies det i diskusjonen at ting går i riktig retning, men at det fremdeles må opprettholdes et trykk på disse

temaene. Videre må man være oppmerksom på at ikke alle aktører vil være elektronisk synlig (forsvar, politi, toll etc.) så man må ha andre og alternative tilnærminger enn kun elektronisk synlighet. Prosedyrer, stedvis segregering og annet kan være en tilnærming i så tilfelle. Et eksempel i så måte er at man ved kjøp av en drone får et minimum av informasjon om lover og regler og hvilke krav som stilles for å operere et luftfartøy. Et felles register, som knytter drone, person og sertifikat sammen blir også diskutert.

- Alle droner er underlagt luftfartsloven, med droner og bemannet er det nå mange flere luftfartøy i Norge. Det bør stilles krav regulering innenfor konsument, forhandler og produsent for å sikre flere sikkerhetsmekanismer.
- Oppdraget og typen flygning må avgjøre hvem som har vikeplikt. Slik det er nå er det vagt definert, og noen prioriteter er lagd. Vi må spørre oss om denne prioriteringen er riktig, eller om den er moden for revisjon. I denne sammenhengen er det mulig å se på en prioritetsliste, samt det å se på krav for å kunne operere innenfor en prioritetsklasse. Vi må evne å tenke i et 10-års perspektiv hvor droner ikke automatisk er de som skal vike selv om det er mest naturlig med dagens flygning og teknologi.
- Man kan jobbe for å påvirke de som kjøper dronetjenester til å kreve kvalitet når de legger ut tilbud eller engasjerer tilbydere av dronetjenester.
- Det felleseuropeiske regelverket oppleves enkelte ganger å være hemmende for utviklingen i bransjen. Muligheten til å skrive egne regler vil kunne sikre at vi i Norge blir et foregangsland for sikker integrering og sikrere bruk av felles luftrom.
- Innføring av currency krav for piloter i alle klasser.
- Gjøre det mulig å fylle på med/vedlikeholde kompetanse i flydrone.no
- I dag loggføres timer, noe som sier lite om faktisk operasjonserfaring da man kan ta av med en drone, holde den i hover i en time, for så å lande. Ved å loggføre antall take-off, landing, og tid til planlegging vil man danne seg et mer korrekt bilde av faktisk operasjonserfaring.

Tema 2: Hva skal til for økt fokus på sikkerhetstenkning?

- Tre grupper diskuterer internt i ca. 20 minutter og presenterer 5 minutter i plenum, med påfølgende plenumsdiskusjon rundt tema.
- Regelverket er komplekst, og for mange kan det oppleves som vanskelig å forstå da det ofte legger opp til fortolkning. Et konkret arbeide for å forenkle og tilpasse regelverket vil kunne gjøre at flere får forståelse, som igjen sikrer tryggere bruk av felles luftrom. Samtidig tas det opp at det er komplisert å operere luftfartøy, og at vi ikke må være redde for å sette krav. Det snakkes om at den profesjonelle bransjen må gå foran og sette en standard, og ikke ta lett på de kravene som eksisterer. Det blir også nevnt at man på den ene siden kaller alle droner for et luftfartøy, mens man på den andre siden stiller tilnærmet ingen krav til de som skal operere de minste dronene. Ved å våge å stille krav vil man også kunne oppleve tryggere bruk av felles luftrom.
- Man kan jobbe for å påvirke de som kjøper dronetjenester til å kreve kvalitet når de legger ut tilbud eller engasjerer tilbydere av dronetjenester. Offentlige etater må kreve kvalitet når de kjøper dronetjenester. Det må stilles kvalitetskrav, og anerkjenne dronepilotens kunnskap.

- Det felleseuropeiske regelverket oppleves enkelte ganger å være hemmende for utviklingen i bransjen. Muligheten til å skrive egne regler vil kunne sikre at vi i Norge blir et foregangsland for sikker integrering og sikrere bruk av felles luftrom. Gjennom dette kan man se på en formell differensiering av forskjellige oppdragstyper, og gradering av dronepilot kan gjøres av selskap knyttet til hvilken oppdragstype som skal løses.
- Veiledning fra Luftfartstilsynet til markedet og internt i markedet.
- Er det noen som kanskje ikke er egnet til å fly drone? Igjen, dette går på det å tørre å stille krav som også er viktig for å få økt fokus på sikkerhetstenking.
- Innføring av currency krav for piloter i alle klasser.
- Gjøre det mulig å fylle på med/vedlikeholde kompetanse i flydrone.no
- I dag loggføres timer, noe som sier lite om faktisk operasjonserfaring da man kan ta av med en drone, holde den i hover i en time, for så å lande. Ved å loggføre antall take-offs, landing, og tid til planlegging vil man danne seg et mer korrekt bilde av faktisk operasjonserfaring.
- Droner kan sammenlignes med el-sparkesyklene når de kom, første frislipp og så kom lovkrav. Innenfor droner har det vært et slags frislipp, før det strammes mer inn. Økt kompetansekrav kan også øke anseelse.
- Statens ansvar for å følge opp dronestrategien må kanskje reflekteres i at det skal være lønnsomt å drive med droner kontra helikopter og andre løsninger.
- Enkelte aktører har allerede utviklet interne kurs for å øke kompetanse.
- Statsluftfart har ikke noe operatørnummer til Remote-id, noe som burde på plass.
- En profesjonalisering av bransjen. Burde Luftfartstilsynet ha kurs om f.eks. SORA 2.5. USA krever bemannet bakgrunn for flygning BVLOS eller droner over 25 kg.
- Et spørsmål ifm utarbeidelsen av nye stortingsmelding; hvis det bevilges mye penger til et dronesenter for testing og utvikling, hvordan kommer dette hele drone-industrien til gode?

Tema 3: Bærekraftig vekst i droneindustrien

- Mer konkret regelverk gjør det lettere å forholde seg til reglene, og sparer penger og tid på arbeid med komplekst regelverk. Denne tiden kan brukes på operasjoner og arbeid med videreutvikling. Implementeringen av C-merkede droner gir noe mer konkret å forholde seg til. Videre kan det jobbes for å gjøre regelverket skalerbart og mer standardisert.
- Forholdstallet mellom flygning og planlegging er for høyt. Det er når man flyr at man tjener penger. Man må se på hvordan man får ned tiden brukt på planlegging uten å gå på akkord med sikkerheten.
- Ved å investere i kompetanse får man piloter som vil gi en større trygghet når de sendes ut på oppdrag.
- Informasjon og pålitelighet. Intensjonen til en luftromsbruker burde være tilgjengelig for andre. Den profesjonelle delen av bransjen må legge gullstandarden for andre å komme etter. På sikt burde kanskje hobby-flygere også ha sitt eget forum.
- Bærekraft må henge sammen med at du har økonomi til å drifte. Det offentlige burde stille krav til anbud, DFØ veileder for innkjøp?
- Det må slås hardere ned på de useriøse aktørene, slik at det blir flere oppdrag til seriøse aktører.

Avslutning

Det er ønske om at alle de gode ideene som kommer frem i forumet ikke skal forbli ideer, men har mulighet til å omsettes til handling og utvikling. Videre vil det forsøkes å ha 2-3 møter i året. Hver nisje i dronebransjen skal helst etableres og settes i kontakt med hverandre for å ha mulighet til å diskutere nisje-utfordringer og etablere gode praksiser for sin nisje.

Luftfartstilsynet ønsker en tilbakemelding på konkrete saker som skal undersøkes til neste møte. Deltagerne sender inn på e-post til and@caa.no. Ved slutten av møtet kom en sak opp som skal avklares til neste møte. Dette var om hvorvidt det er juridisk mulig for Norge å lage egne regler, eller om dette er umulig all den tid vi har tatt det felleseuropeiske regelverket inn i norsk rett. Luftfartstilsynet sjekker på dette og kommer med en oppdatering til neste møte.

Luftfartstilsynet vil i etterkant av møtet sette opp et forslag til mandat for sikkerhetsforum for droner. Dette sendes ut på høring til deltagerne og vedtas på neste møte.