

Referat

Saksbehandler

Dato
29.04.2025

Referanse

Sikkerhetsforum droner – digitalt

Tid	Onsdag 23.04.2025
Sted	Digitalt
Deltakere	Representanter fra Luftfartstilsynet, Politiet, Aviant, UAS-Norge, Andøya Space, NORCE, NRK, StatNett, StatKraft, Avinor, Airwatch, Norsk Folkehjelp, Røde Kors, Romvesen AS, Luftfartstilsynet, Drone AS, Inotek AS, Norsk Luftambulanse (FsF representant), Aker Solutions AS, Above Media AS, Senseloop AS, Statens Vegvesen

Agenda	Beskrivelse
Åpning og konstituering	Etablering, mandat og kjøreregler
Tema 1	Forskrift og regelverk
Tema 2	UTM 2.0 og luftromsforvaltning
Tema 3	Safety Risk Panel
Tema 4	Sikkerhetskultur, rapportering og just culture
Tema 5	Trafikkinformasjon og elektronisk synlighet
Avslutning	En inspektør ble igjen etter møtet for å svare på spørsmål

1. Åpning og introduksjon

Møtet startet med en presentasjonsrunde der deltakerne introduserte seg selv og sine respektive virksomheter. Luftfartstilsynet redegjorde deretter for gjeldende regler og mandat for forumet, med særlig vekt på prinsippene om åpenhet og tillit. Det ble understreket at det ikke er tillatt å gjøre opptak eller transkribering av møtene, i tråd med forumets kjøreregler. Deretter ble agendaen for møtet gjennomgått og godkjent av deltakerne. Mandatet for sikkerhetsforumet ble forelagt deltakerne og godkjent slik det var fremlagt.

2. SID-arrangement

Det ble informert om at årets SID-arrangement vil finne sted på Gardermoen i uke 46, torsdag 13. november. Ytterligere detaljer om program og praktisk informasjon vil bli distribuert til deltakerne på et senere tidspunkt.

3. Forskrift og regelverk

Det ble orientert om forventet endring i 5-km grensen, og at ny forskrift for statsluftfart er sendt på høring, med forventet ikrafttredelse høsten 2025. Det ble videre diskutert operasjoner som faller utenfor SORA-rammeverket, og hvorvidt disse bør omfattes av krav om operasjon i sertifisert kategori.

4. UTM 2.0 og fremtidige systemer

Det ble presentert et omfattende scope for anskaffelse av neste generasjons UTM-løsning, med «Ninox Drone 2.0» som plattform. Denne skal tilby tjenester i hele luftrommet og inkludere sentralisert Common Information Service (CIS), støtte for API-integrasjon, og målgruppeklienter for tårntjenester (ATC/AFIS), aktører som Equinor og politi, samt droneoperatører.

Om kart og soner:

- U-space skal være behovsbasert og gi dynamisk luftromskonfigurasjon.
- 5 km-sonen fases ut.
- Flygning i CTR krever ATC-klarering.
- Geo-soner skal på sikt bidra til auto-godkjenninger

Forventninger til systemet:

- Landsdekkende dekning og funksjonalitet.
- Bedre grensesnitt og kartfunksjoner.
- Fire kjernefunksjoner: Network ID, Geo-awareness, Flight Authorisation, Traffic Information.

5. Safety Risk Panel og rapportering

Det ble presentert saker fra Safety Risk Panel som er startet opp igjen. Det ble vist til at 99 % av rapporterte dronehendelser kommer fra Avinor. Det er et ønske om å etablere en portal for enklere rapportering og tilbakemelding. Det ble snakket om hvordan modellfly og Norsk Luftsportforbund (NLF) opererer med egne sikkerhetssystemer, og at det er behov for å tydelig skille mellom disse og kommersielle droneaktører. Det ble også påpekt at kjennskapen til Ninox er for lav i bransjen, og at dette burde styrkes.

6. Trafikkinformasjon og synlighet

Det ble uttrykt behov for ett samlende system, da dagens løsning med mange apper er uoversiktlig. Det er ønskelig å inkludere transponderdata for bedre synlighet, særlig for lavtflygende helikoptre.

7. Regulering og tilsyn

Luftfartstilsynet avklarer sitt ansvar for arbeidsmiljøtilsyn i dronemarkedet. Det ble diskutert hvordan modellfly og droner reguleres ulikt, samt viktigheten av "just culture". GNSS-forstyrrelser ble trukket frem som utfordring, som ikke påvirker droner i særlig stor grad. Det planlegges jammetest på Andøya ila 2025.

8. Rapportering og NOTAM

Det kommer en endring i hvordan BVLOS-operasjoner skal annonseres med NOTAM. Det er et ønske om mer involvering av NOTAM-kontoret i denne prosessen.

9. Andre innspill og spørsmål

Forumet diskuterte behovet for standardisering av rapportering og delte erfaringer med sikkerhetsbarrierer, nestenulykker og generell sikkerhetskultur. Toveis radio, luftromsklasser og felles bruk av lavere luftlag ble også diskutert.

10. Intern rapportering

Det ble fremmet forslag om å utvikle retningslinjer for hva som skal rapporteres internt. Rapporteringen må være enkel og effektiv, og flere tok til orde for å bygge en sterkere rapporteringskultur.

Hovedpunkter:

- Enkle og få plattformer ønskes.
- Kulturendring er nødvendig: «Kultur spiser strategi til frokost».
- Bredere innrapportering av små avvik kan gi bedre risikobilde.
- Kurs og insentiver ble foreslått.
- Intern rapportering kan være obligatorisk, selv ved nominelle flygninger.
- Operatører viste frem eksempler på egne klassifiseringer.
- Safety Management-funksjon i selskapene må støtte opp rundt rapportering internt.
- Viktig med faste møteplasser og informasjonsdeling internt i selskapene.
- Feedback-loop må etableres for å vise at innrapportering har effekt.

11. Ekstern rapportering

Punktet ble hoppet over da det ble diskutert under presentasjon av Safety Risk Panel.

12. Elektronisk synlighet

Aktører kunne ønske seg å reintrodusere LN-nummer for å lettere skille dobbeltsendinger fra luftfartøy som sender flere digitale posisjonsdelinger. Det er ønskelig med tydeligere krav fra Luftfartstilsynet om hvordan elektronisk synlighet skal implementeres. Det ble diskutert utfordringer med informasjonsmengde og behov for en felles plattform.

Viktige punkter:

- EASA arbeider med europeisk standard – Luftfartstilsynet skal undersøke muligheten for å innføre nasjonal standard.
- GA-seksjonen og FUL er i dialog om løsning; foreløpig fungerer Safesky best.
- Behov for robust og fremtidsrettet løsning.
- Stor interesse fra bemannet luftfart – vurdering av mottakerinstallasjon i helikopter.
- Ønske om koordinert sensorplassering.
- Ulike teknologier ble nevnt: ADS-B (in/out), Remote ID, MLAT, TCAS, lokale basestasjoner m.m.
- Luftfartstilsynet skal danne en gruppe for å lede elektronisk synlighet.

13. Ulovlig flyging

Luftfartstilsynet informerte om at det vil gjennomføres flere felttilsyn fremover, både varslede og uanmeldte. Deltakerne ble oppfordret til å sende inn bekymringsmeldinger ved mistanke om ulovlig aktivitet.

Oppfølgningspunkter til Luftfartstilsynet

- Se på muligheter for å tilrettelegge dagens løsning for rapportering av hendelser
- Følge opp etableringen av nasjonale standarder for elektronisk synlighet
- Se om det er mulig å beholde LN-registrering for droner