

# RAPPORT

Beskrivelse av møte/aktivitet	
Luftfartskonferansen 2021	
Sted / dato:	Digitalt / 27. januar 2021
Deltaker(e) fra NFF:	Thomas Kolbeinsen
Epost:	thomas@natca.no
Andre deltakere:	
Spesielle elementer	
Informasjon:	
Oppfølging:	
Neste møte	
Sted:	
Dato:	
Sammendrag	
<p>Lars Kobberstad, Luftfartsdirektøren ønsker velkommen og presenterer moderator, journalist Siri Lill Mannes. Det er ca. 230 deltagere digitalt på årets konferanse.</p> <p><b>Åpningstale.</b> Knut Arild Hareide, Samferdselsminister (KrF)</p> <p>Viktig konferanse for luftfarten, bra at den blir arrangert. Har vært samferdselsminister i 1år og to dager: «Alt var fint helt til jeg begynte i jobben». Inngangen til 2020 var luftfarten en av de raskest voksende industriene. Regjering har hatt tre fokusområder: hjelpe flyselskap å overleve, sikre arbeidsplasser og sikre et luftfartstilbud til hele landet. Har brukt til sammen 14MRD på dette i 2020. Peger på Avinor som driver av 44 flyplasser og Avinormodellen der de store betaler for de små. Avinor har indikert at de vil trenge økonomisk hjelp både i 2021 og 2022. <b>Regjeringen er beredt til å støtte Avinor med 2,75MRD første halvår 2021, utenom det som er gitt for 2020.</b> (Jeg ble usikker på om dette var korrekt gjengitt og prøvde å stille spm. om dette uten at det ble tatt opp.</p>	

# RAPPORT

Lønns og arbeidsvilkår. Regjeringen følger med på dette og arbeidstilsynet er oppfordret til å sørge for at dette er i orden. Regjeringen ønsker utredning rundt de rettslige sidene med at nye aktører utenfra Norge, etablerer seg i Norge. Opptatt av å sikre den norske modellen.

Mod: Vil samferdselsministeren følge det statsministeren uttrykte å ikke fly Wizzair pga. deres lønns og arbeidsvilkår?

Hareide svarer at heller ikke han ønsker å fly med Wizz og sier han er bekymret for at lønns og arbeidsvilkårene blir utfordret i luftfarten, men sier også at han respekterer EØS-avtalen.



# RAPPORT

## Luftfartsdirektørens åpningsforedrag.

Lars Kobberstad, Luftfartstilsynet.

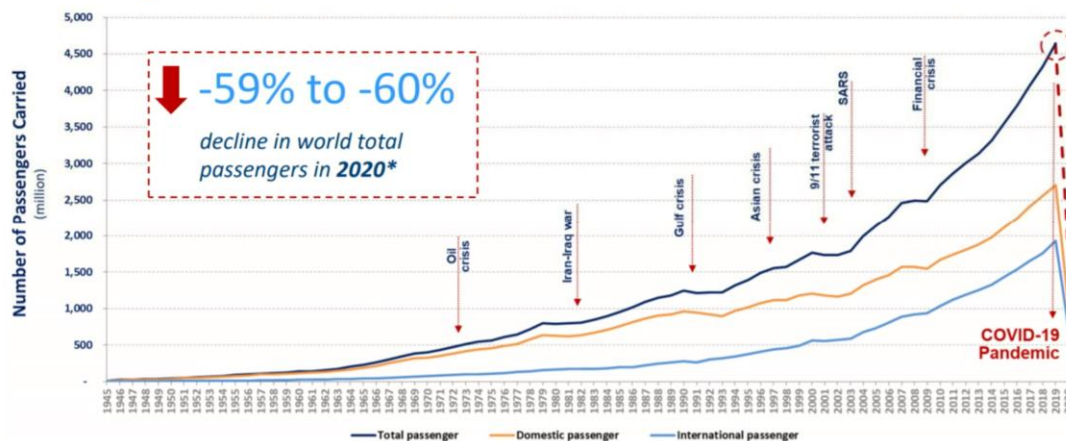
Innleder med et bilde fra fjorårets konferanse:



Bransjen har nok tenkt at man er gode på omstilling, men ingen kunne sett for seg hvordan pandemien ville påvirke bransjen. Neste bilde viser hvordan andre opplevd store kriser har påvirket luftfarten, men ingenting kan sammenlignes med dette:

## Passasjertrafikkens utvikling internasjonalt

År 1945 til og med 2020



# RAPPORT

Man kan lure på om det vil være noe norsk luftfart igjen etter krisen.

Human Factors og Covid-19:

## Human Factors (HF) og covid-19

HF er generelt under stort press som følge av COVID-19 og dette er først og fremst relatert til jobbsikkerhet (40% av de spurte)

- Kommersielle flyselskap
- Private lufthavner
- Positivt unntak: Offshore helikopter

Identifiserte risikofaktorer:

- Opprettholde kunnskap og ferdigheter hos operativt personell (reiserestriksjoner, begrenset tilgang simulatorer, økonomi)
- Stort omsetningstap hos enkelte aktører
- Delvis permitteringer i sentrale posisjoner (safety manager, compliance monitoring) og generell liten tilstedeværelse.



I forkant av flystyrten i Pakistan snakket pilotene om effekten pandemien hadde på dem personlig. Kobberstad snakker om at det er vanskelig å opprettholde kompetanse med det lave aktivitetsnivået.

Tilsynet har sett at i det store bildet så er de store aktørene i en svært krevende situasjon økonomisk. For små flyselskap har det varierende innvirkning, noen har faktisk fått økt etterspørsel. Charter/privatfly nevnes her. Det er heller ingen vesentlig endring for offshore-aktørene. For innenlands helikopteroperatører er det varierende innvirkning, aktører som tilbyr f.eks. sightseeing har det vært tungt, mens transportselskaper har bra belegg når folk skal bygge hytter, pusse opp osv. På skoleflyging er det foreløpig ingen vesentlig endring, men man er bekymret for fremtidig aktivitet.

Kraftig reduksjon i antall tilsynsaktiviteter, flere fjernrevisjoner gjennomført digitalt. Tilsynet som har blitt utsatt vil bli gjennomført gjennom 2021 og 22.

Ble gjort en del unntak for å holde bransjen gående gjennom pandemien. Har blitt gitt 60 ulike unntak fra europeiske regelverk. Vil fremover være mer restriktiv med å gi unntak og utsettelse i krav.

# RAPPORT

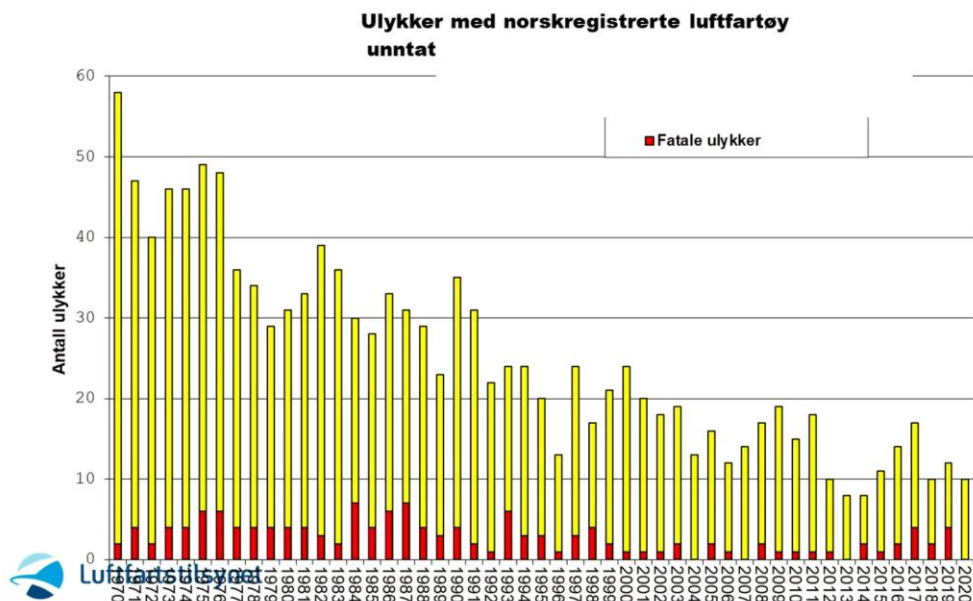
Før sommeren engasjerte LT seg i billettrefusjoner, de anser nå dette problemet som løst. (Kan som en kuriositet nevne at undertegnede fremdeles venter på refusjon av reise som ble kansellert tidlig i mars 2020...)

Kobberstad mener at flysikkerheten ikke har blitt svekket gjennom 2020.

Ulykker internasjonalt: 332 omkomne, hvorav ett fly skutt ned. (PS752- Iran.)

Nasjonalt (uten mikrofly): Ingen omkomne. To ulykker med mikrofly, med omkomne.

## Ulykker nasjonalt (unntatt droner og mikrolette luftfartøy)



1 dronehendelse: Fotooppdrag med drone, dronen kom for nært en syklist som falt og skadet seg.

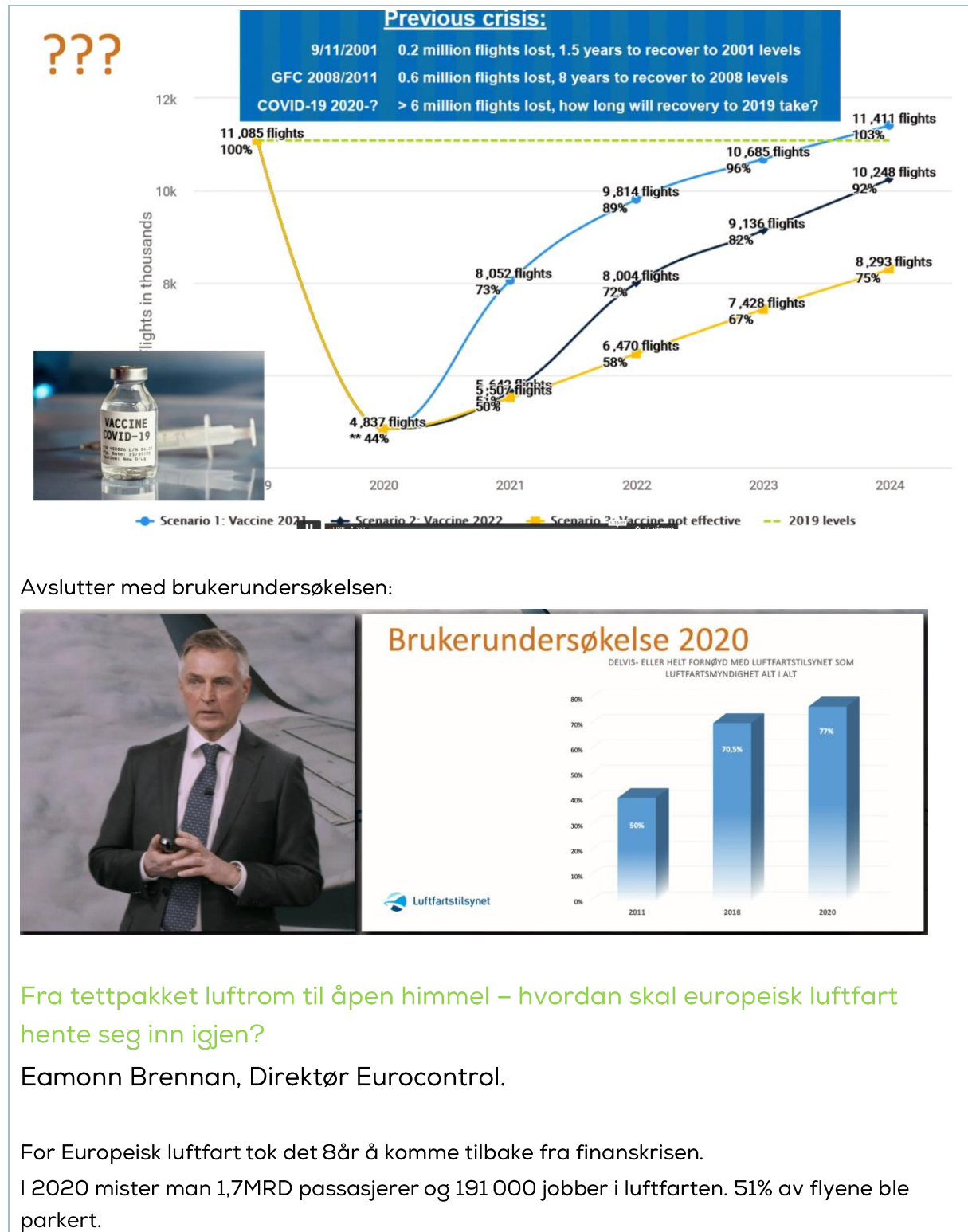
Likevel 17 personskader i 2020, nesten 70% av disse er besetning. Ingen alvorlige skader.

Skal man følge recoverybanen etter 9-11, vil det ta 80år for trafikken å komme tilbake...

Estimatene nå sier at ca. at man i 2024 vil man være tilbake i nærheten av 2019-nivåer.



# RAPPORT



# RAPPORT

Ryanair er selskapet med flest bevegelser mistet 59% av flygningene. Gardermoen var i 2020 den 10. største lufthavnen i Europa. Normalt sett ville den ikke nådd opp på denne listen.

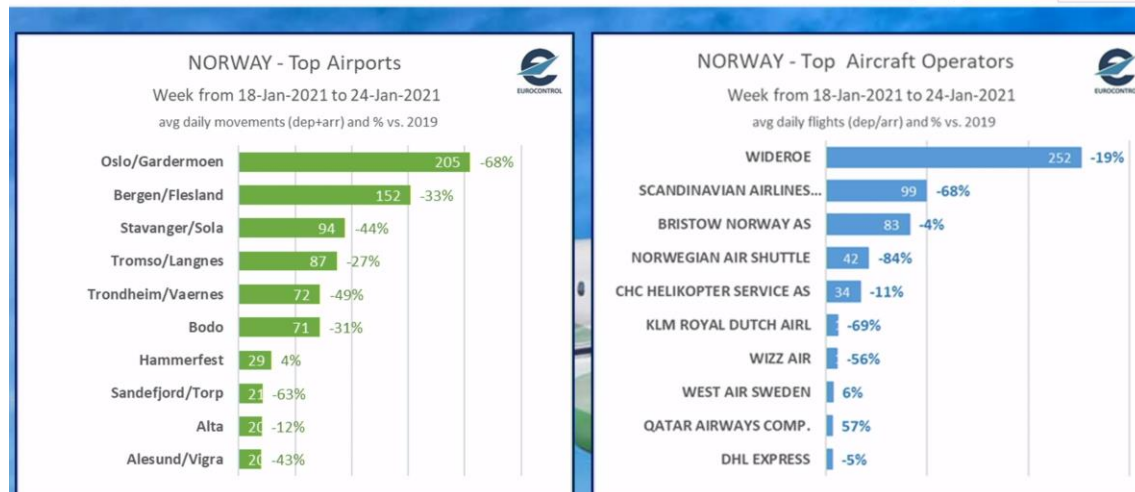
Eamonn mener at Europa ikke har klart å enes om hvordan man takler pandemien.

Norge har vært en av de bedre markedene i Europa når det gjelder antall flygninger.

Trekker frem Widerøe med kun 19% reduksjon i antall flygninger.

## Norway: Top Airports & Airlines

Average last seven days & 2021 Vs 2019

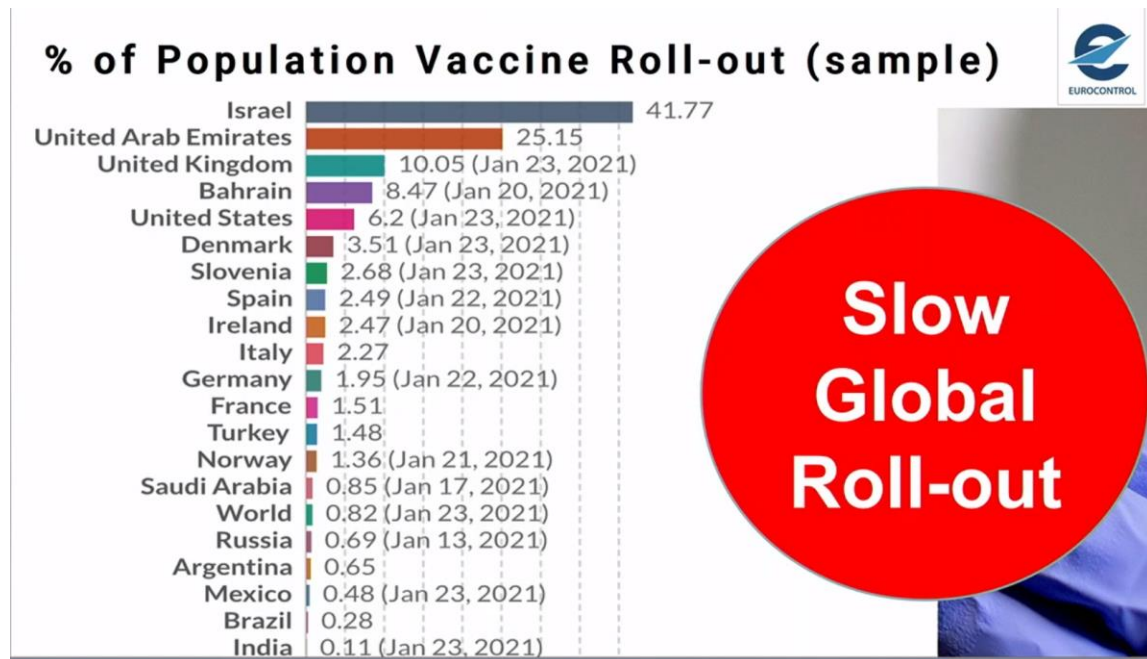


ANSPene og flyplassene sliter økonomisk, f.eks. mye mindre underveisavgifter er krevd inn av Eurocontrol:



# RAPPORT

«Skeleton network service». Mye frakt bærer aktiviteten. Eamonn sier at trenden på flygninger faktisk er nedadgående! Håpet er vaksinen, men man ser at utrullingene går tregt, Norge har kun vaksinert 1,36% av befolkningen:



Kommer man til 50% av 2019 nivåer i 2021 bør man være fornøyd. «Q1 2021 is a writeoff»

Eamonn sier at luftfarten vil komme tilbake, men at det vil ta år, flyselskaper, lufthavner og ANSPer vil trenge statsstøtte. Færre flyselskaper og at regionale lufthavner kan bli borte. Mener fokuset hos enkelte land i Europa med å erstatte kortere flyturer med tog er en feilvurdering, det er langdistansereiser som forurenses mest i forhold til aktiviteten. Eurocontrol støtter miljøtiltak som alternativt drivstoff og forbedringer i det europeiske nettverket. Mener ikke at økte avgifter hjelper.

Eamonn mener det er viktig å unngå nasjonale regler, man må koordinere på tvers av nasjoner for å sørge for at man kan reise trygt i hele Europa.



# RAPPORT

## Etterpestklokskap – hvordan kan erfaringer fra tidligere pandemier og livet under koronaen forberede luftfarten på framtida?

Karl-Fredrik Tangen, samfunnsgeograf og førstelektor Høyskolen Kristiania.

Karl-Fredrik snakker om tidligere kriser og drar paralleller mellom Covid-19 og svartedøden. Han snakker om syndebukker vi leter etter (skiturister, de rike som reiser på tross av pandemi, men også innvandrere) og helter (Helsearbeidere, Espen Nakstad). Han sier at luftfart er en utfordring med at sykdommer kan spres med større hastighet. Han uttaler blant annet skepsis med at f.eks. Travel Retail Norge (Tax-free) har fått mye støtte og at det er ironisk at bransjen som har forårsaket(!) pandemien skal få støtte.


Innlegget er i det store og hele etter min mening ikke veldig nyttig og fremstår mangelfullt i forståelsen av det han kaller «Flyfarten».

## Er fremtiden ubemannet?

Knut Roar Wiig, CEO Nordic Unmanned.

Det europeiske dronemarkedet er forventet å fortsette med sterk vekst de neste årene. I 2020 var det i 2020 verdt 5MRD USD og er ventet å øke til 10MRD USD i 2025.

I Norge er det 5852 operatører og 157 har sertifisering på BVLOS. 7 aktører har mer enn 10 ansatte, én aktører har mer enn 50. BVLOS er et viktig segment. MTOW på dronene er fra 18g til 200kg.




### Droner- perfekt posisjonert for en megatrend i luftfarten

**Nordic Unmanned**


- Nordic Unmanned leverer komplekse drone tjenester og system integrasjoner til Europiske myndigheter og store selskaper.
- Erstatter dagens metoder for å samle data ofte på en betydelig bedre og tryggere måte med lavere kostnad og lavere CO2 avtrykk.
- Permilt to fly (PTF) i 14 Europiske land. I 5 av disse har vi tilatelse til å fly BVLOS med MTOW opp til 200 kg.
- 2020 - 884 flights. 135 av disse var fra fartøy
- 50+ ansatte med bla bakgrunn fra:
  - Widerøe, Norwegian, Lufthansa, CHC, British, Heli One, Luftforsvaret, AAM, Lockheed Martin, Royal Airforce
- Gjennomsnittlig inntekt per flytime per Q3 2020 var **70 000 kr**
- Gjennomførte første flight med hydrogen i 2020

**Målet er ~440m i inntekt i 2024\***

Revenue: CAGR 58% 2020-2024



**Example clients:**



\*Note: \*The above figures are for illustrative purposes and represent the Company's targets and should not be construed as forecasts or guidance for any future performance or results.

# RAPPORT

Wiig snakker mye om bruk av drone til å samle inn data nøyaktigere, ferskere og billigere. Utfyller eksisterende data samlet fra satellitt, fixed wing og andre sensorer.

Markedsfordelingen er i dag 70% myndigheter/militær.

Veksten fremover vil ifølge Wiig komme fra at «alle» ønsker tilgang til drone sensorer: politi, forsvar og miljømyndigheter. Data blir også enda viktigere fremover. Når det gjelder bruk av droner i logistikk er dette i startfasen nå, men er forventet at dette vil øke.

Som fordeler med drone kontra andre muligheter drar Wiig frem miljøfotavtrykk og trygghet:

## En grønnere og tryggere løsning, med bedre kvalitet og til lavere kostnad

### Greener, safer and innovative solutions

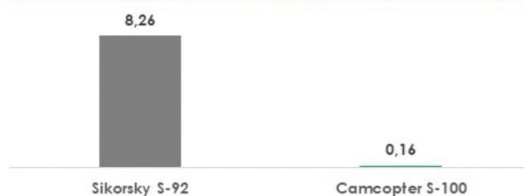
- Drones can execute potentially dangerous operations which is traditionally performed by people, by moving personell at risk, to a safe distance
- Drones have a **significantly lower carbon footprint** compared to manned alternatives
- Contributes significantly to the following UN's sustainable development goals



### Higher quality, at lower cost

- Drones are smaller than helicopters and have more automated and repeatable aerial maneuverability. This enables superior data gathering for e.g.
  - monitoring of SOx/NOx emissions
  - Vertical and horizontal digitalization
- Drones can collect a multitude of data in the same flight and share it live to operational, tactical and, strategic stakeholders.
- Data is stored, enabling repeated data collection and following change detection analysis
- Drones can perform long endurance, or high-risk operations that supplements the existing legacy solutions
- Capex for drones around 10% of similar-use helicopters

### CO<sup>2</sup> emissions per km



### Estimated cost for customer (NOK per flight hour)



**NORDIC  
UNMANNED**

<http://www.airborneproducts.com/news-releases/news-releases-detail/airflow-group-reports-1st-quarter-fiscal-year-2021-results>  
<https://www.airborneproducts.com/files/2021/04/04>  
 © Airborne and its subsidiaries  
 All rights reserved. Airborne and its subsidiaries are not responsible for the content of this document.  
 Airborne and its subsidiaries are not responsible for the content of this document.

7

Wiig snakker også om sikkerhetsarbeidet i selskapet, der de bruker JARUS (The Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems), at de vurderer bakkerisiko og at de bruker NOTAM, ADS-B, fareområder og geofencing for å sikre operasjonene.

Viser avslutningsvis flygingen fra Mongstad til Troll A plattformen for Equinor.



# RAPPORT



Skjermbilder fra filmen



# RAPPORT

## Digital risiko – hva kan vi forvente framover?

Bente Hoff, leder Nasjonalt cybersikkerhetssenter (del av NSM).

H24-enhet som overvåker nettet og gir råd rundt tematikken cybersikkerhet. Det er bare en liten andel av hendelsene som blir kjent. Trusselaktører bruker i økende grad løsepengevirus for å true selskaper med å enten låse informasjonen til et selskap, eller lekke denne om ikke selskapet betaler løsepengene.



Trender gjenspeiles i digitale hendelser mot norske mål

- Statlige og kriminelle aktører aktive
- Rekognosering og informasjonsinnhenting
- Løsepengevirus og økonomisk kriminalitet på nett
- Publisering av informasjon
- Kompromittering av viktige samfunnsfunksjoner
- Hjemmekontor
- Leverandørkjeder

NASJONAL SIKKERHETSMYNDIGHET

## Etablerte samhandlingsmekanismer har effekt

- Samarbeid gjennom Nasjonalt cybersikkerhetssenter
- Nasjonalt rammeverk for IKT-hendelseshåndtering
- Felles cyber koordineringssenter
- Kvalitetsordning for hendelseshåndtering



# RAPPORT

## I krisens førstelinje.

Sissel Vian, Leder Widerøe Kabinforening.



Luftfarten ble definert som samfunnskritisk. Frykt for å miste jobben og de personlig økonomiske følgene har mange i kabinen kjent på. Kabinansatte hadde også utfordringer med at de ikke nødvendigvis bodde i det landet de jobbet.

Vian snakker om redselen for å bli smittet på jobben, men at man likevel var stolt av å bidra i situasjonen og blant annet hente nordmenn hjem i den første fasen. Hun trekker frem at NAV sine løsninger ikke er spesielt bra rettet mot luftfartsjobbene der man jobber skift. Bruk av munnbind for ansatte i inntil 12 timer i et døgn er utfordrende. Hun trekker frem trepartssamarbeidet som en viktig brikke for å komme gjennom krisen.

## Wizz Air's inntreden i norsk innenriksmarked.

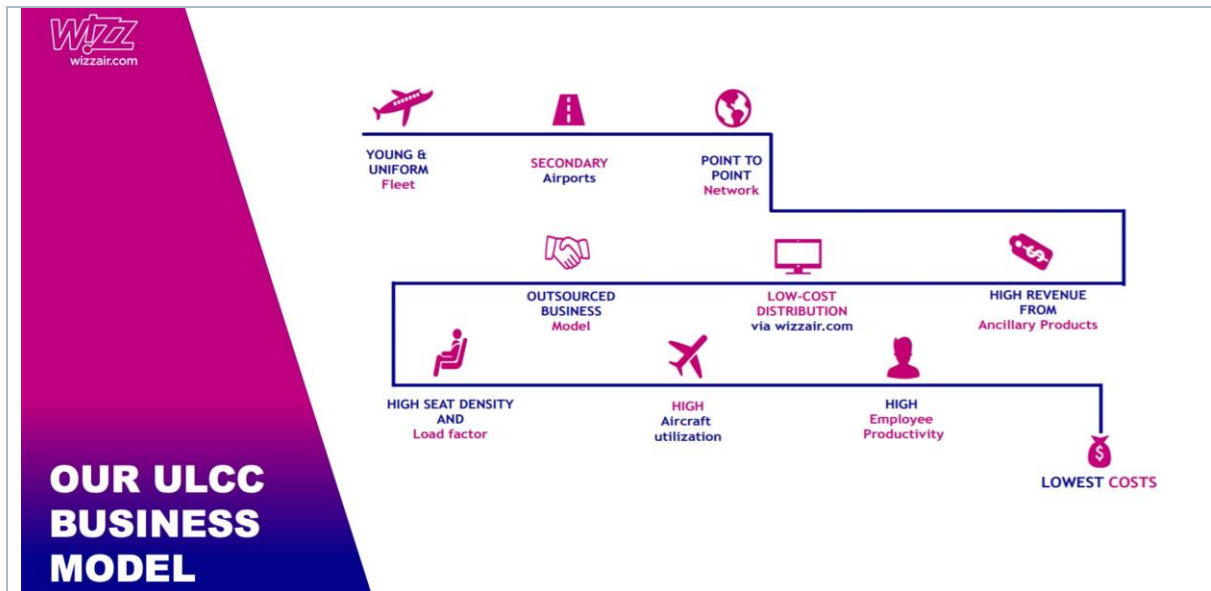
József Váradi, CEO Wizz AIR.

Tre selskap under paraplyen, Wizz Air Ungarn, UK og Abu Dhabi. Sistnevnte er en «joint-venture» med myndighetene. Váradi trekker frem at de fleste forbrukere er veldig prissensitive, men kanskje ikke så stor grad på langdistanse. Det kan kanskje forklare hvorfor de ikke har investert i langdistansefly enda, og spesielt sett i lys av Norwegian sin langdistansesatsing ble lagt ned.

Driver en typisk lavprismodell:



# RAPPORT



De har 247millioner passasjerer, 135 fly og 39 baser som med over 4200 ansatte. Våradi sier at de sannsynligvis vil øke antall ansatte og innsats i etterkant av pandemien. Våradi har bakgrunn innen økonomi og har siden pandemien allerede økt fra 25 til 39 baser for å tilpasse seg endrede trafikkstrømmer:



Våradi trekker frem at de har bra med finansreserver (1,3MRD EUR) og at aksjekursen endte høyere ved årsslutt i 2020 enn 2019. Skryter også av at de har de laveste CO2 utslippene av sine konkurrenter og begrunner det hovedsakelig med sin flyflåte av A320 og 321.

Om det norske markedet:

# RAPPORT



Hovedtyngden av passasjerene i starten var arbeidere inn til Norge, men at de nå ser mer og mer turisttrafikk.

Dette blir omtalt som fase 1, fase 2 er innenriksatsningen og at deres fase 3 vil være internasjonal satsing fra Norge til typiske turistdestinasjoner i Sør-Europa.

I 2109 fraktet de 2 millioner passasjerer og de forventer å frakte 1 million passasjerer på innenriks i 2021.

# RAPPORT

Moderator spør hva Váradi synes om at statsministeren ikke vil fly Wizz og hva han synes om fagforeninger. Váradi svarer at fagforeninger ikke er hans ankepunkt, og at folk kan starte fagforeninger. Han trekker frem at 50% av norske arbeidstakere ikke er organisert, og at de i WIZZ har en god ansattkultur. Vil de ansatte organisere seg får de lov til det. Det kommer inn spm. rundt deres håndtering av ansatte i Norge med å fly de inn fra Polen mtp. smitterisiko.

Váradi sier at de ikke er det eneste selskapet som gjør dette, men at de har som mål å ha lokale ansatte på sikt. Deres ansatte blir testet og han mener de tar dette på alvor.

## Å ta sjansen i en urolig tid – Etableringen av Flyr, et nytt norsk flyselskap.

Erik G. Braathen, grunnlegger Flyr.



For å innlede ble Braathen spurt om hvorfor de starter flyselskap nå? Braathen innleder med et litt luftig utspill:

*The Chinese use two brush strokes to write the word «crisis». One brush stroke stands for danger; the other for opportunity. In a crisis, be aware of the danger — but recognize the opportunity.*

- John F. Kennedy



# RAPPORT

Luftfarten har vært gjennom flere kriser, men alltid kommet ut på andre siden. 7 personer som samlet seg på våren 2020 for å diskutere muligheten for å etablere ett nytt lavprisselskap med en «2020-vintage».

Han trekker frem at det norske innenriksmarkedet er attraktivt og at de eksisterende selskapene har betydelig gjeld og er satt opp for andre markedsdrivere. Det norske markedet er det som vil åpne først og er blant de sterkeste i Europa. De ser at det er mye fly tilgjengelig med betraktelig lavere kostnader enn før pandemien, samt at det er god tilgang på kvalifisert personale.



## 03 How to do it?

- 

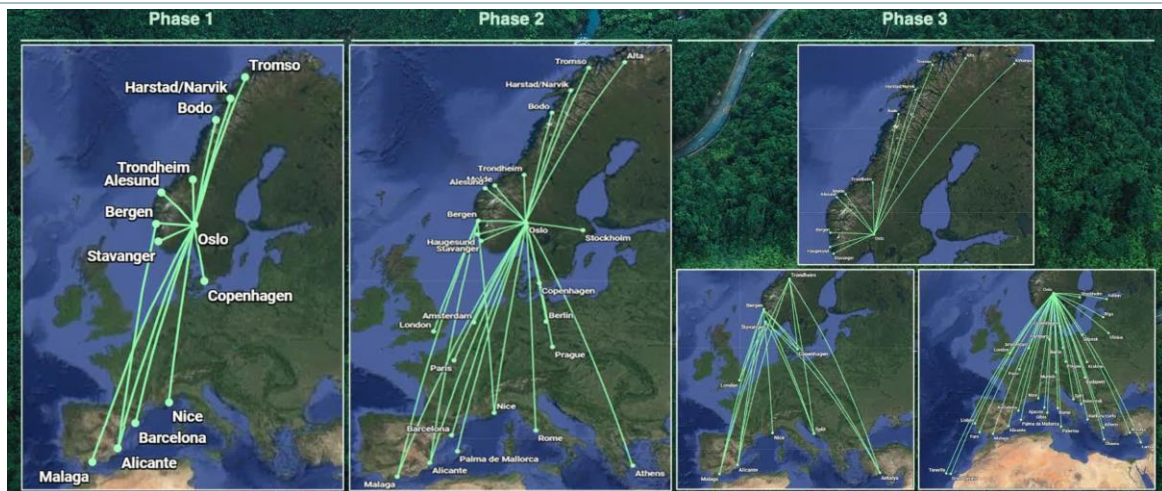
Secure best in class operational efficiency through simplicity, optimized resource utilization, and smart use of technology
- 

Establish a lean and rightsized organization adapted to the new market environment
- 

Create a demand driven business model, not being dependent on non-profitable, international growth

Skal i utgangspunktet fly når etterspørselen og betalingsviljen er størst. De vil ha større fokus på rett utnyttelse av personale. Carnegie og SpareBank1 er hyret inn for å hente finansiering. Gjeldsbelastning per fly vil ligge rundt 100MNOK.

# RAPPORT



De har sikret seg sloter for den første fasen. Skal basere seg på en kundesvennlig app og friksjonsløs «point-to-point» reise. Planlagt oppstart er 1.juni 2021, med billettsalg fra 1.april. Påpeker at de skal ha norske ansatte på norske vilkår.

Ledelsen i selskapet ser slik ut:

## Committed and highly experienced management team and organization in place, backed by renowned industry players



<p><b>Tonje Wikstrøm Frislid</b> Chief Executive Officer 11 yrs. experience Logos: norwegian, CDO, uniBUS</p>	<p><b>Brede Huser</b> Chief Financial Officer 15 yrs. experience Logos: norwegian, EY, Ørklå</p>	<p><b>Thomas Ramdahl</b> Chief Commercial Officer 22 yrs. experience Logos: SAS, norwegian, BRAATHENS, HOEGH AUTOLINERS</p>	<p><b>Erik G. Braathen</b> Shareholder and industry expert Logos: norwegian, BRAATHENS</p>		
<p><b>Asgeir Nyseth</b> Chief Operating Officer 41 yrs. experience Logos: norwegian, SAS, LUFTRANSPORT</p>	<p><b>Aif Sagen</b> Chief Information Officer 23 yrs. experience Logos: norwegian, IBM, AMADEUS</p>	<p><b>Frode Berg</b> Chief Legal &amp; Strategy Officer 18 yrs. experience Logos: norwegian, simonsen vogtviig</p>	<p><b>Bjorn Erik Barman-Jenssen</b> Chief Ground Operations Officer 33 yrs. experience Logos: SAS, norwegian, BRAATHENS</p>	<p><b>Tord Meling</b> Shareholder and industry expert Logos: norwegian, Deloitte</p>	<p><b>Maurice Mason</b> Shareholder and low-cost airline developer Logos: norwegian, allegiant, VIVA, tigerair</p>

More than **200** years of combined airline industry experience



# RAPPORT

## SAS gjennom koronakrisen, og inn i fremtidens luftfart.

Kjetil Håbjørg, Vice president & Chief Services SAS.

### De inngripende reiserestriksjonene regjeringen har innført har dramatiske konsekvenser for SAS

Hvordan 2020 startet...

Lønnsomhet		5 år med lønnsomhet, over 4,5 Mrd i resultat siste 3 år
Markedsandel		Økende markedsandel i synkende marked
Operasjonell kvalitet		Høy punktlighet og regularitet
Kundetilfredshet		Sterk kundetilfredhetstrend og rekordnivå i januar 2020 (75)
Bærekraft		SAS oppfattet som en av driverne for en bærekraftig luftfart

...hvordan 2020 endte

	FY20	Endring VS. 2019
Passasjerer (million)	12.6	-58%
Total inntekt	SEK 20.5bn	-56%
Kapasitet (ASK, mill. km)	23.4	-55%
EBT	SEK -10.2bn	-10.9
Utslipp (CO <sub>2</sub> , mill. tonnes)	1 802	-57%

2018 var det beste året for SAS finansielt sett. 2020 var det verste med 10,9MRD SEK i driftsresultat, inkludert egenkapital ble totalt 26MRD SEK tapt i fjor.

Håbjørg påpeker at SAS rapporterer på faktiske utslipp og ikke utslipp per setekilometer da de mener at de totale utslippene i et selskap er det som betyr noe. Dette kan virke som et stikk mot Wizz Air sin presentasjon.

Han setter fokus på at SAS i den første fasen av pandemien gjennomførte en rekke «rescue and relief» flygninger, blant annet til Lima i Peru (lengste ruten de noen gang har operert. De har vært med å sikre et minimumstilbud i Norge og tilbudt sine kollegaer til kritiske samfunnsformål.

# RAPPORT



## Samtidig tilpasser vi våre kostnader for å sikre vår posisjon etter Covid - 19

### Eksempler på tiltak

Redusert kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortsatt redusert tilbud for å redusere kostnader</li> <li>Januar og februar er redusert med 50% i forhold til opprinnelig plan – ytterligere justeringer vurderes</li> </ul>
Reduserte kostnader	<ul style="list-style-type: none"> <li>All ikke-kritiske kostnader stoppet</li> <li>All personell på varierende permitteringsregler i ulike land</li> <li>5'000 FTE i oppsigelsesprosess</li> </ul>
Økt produktivitet og effektivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lansert et 4 BSEK forbedringsprogram for å sikre langsiktig lønnsomhet post - COVID-19</li> </ul>
Tilpasse investeringer og finansieringer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsatt flyleveranser og fremskyndet utfasing av fly</li> <li>Gjennomgang av alle tilgjengelige alternativer for salg av eiendeler, finansiering og utvidelse av kredittfasiliteter</li> </ul>

Til tross for alle anstrengelser har SAS hatt behov for en finansiell restrukturering

SAS

40% av alle de ansatte, 5000 mennesker er sagt opp.

Håbjørg fokuserer på miljø og tror at bærekraft vil ta over agendæen etter hvert som pandemien slipper tak. All innenriks produksjon i Skandinavia skal innen 2030 over på biofuel. De har et ønske om at myndighetene må bruke gulrot og ikke bare pisk slik de opplever dagens regjering i Norge gjør. «Man blir ikke mer miljøvennlig av å gjøre det dyrt».

Spm sendt inn til moderator:

-Hvordan har omdømme tatt skade av den lange tilbakebetalingstiden?

Håbjørg påpeker at de skal refundere alt, men innrømmer at det har tatt for lang tid. Det vil påvirke rennommeet.

-Ser du for deg å re-ansette noen av de oppsagte?

Håbjørg sier han kunne ønske seg det, men gir så klart ingen garantier.

## Utdeling av flysikkerhetsprisen 2020.

Lars Kobberstad, Luftfartsdirektør Luftfartstilsynet.

Årets vinner har i mange år vært en markant person i sikkerhetsarbeidet i norsk luftfart. Bistått Avinor og deltatt både i lokale og nasjonale samt internasjonalt samarbeid for å forbedre flysikkerheten.

Kobberstad trekker også frem at vedkommende også har stilt kritiske spørsmål også til tilsynet.

Vinneren 2021 er Flight safety manager og pilot i Widerøe, Bjørn Johansen.

# RAPPORT

Vinneren trekker frem det gode samarbeidet med andre aktører i bransjen inkludert Avinor og Havarikommisjonen.

Dag 2, live sessions og paneldebatter.

Rus, Psykologi, og Peer support -hvorfør det?

Paneldebatt med John Kristoffersen fra Lufttransport og Tom Egil Herredsvela, Nanna Herman Vik, og Tove Skogheim fra Luftfartstilsynet.



Hva er egentlig regelverket? Gjelder operatører som driver med kommersiell luftfart, og implementeres 14.feb gjennom EASA og forskrift BSL 2 1.1 i Norge.

Flere tiltak: Medlemsland skal utføre tilfeldige promillekontroller (I Norge utført av politiet) og operatørene skal utvikle policy for å motvirke ruspåvirkning som sikkerhetsrisiko. Selskapet skal sørge for rustesting av operativt personell inkludert teknikere. Minst en gang ved ansettelse, ved hendelser eller ved mistanke og LT skal varsles ved positiv prøve. De skal også innføre rutiner for psykologiske evaluering av piloter. Skal lære opp besetning i ruspåvirkning og etablere støttegrupper for besetning (peer support gruppe). Skal være Non-punitive. Behøver ikke å driftes av operatøren selv. Avdekkes det alvorlige

# RAPPORT

sikkerhetsrisiko under arbeid i gruppen skal det avtales på forhånd hvordan dette skal håndteres.

LT sine deltagere drar frem at EASA har veiledning på peer-support. Da tipser Kristoffersen om at britisk CAA har laget en 7siders veiledning til Peer-support, noe norsk CAA ikke har gjort, så han kommer egentlig med et stikk i siden til LT..

Kristoffersen jobber med human performance i Norsk Flygerforbund. NF har laget et opplegg for å lære opp mennesker i peer-support. Påpeker at konfidensialitet i peer-support er viktig.

Alle nyansettelser av piloter skal gjennom en psykologisk evaluering i forkant av tilsettelse. Det er unntak for «mindre komplekse selskap». Det er ikke definert hva det er, men LT antyder at det er en grense på 20årsverk.

Kristoffersen påpeker at dette ikke nødvendigvis er et godt mål på dette, men at man må se an kompleksiteten i selve operasjonene til operatøren.

En psykolog skal kvalitetssikre en operatør sitt opplegg for dette. Lignende tester har vært i bruk av mange selskaper allerede, men da som en frivillig ordning for hvert selskap.

## Q&A:

**-Hvordan kommuniseres en positiv rustest til operatøren?**

-Herredsvela sier at det ikke noe som reguleres i regelverket. Oppfordrer til dialog. LT skal ha beskjed om verifisert positiv prøve.

**-Tanker rundt problematikken med «false positives»?**

-Kristoffersen sier at de som fagforening er veldig opptatt av dette. «Ingen test er 100%». Arbeidsgiver har en jobb å følge opp personale som er utsatt for dette, etter at en «b-prøve» ikke avdekker ulovlig ruspåvirkning.

**-Får operatøren beskjed om en positiv prøve fra LT om LT får beskjed om dette fra politiet?**

-Herredsvela: Operatøren skal ha beskjed av politiet ved positiv test.

**- Ser man noen negativ utvikling i forhold til bruk av rusmidler blant flyansatte etter covid med permitteringer, jobbsikkerhet, etc?**

# RAPPORT

-Kristoffersen: Flere hundre som er «ute av bransjen» og dermed vanskelig å få denne oversikten. Han oppfordrer alle til å ta kontakt med sin fagforening om de har bekymringer for sin egen situasjon, og ikke bare direkte om rus.

-Vil politiet også teste andre substanser enn alkohol?

-Herredsvela: Politiet tester først og fremst promille, landene bestemmer om det skal testes for flere substanser. Man kan bli pålagt en blodprøve ved mistanke om annen påvirkning.

Jeg spør om panelets tanker om Peer-support opp mot SKM og den enkeltes sikkerhetsklarering?

-Kristoffersen sier at det er fullt mulig å bli frisk fra slike lidelser. Oppfordrer alle til å gjøre gode vurderinger. Ingen av deltagerne kom egentlig inn på det jeg ville frem til med spørsmålet, nemlig det at peer-support (og AKAN som jeg tenker på) skal være «non-punitive».

## Droneregelverk.

Bente Løvold, Johanna Ridder og Hans Petter Heimro, Luftfartstilsynet.



### 2021 blir et spennende år for dronebransjen fordi vi går over til et helt nytt regelverk.

#### Agenda

- Kort oversikt – tidslinje, åpen og spesifikk kategori
- Hvordan søke om tillatelse i spesifikk kategori?
  - Operasjonstillatelse: SORA-overblikk og PDRAer
  - Standardscenario
  - LUC
- Kompetansekrav: Nye eksamener i åpen, STS-krav i spesifikk
- Utvikling i fremtiden

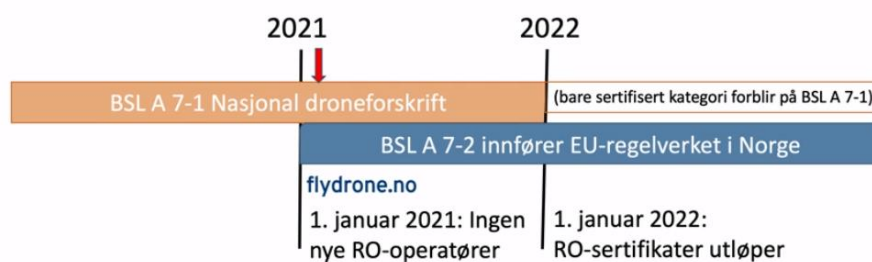


Overgangsperiode ut året med gammel tillatelse:



# RAPPORT

## Siden 1. januar 2021 gjelder nye droneregler med registrering på flydrone.no.



## Droneoperatører kan fly i to nye kategorier: åpen og spesifikk.

Etterhvert kommer det i tillegg en sertifisert kategori.

### Åpen kategori

- VLOS, under 120 m høyde, MTOM ≤ 25 kg
- Kurs og eksamen tas på flydrone.no og trafikkstasjonen.
- Egenregistrering, ingen søknadsgodkjenning.

### Spesifikk kategori

- Flyging med tillatelse, standardscenario eller LUC.
- Kompetansekrav er avhengig av operasjonen.
- Det kreves en SORA-risikovurdering.

### Sertifisert kategori

Operasjoner med høy risiko. Utføres foreløpig etter gammelt regelverk:

- Persontransport
- Transport av farlig gods
- Flyging over folkemengder med store droner

Regelverk for sertifisert kategori er ikke satt enda. Man trenger ikke tillatelse fra LT på åpen kategori, kun for spesifikk. Man må likevel registrere seg for å fly åpen kategori på flydrone.no. Søknadsprosessen for spesifikk kategori ligner den gamle R02/03-prosessen. Dagens R02/03 operatører må i spesifikk kategori oppdatere sine operasjonsmanualer. LT

# RAPPORT

vil innen utgangen av 2021 lansere to standardscenarier (med medfølgende treningsopplegg fra LT) man kan bli sertifisert etter:

## De to første standardscenariene blir tilgjengelige fra desember 2021.

### STS-01

- VLOS over kontrollert bakkeområde i tett befolket område
- Med en C5-merket drone, opp til 25 kg

### STS-02

- BVLOS over kontrollert bakkeområde (i spredt befolket område)
- Med en C6-merket drone, opp til 25 kg
- Maks 2 km fra piloten og 1 km fra observatør



### Q&A:

-Luftambulanseflygninger har høy eksponering for trafikkonflikter med droner, og for oss er det helt vitalt å oppnå separasjon.

Vi tar det for gitt at ubemannet luftfart har vikeplikt for bemannet.

Hvordan vil regelverket ivareta separasjon fra bemannet luftfart?

Hvordan vil Tilsynet kreve at en BVLOS operatør kan identifisere annen lufttrafikk og overholde vikeplikt?

-Løvd: Svarer egentlig ikke på spørsmålet annet enn å si at ubemannet i dag må vike for bemannet trafikk. For BVLOS kan man bruke f.eks. ADS-B for identifisering.

Spørsmålsstiller prøve å få ut mer konkret svar på siste spm. stilt og Heimro henviser da til SORA-sikkerhetsvurdering (kun for spesifikk kategori) der det er krav om at en operatør som skal operer i et område med mye bemannet trafikk skal kunne identifisere 90% av denne trafikken.

-Hvordan mener Luftfartstilsynet man skal sikre godt nok risikonivå i forhold til kollisjoner med bemannet luftfart? Hvilke barrierer er på plass i dag?

# RAPPORT

-Heimro: For VLOS skal piloten kunne se dronen for å vike for bemannet luftfart. Løvold ønsker at bemannet luftfart er enda flinkere til radiobruk all den tid det er utfordringer med bruk av radio for droneoperatøren. Trekker frem de nye reglene som inkluderer SORA-sikkerhetsvurdering. Drar også frem Ninox drone som verktøy for LTT og droneoperatører.

## Nyhets sak til nettside

Overskrift  
(forslag)

Faglig Utvalg digitalt til stede på Luftfartskonferansen 2021

Bilde (forslag til bilde som skal følge nyhetssaken)



Årets Luftfartskonferanse i regi av Luftfartstilsynet ble naturlig nok ikke arrangert fysisk i Bodø slik den pleier, men digitalt 26-27.januar. Thomas Kolbeinsen deltok på vegne av Faglig Utvalg og Flygelederforeningen, fra sitt hjemmekontor. Foredragsholderne tok opp mange interessante temaer der de fleste fokuserte seg rundt temaet til konferansen: Kriseåret 2020 og utfordringene luftfarten opplever.

Eamonn Brennan fra Eurocontrol, toppsjef i Wizz Air, József Váradi, Erik Braathen i oppstarten Flynor og Knut Roar Wiig fra Nordic Unmanned var blant foredragsholderne. En fylldig rapport fra konferansen kan leses på medlemssidene våre.