

Luftfartstilsynet  
postmottak@caa.no.

Deres ref. 20/07366.

Vår ref.: Arvid Bekjorden

Vår dato: 27.07. 2020

## **Hørings svar til Luftfartstilsynets hørings forslag om felleseuropeisk regelverk for U-space - tjenester for lufttrafikk med ubemannede luftfartøyer (droner)**

*Distriktsenergi representerer mer enn halvparten av landets energiverk. Disse flyr droner selv eller kjøper dronetjenester av andre. Droner blir blant annet brukt til feilsøking, befarings og tilstandskontroll av nett og produksjonsanlegg.*

### **Bakgrunn for høringsforslaget**

De siste årene har EU også sett et økende behov for å nedfelle et sett overordnede regler for hvordan medlemsstatene skal innrette sitt nasjonale luftrom og tilknyttet fysisk, digital og tjenestemessig infrastruktur for å imøtekomme den stadig økende bruken av droner, med særlig vekt på trygghet og effektiv integrasjon i lavere luftrom.

Problemet som søkes løst ved dette regelverksforslaget knytter seg først og fremst til de sikkerhetsmessige utfordringer som oppstår når droner skal fly i større mengder i luftrommet, spesielt i lavere luftrom over og i urbane strøk. Det oppstår fare for kollisjon mellom droner, mellom droner og bemannet luftfart og mellom droner og fysisk infrastruktur. Kollisjon mellom droner utgjør først og fremst en fare for mennesker og objekter på bakken, i tillegg til de kostnader som kollisjonen mellom dronene i seg selv medfører.

Disse farene forsterkes av at droner ikke er utstyrt med teknologi som bidrar til å forhindre kollisjoner, og som det meste av annen bemannet lufttrafikk har (radio, transponder, etc). Det er derfor behov for å styre dronetrafikken. Tradisjonelle og manuelle lufttrafikk tjenester anses ikke å ha tilstrekkelig kapasitet eller teknologi til å håndtere en slik omfattende dronetrafikk.

**Distriktsenergi** er enige i at det er behov for automatiske og digitale tjenester som kan håndtere denne trafikkavviklingen. Den teknologiske utviklingen for slike tjenester er i rask utvikling, og det åpner seg i denne sammenheng en rekke forskjellige måter å tilnærme seg problemene på, både med hensyn til hvordan man nasjonalt innretter luftrommet, hvilke tjenester som skal tilbys, og hvem som skal tilby disse tjenestene.

## Distriktsenergis kommentarer og innspill

I sitt høringsnotat tar EASA for seg to løsningsalternativer. Det ene er å ikke lage et felleseuropeisk regelverk, men å overlate løsningene til de enkelte medlemsstatene. Det andre alternativet er å lage et felleseuropeisk harmonisert regelverk .

Etter en gjennomgang av de to alternativene, lander EASA på at et felleseuropeisk harmonisert regelverk samlet sett er det klart beste alternativet.

**Distriktsenergi** støtter alternativet om å lage et felleseuropeisk harmonisert regelverk slik også EASA og Luftfartstilsynet gjør det.

Sentrale spørsmål som reises er om vi skal ha en konkurranseutsatt tjenesteytelse, og om vi er tjent med å løse utfordringen med integrering av større mengder droner i luftrommet gjennom særskilte luftromsstrukturer («U-space-airspaces») på den måten utkastet til forordning foreskriver.

**Distriktsenergi** tror vi er tjent med å ha en konkurranseutsatt tjenesteytelse og at vi er tjent med særskilte luftromsstrukturer.

Den klare positive virkningen av tiltaket er at man får et strukturelt rammeverk for å håndtere den stadig økende bruken av droner, og en overordnet regulatorisk tilnærming til dette. Man får dermed en harmonisert utvikling av U-Space i EU/EØS området. Dersom utviklingen ikke harmoniseres risikerer man at landene går ulike veier og at dette på sikt vil medføre mindre effektiv bruk av ressurser.

En harmonisert europeisk utvikling vil også forenkle fri flyt av U-space tjenester, samt dronetjenester, og bidra til at europeisk droneindustri kan innta en ledende rolle globalt. En annen vesentlig positiv effekt av regelverksforslaget vil være bedre flysikkerhet.

Det er herunder rimelig å anta at en felleseuropeisk tilnærming gjør det enklere for aktørene å utvikle mer standardiserte og dermed tryggere løsninger.

De negative virkningene knytter seg trolig først og fremst til økonomiske kostnader.

**Distriktsenergi** tror dette er kostnader samfunnet og brukerne bør ta for å sikre flysikkerheten og samfunnets interesser.

**Distriktsenergis** medlemmer mener det er viktig at det blir et felles regelverk for alle som vil gi like konkurranseforhold og en god flysikkerhet.

Det er viktig at regelverket blir laget slik at profesjonelle brukere ikke trenger å søke om å få fly for vært enkelt oppdrag men at tillatelser til å fly blir gitt for en lengre periode av gangen.

**Vennlig hilsen**

Distriktsenergi.



Knut Lockert

Daglig leder