

Simone Holst

Fra: FLCH-Consult <flch@flch-consult.dk>
Sendt: 7. oktober 2023 14:14
Til: Simone Holst
Emne: Dronebekendtgørelserne - input fra en tidligere ATM/ANS-ansat

Kære Simone.

Hermed et par input til udkastene til dronebekendtgørelserne fra en tidligere ATM/ANS-ansat.

Indledningsvis vil jeg benytte lejligheden til at rose høringsbrevene, som i et letforståeligt sprog giver et klart og tydeligt indblik i ændringerne og baggrunden herfor.

Den første vurderes at være relevant for både Danmark og for Færøerne:

1) Ved en gennemgang af det samlede høringsmateriale, dvs. Danmark og Færøerne, fremgår det at der er forskel på hvad udtrykket "flyvesikringskritisk område" omfatter. Eksempelvis må det antages at de offentliggjorte helikopterruter på Færøerne er omfattet, eftersom det er anført i afsnittet om flyvesikringskritiske områder. I BEK-udkastet for Danmark omfatter udtrykket alene offentlig godkendte flyvepladser, militære flyvestationer og HEMS-flyvepladser.

Jeg foreslår at udtrykket "flyvesikringskritisk område" defineres i den enkelte BEK, idet jeg anser det for muligt at definitionen kan være forskellig, hvis det i den enkelte BEK udtrykkeligt anføres at udtrykket "flyvesikringskritisk område" i denne bekendtgørelse skal forstås som....., eller defineret som.....

Denne vurderes kun at være relevant for det danske BEK-udkastet:

2) Det nye element i BEK-udkast (DK) om beskyttelse af udflyvende luftfartøjer, hvorved droneflyvninger begrænses yderligere i en vis afstand fra banen, er forståelig. Af forslaget fremgår:

"Stk. 3. Flyvehøjden må i ind- og udflyvningen til en offentlig godkendt flyveplads eller en militær flyvestation ikke overstige 30 meter over banehøjden fra 3 til 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller en bane på en militær flyvestation."

Jeg foreslår at udtrykket "ind- og udflyvningen" beskrives, specificeres eller afgrænses nærmere.

Venlig hilsen

Flemming Christensen
Mobil: 2042 8480

Simone Holst

Fra: Jakob Jørgensen <jakob@kvf.fo>
Sendt: 31. oktober 2023 16:26
Til: ts Info
Cc: Simone Holst; Georg L. Petersen
Emne: Bemærkninger til j.nr. 2022-087428

Til rette vedkommende,

Jeg skriver til jer angående de nye høringsdetaljer for droneflyvning på Færøerne.

Jeg arbejder i Kringvarp Føroya som fotograf, hvor jeg bl.a. flyver med drone.

Ramsar-områder

I skriver følgende:

Med § 14 fastsættes en bestemmelse, så områder, der efter den færøske lov om beskyttelse af havmiljøet (Ramsar-områder m.m.) og områder, der efter den færøske lov om naturbeskyttelse er definerede som naturfølsomme områder, beskyttes, så der kun må flyves over disse områder til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver.

Jvf. §2 i nedenstående bekendtgørelse omhandlende Ramsar-områder, er fartbegrænsningen for både kun gældende i fuglenes yngleperiode (15. april til 31. august), hvorfor det bedes udspecificeret i høringsforslaget, at begrænsningerne ligeledes kun er gældende samme periode, da det ellers begrænser og besværliggør vores arbejde unødigt.

<https://logir.fo/ViewLaw.aspx?id=573622441>

I øvrigt bør det være muligt, at flyve inde i områderne f.eks. i bygden på Mykines, hvor der ingen fugle er.

Grindefangst

Med § 15 indsættes en bestemmelse om, at droneoperationer er forbudt i områder, hvor der foregår grindefangst. Forbuddet gælder kun i den periode, hvor fangsten gennemføres.

Som public service medie vil det stærkt begrænse vores mulighed for at dokumentere en del af vores tradition. Jeg er klar over, at politiet har haft enkelte udfordringer med udefrakommende, der ikke har fløjet hensynsfuldt, men det er problematisk, når det går ud over vores mulighed for at dokumentere en traditionel grindefangst.

Det foreslås, at vi som public service medie får mulighed for at dokumentere grindefangsten med drone under hensyntagen til fangsten og i samarbejde med politiet, som vi har gjort hidtil. Et forslag kunne dermed være, at flyvning i forbindelse med grindefangst skal foregå efter godkendelse af politiet.

Mvh.

Jakob Jørgensen
Kringvarp Føroya

Simone Holst

Fra: Joanna Djurhuus <JoannaD@uvmr.fo>
Sendt: 8. november 2023 09:15
Til: Simone Holst
Emne: Vedr. forslag til droneregler for Færøerne
Vedhæftede filer: Bkg. for Færøerne om supplerende bestemmelser til bek for Færøerne om (droner).DOCX; Bkg. for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.DOCX; Høringssvar - færøske droneregler.PDF

Sag: 2023-147763
Sagsdokument: 2125771

Kære Simone

Jeg har vedhæftet de to bekendtgørelser, der har været til høring den sidste måned. Jeg har indført bemærkningerne til bkg. om supplerende bestemmelser i selve forslaget som kommentar for overblikkets skyld (og fordi de indkomne høringssvar var på færøsk). Jeg har også skrevet mine kommentarer til høringssvarene, og jeg tænkte, at vi kunne gennemgå bemærkningerne, når du har haft mulighed for at gennemlæse.

Vagar lufthavn har rimelig mange kommentarer, især til § 9, som jeg godt kunne tænke mig at diskutere nærmere med dig. Vagar lufthavn har svaret på dansk, så derfor er deres høringssvar ikke indarbejdet, men medsendes i original form.

Der er i øvrigt kun en enkelt bemærkning til *Gennemførelsesforordningen* og den er fra Færøernes politi, der anbefaler, at en kompetent myndighed udpeges på Færøerne.

Har du mulighed for en snak i næste uge, f.eks. tirsdag eller torsdag?

Med venlig hilsen
Jóanna

Jóanna Djurhuus
Ráðgevi / Senior Advisor



Uttanríkis- og vinnumálaráðið / Ministry of Foreign Affairs, Industry and Trade
Tel. +298 55 60 84
joannad@uvmr.fo • www.uvmr.fo

Uttanríkis- og Vinnuáráðið
Tinganes
FO-100 Tórshavn



P/f Vága Floghavn
FO-380 Sørvágur
Faroe Islands
Tel: (+298) 35 44 00
Fax: (+298) 35 44 01
www.floghavn.fo
floghavn@floghavn.fo

Date:
October 31, 2023

Our ref:

Contact person/Ext.:

Your letter of:

Your ref.:

Høringssvar over udkast til bekendtgørelser om nye droneregler for Færøerne

Med henvisning til Trafikstyrelsens brev af den 07-09-2023, Sagsnr.: 2023-147763, Dokumentnr.: 1924394, om høring over:

- *"Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer"* og
- *"Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer"*,

har Vága Floghavn modtaget de nævnte udkast til bekendtgørelsen og følgebrev i e-mail fra Uttanríkis- og Vinnuáráðið den 02-10-2023

Vága Floghavns kommentarer til de to nævnte udkast til bekendtgørelser, fremsendes hermed til Uttanríkis- og Vinnuáráðið.

Årsagen til at bemærkningerne er skrevet på dansk er for at Uttanríkis- og Vinnuáráðið kan have mulighed for at videresende lufthavnens bemærkninger direkte, eller at bruge de dele af høringssvaret, som Uttanríkis- og Vinnuáráðið finder relevante, og kan tilslutte sig

1. Indledning:

Vága Floghavn har deltaget på en række møder i både Kontaktudvalget og med Uttanríkis- og Vinnuáráðið, om målsætningen at implementere nye, opdaterede droneregler for Færøerne.

Vága Floghavn har hele tiden påpeget, at Vága Floghavn selvfølgelig respekterer de færøske og danske myndigheders aftale og målsætning om generelt at sigte mod at implementere ensartede luftfartsregler for medlemmerne i Rigsfælleskabet, men at lufthavnen samtidig har påpeget, at det er også vigtigt, at der er mulighed for at implementere særbestemmelser,

som tager udgangspunkt i de regionale forskelle som er mellem Rigsfællesskabets parter. Dette gør sig også gældende når der er tale om droneregler for Færøerne.

Vága Floghavn hilser udkastet til nye droneregler velkommen, og glædes over, at forslaget også indeholder supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for droneoperationer på Færøerne.

Færøerne er geografisk et forholdsvis lille område. Samtidig er der klare indikationer på, at anvendelsen af droner både hos lokalbefolkning, virksomheder og myndigheder, samt især hos tilrejsende, er kraftigt øget de sidste par år. Vága Floghavn finder det derfor vigtigt, at de nye droneregler for Færøerne har særligt fokus på flyvesikkerhedsmæssige udfordringer, som kan opstå i forbindelse med den øgede droneaktivitet.

2. Generelle bemærkninger:

Vága Floghavn savner, at rollen hos Færøernes landsstyre ikke fremgår af "Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer", bortset fra i §11, stk. 2.

Vága Floghavn undres også over, at lufthavnens rolle især i forbindelse med dispensationer, ikke fremgår af "Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer", heller ikke fremgår, især da Vága Floghavn har pligten at yde flyveinformationstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, hvilket er en usædvanlig stor TIZ/FIZ, samtidig med at luftfartøjer har en rapporteringspligt til Vagar AFIS mindst hvert 15. minut.

Disse ovennævnte to "mangler" går derfor igen i mange af lufthavnens bemærkninger til det enkelte bestemmelser i tabellen herunder.

3. Bemærkninger til "Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer"

3.1. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser:

Reference (udkast til lovtæst)	Trafikstyrelsens uddybning af indholdet	Vága Floghavns bemærkninger
<p><u>Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder</u></p> <p>§ 9. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads.</p> <p>Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1 fraviges, hvis</p>	<p><u>Ad 1: Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder</u></p> <p>Trafikstyrelsen kan p.t. give tilladelse til, at en række afstandskrav kan fraviges. Det gælder f.eks. afstandskravene ved lægehelikopterflyvepladser (HEMS) samt offentlig godkendte flyvepladser og sikringskritiske områder, såsom diplomatiske repræsentationer (ambassader og konsulater),</p>	<p><u>Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder</u></p> <p><u>Ad. §9, stk. 1:</u> Vága Floghavn foreslår at det præciseres, om afstandskravet på 5 km også gælder for andre helikopterpladser end dem som anvendes til HEMS. iht. §10.</p>

<p>1) droneoperationen har et almen-nyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,</p> <p>2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone,</p> <p>3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat og</p> <p>4) fjernpiloten har fløjet mindst 10 timer på kompetencecertifikatet.</p> <p>Stk. 3. Stk. 2, nr. 2, anvendes ikke, hvis den offentlig godkendte flyveplads har bestilt opgaven.</p> <p>§ 10. Droneoperationer må ikke gennemføres nærmere end 2 km horisontal afstand fra en helikopterplads, der er i brug som lægehelikopterflyveplads (HEMS), jf. dog stk. 2.</p> <p>Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1 fraviges, hvis</p> <p>1) droneoperationen har et almen-nyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,</p> <p>2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone, og</p> <p>3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.</p> <p>Stk. 3. Stk. 2, nr. 2, anvendes ikke, hvis hospitalet, hvor lægehelikopterflyvepladsen (HEMS) ligger, har bestilt opgaven.</p>	<p>særlige virksomheder, politiets ejendomme osv.</p> <p>I bemærkningerne til lovforslaget, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for flyvning ved disse områder, står der i bemærkningerne, at der som udgangspunkt ikke skal kunne flyves i disse områder, men at der f.s.v.a. sikringskritiske områder kan gives tilladelse, hvis droneoperationen har et almennyttigt formål, og at der ved sikringskritiske områder i særlige tilfælde kan gives tilladelse til droneoperationer.</p> <p>Flyvesikringskritiske områder: I udkastet fastsættes der i § 9 regler om droneoperationer ved offentlige godkendte flyvepladser, § 10 fastsættes regler for droneoperationer ved lægehelikopterflyvepladser (HEMS) og §11 droneflyvning ved de almindelige helikopterflyveruter på Færøerne.</p> <p>For § 9 gælder der, at der ikke må flyves nærmere end 5 km på en offentlig godkendt flyveplads. Trafikstyrelsen kan dog give tilladelse til at flyve nærmere end 5 km, forudsat at droneoperationen har et almennyttigt, samfunds-mæssigt eller forskningsmæssigt formål. Derudover skal fjernpiloten have et kompetencecertifikat (et A2 certifikat) og have fløjet mindst 10 timer på kompetencecertifikatet.</p> <p>Et almennyttigt, samfunds-mæssigt eller forskningsmæssigt formål betyder, at droneoperationens formål f.eks. skal være naturovervågning, indsamling af geodata til brug for opmålinger, kortmåling, bygningsinspektioner m.v. Myndighedsopgaver vil altid falde ind under almennyttige formål.</p> <p>Forskningsformål kan f.eks. være, hvis droneoperationen tester nye måder at transportere på, f.eks. test for at se, om droner kan anvendes til at transportere medicin eller blodprøver til øer. Kommercielle droneoperationer kan falde ind under almennyttigt eller samfunds-mæssigt formål, hvis droneoperatøren kan argumentere for, hvorfor operationen kommer samfundet eller almenvældet til gavn.</p>	<p>Ad. §9, stk. 2: Vága Floghavn har pligten at yde flyveinformationstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, hvilket er en usædvanlig stor TIZ/FIZ, samtidig med at luftfartøjer har en rapporteringspligt til Vagar AFIS mindst hvert 15. minut.</p> <p>Vága Floghavns foreslår derfor, at der indsættes i stk. 2, at Trafikstyrelsen skal sende fravigelser jf. §9, stk. 2 til høring hos lufthavnen, inden der gives tilladelse til at fravige afstandskravet på 5 km, jf. §9, stk. 1, og også om de tilladelser som efterfølgende gives af Trafikstyrelsen, samt at Trafikstyrelsen skal udsende NOTAM om sådanne droneoperationer.</p> <p>Forslag til nyt §9, stk. 4: Vága Floghavn foreslår indsættelse af et nyt stk. 4, med nogenlunde samme bestemmelse som §10, stk. 4, gældende for droneflyvninger omfattet af §9, stk. 2 og 3: "Stk. 4. For droneoperationer i henhold til stk. 2 og 3, skal fjernpiloten være i kontakt med Vagar AFIS under flyvningen med dronen og skal forholde sig til de informationer, som AFIS udsender til fjernpiloten."</p> <p>Forslag til nyt §9, stk. 5: Med henvisning til Vága Floghavns forpligtigelse at yde flyveinformationstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, bør Vága Floghavn få hjemmel til at kræve betaling fra droneoperatører for sine tjenester til disse. Vága Floghavn foreslår derfor indsættelse af et nyt stk. 5, med nogenlunde sålydende bestemmelser: "Stk. 5. Vagar Lufthavn kan opkræve afgift for</p>
---	--	--

<p>Stk. 4. Fjernpiloten skal være i kontakt med Vagar AFIS under flyvningen med dronen og skal forholde sig til de informationer, som AFIS udsender til fjernpiloten.</p> <p>§ 11. Droneflyvning inden for de almindelige helikopterflyveruter på Færøerne er forbudt i det omfang, en helikopterflyverute er offentliggjort på et offentligt tilgængeligt kort. De almindelige helikopterflyveruter offentliggøres på den færøske myndigheds hjemmeside www.uvmr.fo.</p> <p>Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give droneoperatøren tilladelse til at flyve inden for en almindelig helikopterflyverute, hvis</p> <p>1) droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt eller forskningsmæssigt formål og</p> <p>2) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.</p>	<p>Hvis formålet er kommercielt, skal droneoperationen være nødvendig, og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis et alternativ til droneflyvning vil være uforholdsmæssigt dyrere eller hvis opgaven ikke kan løses på anden vis.</p> <p>Hvis det er lufthavnen selv, som ønsker at få udført en kommerciel opgave, skal dette krav ikke opfyldes.</p> <p>Efter § 10 må der ikke flyves nærmere end 2 km til en lægehelikopterflyveplads (HEMS). Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1 fraviges, hvis droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål.</p> <p>Bestemmelsen ligner § 9 og betyder, at droneoperatøren også her skal kunne begrunde, hvordan droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt eller forskningsmæssigt formål. Og at droneoperatøren skal kunne begrunde, hvorfor en opgave, der har et kommercielt formål, ikke kan udføres på anden måde. Det gælder dog ikke, hvis det er hospitalet, der ønsker opgaven udført.</p> <p>Ved tilladelser til flyvning ved offentligt godkendte flyvepladser, militære flyvestationer og lægehelikopterflyveplads (HEMS) kan der desuden blive stillet krav om, at der anvendes en observatør, som hele tiden skal holde øje med bemandet luftfart, eller at dronen har et flight termination system, hvis det er nødvendigt, eller det giver mening at stille et sådant krav.</p> <p>Efter § 11 er det forbudt at flyve i de almindelige helikopterflyveruter i det omfang disse er offentliggjort. Bestemmelsen er fastsat for at beskytte de almindelige ruter, som anvendes til at transportere personer og f.eks. også lægehelikoptere.</p> <p>Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at flyve, hvis droneoperationen</p>	<p>flyveinformationstjenester til droneoperationer i henhold til stk. 2, 3, og 4”</p> <p>Ad. §10, stk. 2: Vága Floghavn har pligten at yde flyveinformationstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, hvilket er en usædvanlig stor TIZ/FIZ, samtidig med at luftfartøjer har en rapporteringspligt til Vagar AFIS mindst hvert 15. minut.</p> <p>Vága Floghavns foreslår derfor, at der indsættes i stk. 2, at Trafikstyrelsen skal sende fravigelser jf. §10, stk. 2 til høring hos lufthavnen, inden der gives tilladelse til at fravige afstandskravet på 2 km, jf. §10, stk. 1, og også om de tilladelser som efterfølgende gives af Trafikstyrelsen, samt at Trafikstyrelsen skal udsende NOTAM om sådanne droneoperationer.</p> <p>Ad. §10, stk. 4: Vága Floghavn foreslår en ensartet formulering af forslaget til nyt stk. 4 i §9 og §10 og foreslår derfor følgende præcisering af §10, stk. 4: ”Stk. 4. For droneoperationer i henhold til stk. 2 og 3, skal fjernpiloten være i kontakt med Vagar AFIS under flyvningen med dronen og skal forholde sig til de informationer, som AFIS udsender til fjernpiloten.”</p> <p>Forslag til nyt §10, stk. 5: Med henvisning til Vága Floghavns forpligtigelse at yde flyveinformationstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, bør Vága Floghavn få hjemmel til at kræve betaling fra droneoperatører for sine tjenester til disse. Vága Floghavn foreslår derfor indsættelse af et nyt stk. 5,</p>
--	---	---

	<p>har et almennyttigt, samfundsnyttigt eller forskningsmæssigt formål, og fjernpiloten har et kompetencecertifikat. Undtagelsen skal forstås på samme måde som §§ 9 og 10.</p>	<p>med nogenlunde sålydende bestemmelser:</p> <p><i>"Stk. 5. Vagar Lufthavn kan opkræve afgift for flyveinformations-tjenester til droneoperationer i henhold til stk. 2, 3, og 4"</i></p> <p>Ad. §11, stk. 1: Vága Floghavn foreslår, at de almindelige helikopterflyveruter udover offentliggørelse på den færøske myndigheds hjemmeside www.uvmr.fo., også publiceres på www.dronezoner.dk svarende til bestemmelsen i §23, stk. 3.</p> <p>Dette begrundes med, at da Trafikstyrelsen er den kompetente myndighed, vil det være mere naturligt for droneoperatører at søge sådanne oplysninger om flyvesikringskritiske områder hos den kompetente myndighed fremfor på et ministeriums hjemmeside.</p> <p>Det kan også overvejes, om de almindelige helikopterflyveruter også skal offentliggøres i AIP Færøerne.</p> <p>Ad. §11, stk. 2: Vága Floghavn har pligten at yde flyveinformationstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, hvilket er en usædvanlig stor TIZ/FIZ, samtidig med at luftfartøjer har en rapporteringspligt til Vagar AFIS mindst hvert 15. minut.</p> <p>Vága Floghavns foreslår derfor, at der indsættes i stk. 2, at Trafikstyrelsen skal sende fravigelser jf. §11, stk. 2 til høring hos lufthavnen og operatører som varetager rute-flyvning med helikopter, inden der gives tilladelse til at flyve inden for en almindelig helikopterflyverute, og også om de tilladelser som efterfølgende gives af Trafikstyrelsen, samt at</p>
--	---	---

		<p>Trafikstyrelsen skal udsende NOTAM om sådanne droneoperationer.</p> <p>Forslag til nyt §11, stk. 3: Vága Floghavn foreslår indsættelse af et nyt stk. 4, med nogenlunde samme bestemmelse som §10, stk. 4, gældende for droneflyvninger omfattet af §11, stk. 2: <i>"Stk. 3. For droneoperationer i henhold til stk. 2 skal fjernpilotten være i kontakt med Vagar AFIS under flyvningen med dronen og skal forholde sig til de informationer, som AFIS udsender til fjernpilotten."</i></p> <p>Forslag til nyt §11, stk. 4: Med henvisning til Vága Floghavns forpligtigelse at yde flyveinformations-tjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, bør Vága Floghavn få hjemmel til at kræve betaling fra droneoperatører for sine tjenester til disse. Vága Floghavn foreslår derfor indsættelse af et nyt stk. 5, med nogenlunde sålydende bestemmelser: <i>"Stk. 4. Vagar Lufthavn kan opkræve afgift for flyveinformations-tjenester til droneoperationer i henhold til stk. 2."</i></p>
<p>Afstandskrav til sikringskritiske områder.</p> <p>§ 12. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra diplomatiske repræsentationer (ambassader og konsulater), særlige virksomheder, politiets ejendomme og kriminalforsorgens institutioner.</p> <p>Stk. 2. Ejeren eller forvalteren af et område omfattet af stk. 1, eller den droneoperatør, ejeren eller forvalteren har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk</p>	<p><u>Ad 1: Afstandskrav til sikringskritiske områder</u></p> <p>§ 12 omhandler flyvning ved sikringskritiske områder, hvorefter der ikke må flyves nærmere disse områder end 150 meter horisontal afstand. Det gælder f.eks. særlige virksomheder, politiets ejendomme, kriminalforsorgens institutioner.</p> <p>Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde give tilladelse til, at der flyves nærmere på et område. Særlige tilfælde betyder, at der stilles krav om, at droneoperationen har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål, og</p>	<p><u>Afstandskrav til militære områder og fartøjer</u></p> <p><u>Ad. §12, stk. 3:</u> Vága Floghavns foreslår, at der indsættes i stk. 3, at Trafikstyrelsen skal udsende NOTAM om tilfaldte droneoperationer jf. stk. 3.</p>

<p>område uden at skulle indhente en tilladelse hos Trafikstyrelsen. Er ejeren eller forvalteren en anden end den, der beskyttes med bestemmelsen, skal ejeren eller forvalteren orientere den, der beskyttes af stk. 1, inden der må flyves med drone på eller ved det sikringskritiske område.</p> <p>Stk. 3. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde give tilladelse til, at der kan flyves med drone nærmere end 150 meter horisontal afstand til områderne nævnt i stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre</p> <p>1) at droneoperationer har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål, 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone og 3) at fjernpiloten har et kompetencecertifikat.</p> <p>Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der flyves på basis af, tillader flyvning i et eller flere sikringskritiske områder.</p>	<p>at hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone.</p> <p>Betingelserne lægger sig op ad kravene i §§ 9-11 på den måde, at myndighedsopgaver altid vil falde ind under samfundsmæssige formål, og at droneoperationer med forskningsformål også kan gennemføres.</p> <p>Har droneoperationen et kommercielt formål, skal droneoperatøren kunne begrunde, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven vil forspildes, hvis den gennemføres på anden måde end med en drone. Bestemmelsen er strammet op, så den er mere i overensstemmelse med lovgivers hensigt med bestemmelsen.</p> <p>Der stilles også krav om, at en fjernpilot har et kompetencecertifikat for at sikre, at fjernpiloten har godt kendskab til reglerne og praktisk erfaring med at flyve.</p>	
<p><u>Afstandskrav til militære områder og fartøjer.</u></p> <p>§ 13. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra militære områder, herunder skydeterræner og andre øvelsesområder, og midlertidige militære områder, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.</p> <p>Stk. 2. Droneoperation med drone må ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra militært område, der ligger i en by, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.</p> <p>Stk. 3. Droneoperationer med droner må ikke finde sted nærmere end 1000 meter fra militære luftfartøjer og flådefartøjer samt afmærkede militærkolonner, medmindre der forinden er indhentet</p>	<p><u>Ad 3: Afstandskrav til militære områder</u></p> <p>I BL 9-4 er der kun et krav om at holde mindst 8 km afstand til militære flyvestationer. Færøerne har pt. ikke nogen militære øvelsesområder, men der er midlertidige militære områder samt skibe, der sejler omkring Færøerne.</p> <p>Det foreslås derfor, at der i § 13 fastsættes afstandskrav til militære områder, så der er et afstandskrav til militære øvelsesområder, midlertidige militære områder, f.eks. når en havn gøres til et militært område for en periode, militære luftfartøjer, flådefartøjer og militærkolonner.</p> <p>Der fastsættes et krav om 1000 meters horisontal afstand til militære områder, og midlertidige militære områder.</p>	<p><u>Afstandskrav til militære områder og fartøjer</u></p> <p>Vága Floghavn er en civil offentlig lufthavn, organiseret som et aktieselskab, med Færøernes landstyre som eneaktionær.</p> <p>Vága Floghavn vil påpege, at Trafikstyrelsens bemærkninger om, at Færøerne har pt. ikke nogen militære øvelsesområder, men der er midlertidige militære områder samt skibe, der sejler omkring Færøerne, ikke er helt dækkende.</p> <p>Forsvaret har for år tilbage bygget en mindre militær hangar til Flyvevåbnets helikoptere, på lejet område i Vága Floghavn, og der er i perioder en vis militær</p>

<p>Samtykke fra Forsvarskommandoen.</p> <p>Stk. 4. Fjernpilotten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.</p>	<p>Derudover fastsættes der et afstandskrav på 300 meter horisontal afstand til militære områder, der ligger i byer.</p> <p>Forsvaret kan fortsat give samtykke til, at en fjernpilot kan flyve en drone nærmere på områderne</p> <p>Kravet om 1000 meter horisontal afstand foreslås også at skulle gælde, når Forsvaret assisterer politiet på et indsatssted. I denne situation indsættes en undtagelse, så en igangværende opgave, som en droneoperatør løser for en klient, kan fuldføres, hvis opgaven er sat i gang inden indsatsstedet blev etableret. Dette gælder dog ikke, hvis flyvningen med dronen forhindrer eller forstyrrer en indsatsopgave på indsatsstedet. Det kan f.eks. ske, hvis politiet eller forsvaret flyver med droner eller helikoptere på indsatsstedet.</p>	<p>øvelsesaktivitet med helikoptere, med Vága Floghavn som udgangspunkt.</p> <p>Vága Floghavn formoder, at §13 ikke er gældende for lufthavnen, som civil, offentlig lufthavn, men foreslår at det belyses konkret, om §13 er gældende for Vága Floghavn permanent eller periodisk i forbindelse med militære øvelsesaktiviteter.</p> <p>I så fald at §13 gøres gældende for Vága Floghavn, bør det fremgå af §13, at Færøernes landsstyre som ejer, og Vága Floghavn som lufthavnsoperatør, har beslutningsmyndigheden om militære øvelsesaktiviteter på lufthavnen.</p>
<p><u>Droneoperationer med drone i naturfølsomme områder</u></p> <p>§ 14. Droneoperationer over områder, der efter den færøske lov om beskyttelse af havmiljøet (Ramsar-områder m.m.) og områder, der efter den færøske lov om naturbeskyttelse er definerede som naturfølsomme områder, må kun finde sted til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, landbrug og dyrehold, jf. dog stk. 2 og 3.</p> <p>Stk. 2. Droneoperationer højere end 1000 fod over områder, nævnt i stk. 1, kan finde sted, uden at der skal indhentes tilladelse efter stk. 3.</p> <p>Stk. 3. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til operationer med droner over områder, nævnt i stk. 1.</p> <p>Stk. 4. Fjernpilotten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.</p>	<p><u>Ad 2: Støjfølsomme naturområder og beskyttelse af dyrebestande</u></p> <p>Efter gældende ret må særligt støjfølsomme områder ikke overflyves. Trafikstyrelsen kan give dispensation til at flyve i et område.</p> <p>Med § 14 fastsættes en bestemmelse, så områder, der efter den færøske lov om beskyttelse af havmiljøet (Ramsar-områder m.m.) og områder, der efter den færøske lov om naturbeskyttelse er definerede som naturfølsomme områder, beskyttes, så der kun må flyves over disse områder til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver.</p> <p>Der må dog flyves over områderne, hvis der flyves højere end 1000 fod (300 meter) eller hvis Trafikstyrelsen giver tilladelse. Der indsættes en § 16 om, at der ikke uden ejers samtykke må flyves over dyr eller dyreflokke i indhegning eller over dyrebestande, herunder også fugle, der går løs, f.eks. i dyrehaver eller andre steder i naturen.</p> <p>Det sker for at beskytte dyrene mod, at fjernpiloter flyver for tæt på fuglenes reder eller flyver tættere</p>	<p><u>Droneoperationer med drone i naturfølsomme områder</u></p> <p>Ad. §14, stk. 3:</p> <p>Nogle helikopterpladser rundt omkring på Færøerne ligger tæt på naturfølsomme områder. F.eks. ligger helikopterpladsen i Mykines i et Ramsar-område. Det er derfor væsentligt for helikoptertrafikken at vide, hvis der er givet tilladelse til droneoperationer i sådanne områder.</p> <p>Vága Floghavns foreslår derfor, at der indsættes i stk. 3, at Trafikstyrelsen skal udsende NOTAM om tilladte droneoperationer jf. stk. 3.</p>

	<p>på dyrebestande for at få dem til at løbe eller lette. Det stresser dyrene og gøres derfor forbudt.</p> <p>Trafikstyrelsen får i § 16, stk. 3, mulighed for give tilladelse til at bestemmelserne fraviges. Det kan f.eks. ske, hvis en droneoperatør søger om en tilladelse i den specifikke kategori, og der i denne tages stilling til, om der kan flyves over sådanne områder.</p>	
<p><u>Geografiske dronezoner</u></p> <p>§ 23. Når Trafikstyrelsen udpeger geografiske dronezoner efter droneprocedurebekendtgørelsen, bilag 1, artikel 15, skal disse udpeges af hensyn til sikkerheden (safety), privatlivets fred, miljøet eller sikkerheden (security).</p> <p>Stk. 2. Geografiske dronezoner, der udpeges efter stk. 1, kan være tidsbegrænsede eller tidsubegrænsede.</p> <p>Stk. 3. Udpegning af geografiske dronezoner i medfør af stk. 1 træder i kraft ved offentliggørelse. Eventuelle vilkår og/eller lempelser, samt tidsrum, som gælder for den geografiske dronezone, vil blive offentliggjort, samtidig med at den geografiske dronezone offentliggøres. Geografiske zoner offentliggøres på dronezoner.dk, jf. bilag 1.</p>	<p><u>Driftsbetingelser for geografiske UAS-zoner</u></p> <p>Se Bilag 1, artikel 15</p>	<p><u>Geografiske dronezoner</u></p> <p>Ad. §23, stk. 3: Udpegning af geografiske dronezoner på Færøerne bør foretages efter aftale med Færøernes landsstyre, og efter høring hos nuværende og fremtidige færøske luftfartsoperatører (p.t. Vága Floghavn, Landsverk og Atlantic Airways).</p> <p>Vága Floghavn foreslår derfor, at der indsættes en tilføjelse til stk. 3, om Færøernes landsstyes rolle i forbindelse med udpegning af geografiske dronezoner på Færøerne, og at ordlyden for stk. 3 bliver nogenlunde således:</p> <p><i>"Stk. 3. Udpegning af geografiske dronezoner i medfør af stk. 1 foretages efter aftale med Færøernes landsstyre, og træder i kraft ved offentliggørelse. Eventuelle vilkår og/eller lempelser, samt tidsrum, som gælder for den geografiske dronezone, vil blive offentliggjort, samtidig med at den geografiske dronezone offentliggøres. Geografiske zoner offentliggøres på dronezoner.dk, jf. bilag 1."</i></p>
<p><u>Dispensation</u></p> <p>§ 31. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne, herunder afstandskrav og kompetencekrav, i denne bekendtgørelse, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund</p>	<p><u>Dispensation</u></p> <p>Ingen bemærkninger.</p>	<p><u>Dispensation</u></p> <p>Ad. §31: På baggrund af, at Vága Floghavn har pligten at yde flyveinformatonstjeneste indenfor 60 NM fra Borðan, samtidig med at</p>

for de pågældende bestemmelser, herunder internationale bestemmelser på området. Rigspolitiet og Forsvarskommandoen skal høres, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra bestemmelserne i § 12 og § 13.

luftfartøjer har en rapporteringspligt til Vagar AFIS mindst hvert 15. minut, har Vága Floghavn bemærkninger til Trafikstyrelsen hjemmel at give dispensationer jf. §§ 9-12 og §14, som det fremgår af bemærkningerne foran.

Vága Floghavns foreslår derfor, at der indsættes i §31, at Trafikstyrelsen skal sende særlige tilfælde af dispensationer fra bestemmelserne til høring hos Færøernes landsstyre og Vága Floghavn, udover de i forvejen nævnte danske myndigheder (Rigspolitiet og Forsvarskommandoen).

Vága Floghavn foreslår derfor, at der indsættes en tilføjelse til §31, og at ordlyden bliver nogenlunde således:

*" § 31. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne, herunder afstandskrav og kompetencekrav, i denne bekendtgørelse, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale bestemmelser på området. **Færøernes landsstyre og luftfahavsoperatører på Færøerne skal høres, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra bestemmelserne i §§ 9-14. Rigspolitiet og Forsvarskommandoen skal høres, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra bestemmelserne i § 12 og § 13***

4. Bemærkninger til ”Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

Vága Floghavn har ikke bemærkninger til de enkelte bestemmelser i ”Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer”.

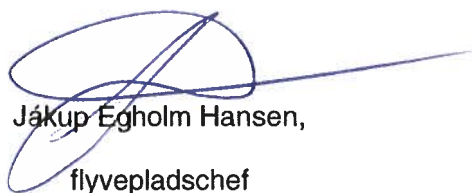
Vága Floghavns eneste bemærkning er af en mere overordnet og principiel karakter, og drejer sig om, at ovennævnte udkast til bekendtgørelse bygger på EU-lovgivning alene.

Vága Floghavn har selv været ramt af, at en norsk droneoperatør fik nægtet tilladelse til at udføre en opgave for Vága Floghavn med den begrundelse, at han ikke havde et dansk dronecertifikat.

Færøsk luftfartslovgivning er i udgangspunktet ikke omfattet af EU-lovgivning på området, medmindre det er aftalt mellem færøske og danske myndigheder. Vága Floghavn foreslår derfor, at færøske og danske myndigheder i forbindelse med nye droneregler for Færøerne overvejer, at give mulighed for at acceptere at droneoperatører med dronecertifikater fra lande udenfor EU, som opfylder bestemmelserne i ”Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer” eller tilsvarende ICAO-regler for droneområdet (se ”ICAO Circular 328-AN/190 Unmanned Aircraft Systems (UAS)”) også kan få lov at udføre droneoperationer på Færøerne.

Vága Floghavn hører gerne fra jer, hvis der er spørgsmål eller behov for nærmere uddybelse af vores bemærkninger.

Med venlig hilsen



Jákup Egholm Hansen,
flyvepladschef

Bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

I medfør af § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, 149, stk. 10, § 151 og § 155, stk. 2, i anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, jf. anordningsbekendtgørelse nr. xx af xx xxxx, og efter forhandling med Færøernes Landsstyre fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1382 af 30. september 2022 for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet:

Kapitel I

Anvendelsesområde

§ 1. Reglerne i denne bekendtgørelse fastsætter supplerende bestemmelser om droneoperationer til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (herefter droneprocedurebekendtgørelsen).

Definitioner

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Banehøjde: Højden (koten), hvori banen ligger over havets overflade.
- 2) BVLOS: Flyvning beyond visual line of sight (BVLOS) er flyvning uden for fjernpilots synsvidde.
- 3) Certifikat for teoretisk viden: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpilots har teoretisk viden om operation af droner, som beskrevet under UAS.OPEN.020, nr. 4, og UAS.OPEN.040, nr. 3, i bilag I del A til droneprocedurebekendtgørelsen.
- 4) Ubemandet luftfartøj (drone): Ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.
- 5) Droneoperatør: Enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere en eller flere droner, jf. bilag 1, artikel 2, nr. 2, i droneprocedurebekendtgørelsen.
- 6) Erklæring: Skriftlig tilkendegivelse, hvori en droneoperatør eller fjernpilot indestår for, at en af Trafikstyrelsen fastsat procedure om droneoperationer følges.
- 7) Fjernpilot: En fysisk person, der er ansvarlig for sikker udførelse af en flyvning af et ubemandet luftfartøj (drone) ved at betjene dets styregrejser enten manuelt eller, når det ubemandede luftfartøj (dronen) flyves automatisk, ved at overvåge dets kurs og til enhver tid være i stand til at gribe ind og ændre kursen.

- 8) Geografiske dronezoner: En del af luftrummet afgrænset af Trafikstyrelsen som fremmer, begrænser eller udelukker droneoperationer for at imødegå risici vedrørende flyvesikkerhed (safety), privatlivets fred, beskyttelse af personoplysninger, luftfartssikkerhed (security) eller miljøet i forbindelse med droneoperationer og er udpeget på baggrund af bilag 1, artikel 15 i droneprocedurebekendtgørelsen.
- 9) Identifikationsmærkning for klasse: Mærkning af droner i klasserne C0, C1, C2, C3, C4, C5 og C6 i overensstemmelse med bilaget, DEL1-5 og 16 og 17 i forordning 2019/945.
- 10) Ind- og udflyvningen: De arealer, over hvilket indflyvning til og udflyvning fra en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation finder sted ifølge en af transportministerens godkendt plan.
- 11) Infrastrukturforvalter: Enhver myndighed eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af infrastruktur.
- 12) Særlig virksomhed: Virksomhed, som har oplag af brand- og eksplosionsfarlige stoffer, jf. den færøske lov om eksplosiver m.m., samt virksomheder, som har oplag af giftige eller miljøfarlige stoffer, jf. den færøske lov om miljøbeskyttelse.
- 13) Kompetencecertifikat: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpilotten har teoretiske og praktiske kompetencer til operation af droner, som beskrevet under UAS. OPEN. 030, nr. 2, jf. bilag 1, del A til droneprocedurebekendtgørelsen.
- 14) Legetøjsdrone: En drone, der er designet målrettet og markedsført til børn under 14 år med en maksimal startmasse på under 250 g.
- 15) Offentlig godkendt flyveplads: En flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, som er godkendt i henhold til § 60 i lov om luftfart eller certificeret efter EU-forordninger på flyvepladsområdet, og har opnået en driftstilladelse efter § 55, stk. 1, 1. pkt., i lov om luftfart.
- 16) Område med adgangskontrol: Et område, hvor der er en form for sikring af området, så der ikke er fri adgang til området. Det kan ske ved opsætning af hegn om området, elektronisk sikring, vagter m.v.
- 17) Permanent, menneskeskabt hindring: En høj hindring, f.eks. en antenne, skorsten eller vindmølle, der er lavet til at blive stående i en længere årrække eller permanent.
- 18) Den specifikke kategori: Droneoperationer med forhøjet risiko, som defineret i bilag 1, artikel 5 i droneprocedurebekendtgørelsen.
- 19) VLOS: Flyvning i visual line of sight (VLOS) er flyvning inden for fjernpilottens synsvidde.
- 20) Den åbne kategori: Droneoperationer med lav risiko, som defineret i bilag 1, artikel 4, i droneprocedurebekendtgørelsen.

Kapitel 2

Operationer med droner

§ 3. Droneoperationer skal gennemføres i overensstemmelse med reglerne i kapitel 9 a i lov om luftfart, som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning, droneprocedurebekendtgørelsen og bestemmelserne i denne bekendtgørelse.

Stk. 2. Droner med identifikationsmærkerne C0-C6 skal overholde kravene til den klasse, dronen er mærket som, jf. bilaget, DEL1-5 og 16 og 17 i forordning 2019/945.

Stk. 3. Det er droneoperatørens ansvar at sikre, at kravet i stk. 1-2 er opfyldt.

Forsikring

Kommenterede [JD1]: Der noteres, at færøske forsikringselskaber ikke tilbyder drone-forsikringer.

§ 4. Droneoperationer skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring i henhold til lov om luftfart, som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning og bekendtgørelse om forsikring for luftfartøjer og minimumsgrænser herfor for flyvning i Grønland og på Færøerne, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med identifikationsmærket C0.

Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med en startvægt på under 250 g og med en hastighed, som ikke kan overstige 19 m/s, hvis dronen er bragt i omsætning inden den 1. januar 2025.

Stk. 4. Stk. 1 gælder ikke for offentlige myndigheder og institutioner, som er selvforsikrede.

Logbog

§ 5. En droneoperatør skal føre digital logbog over alle operationer med drone.

Stk. 2. Logbogen skal indeholde følgende oplysninger:

- a) Dato og start- og sluttidspunkt for droneoperationen.
- b) Hvilken drone, der er anvendt.
- c) Hvilken rute dronen har fløjet.
- d) Maksimal flyvehøjde for operationen.
- e) Navn på fjernpilot og eventuelt dronercertifikat.

Stk. 3. Logningsoplysninger skal opbevares i et læsbart, elektronisk format, og oplysningerne for hver droneoperation skal opbevares i 5 år efter den enkelte operation og skal på forlangende vises til Trafikstyrelsen.

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke for privatpersoner, som flyver med en legetøjsdrone.

Supplerende alderskrav til fjernpiloter

§ 6. En fjernpilot skal være fyldt 15 år for at operere en drone i den åbne kategori. Droner, der vejer under 250 gram inkl. nyttelast, kan dog opereres af en fjernpilot, der er fyldt 12 år.

Stk. 2. En fjernpilot skal være fyldt 15 år for at operere en drone i den specifikke kategori.

Forlængelse af certifikater

§ 7. En fjernpilot skal forlænge certifikatet hvert femte år. Fjernpiloten skal gå op til en supplerende prøve for at forlænge certifikatet hos den kompetente myndighed eller hos en prøveenhed, som myndigheden har udpeget. Prøven er en multiple-choice prøve med mindst 40 spørgsmål. Prøven skal besvares inden for en fastsat tidsfrist, som fastsættes af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Prøvetageren skal for at bestå prøven have et resultat på mindst 75 % af den højst opnåelige pointsum.

Kommenterede [JD2]: Atlantic Airways påpeger, at det er umuligt at kontrollere, om certifikater er fornyede.

Kommenterede [JD3R2]: UVMR: Enig, men derfor gælder reglerne alligevel.

Kapitel 3

Afstandskrav til geografiske dronezoner

§ 8. Geografiske dronezoners afstandskrav opmåles i henhold til bilag 1.

Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder

§ 9. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1 fraviges, hvis

- 1) droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone,
- 3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat og
- 4) fjernpiloten har fløjet mindst 10 timer på kompetencecertifikatet.

Stk. 3. Stk. 2, nr. 2, anvendes ikke, hvis den offentlig godkendte flyveplads har bestilt opgaven.

§ 10. Droneoperationer må ikke gennemføres nærmere end 2 km horisontal afstand fra en helikopterplads, der er i brug som lægehelikopterflyveplads (HEMS), jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1 fraviges, hvis

- 1) droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone, og
- 3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

Stk. 3. Stk. 2, nr. 2, anvendes ikke, hvis hospitalet, hvor lægehelikopterflyvepladsen (HEMS) ligger, har bestilt opgaven.

Kommenterede [JD4]: Færøerne politi: Det bør overvejes, om afstandskravet på 5 km bør ændres, da afstandskravet medfører, der det ikke vil være tilladt at flyve på visse øer.

Atlantic Airways: Afstandskravet bør ændres til 2 km og max 40 m over banehøjde.

Kommenterede [JD5R4]: UVMR: Lufthavnen ønsker at fastholde kravet på 5 km, og det er vi enige i.

Kommenterede [JD6]: Politiet efterlyser en liste over "offentlig godkendt flyveplads".

Kommenterede [JD7]: LV (statsingeniøren) anbefaler, at tilladelse til fravigelse ligger hos en færøsk myndighed. Mest optimalt vil dog være, hvis relevante myndigheder har en stående tilladelse til droneoperationer.

Atlantic Airways har samme anbefaling.

Kommenterede [JD8R7]: UVMR: Vi er enige i, at det bør være en færøsk myndighed, der giver sådanne tilladelser. Det nemmeste er vel, hvis Trafikstyrelsen delegerer hjemlen videre.

Mht. De stående tilladelser, så er vi enige så vidt der med den stående tilladelse følger et regelsæt el. lign.

Kommenterede [JD9]: Der findes ikke HEMS-pladser på Færøerne, men som udgangspunkt kan kravet om afstand på 2 km stadig være relevant.

Det har tidligere været nævnt, at afstandskravet kun bør gælde, når pladsen er i brug, og at det identificeres med tændte landingslys.

Er det en mulighed?

Stk. 4. Fjernpiloten skal være i kontakt med Vagar AFIS under flyvningen med dronen og skal forholde sig til de informationer, som AFIS udsender til fjernpiloten.

§ 11. Droneflyvning inden for de almindelige helikopterflyveruter på Færøerne er forbudt i det omfang, en helikopterflyverute er offentliggjort på et offentligt tilgængeligt kort. De almindelige helikopterflyveruter offentliggøres på den færøske myndigheds hjemmeside www.uvmr.fo.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give droneoperatøren tilladelse til at flyve inden for en almindelig helikopterflyverute, hvis

- 1) droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt eller forskningsmæssigt formål og
- 2) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

Kommenterede [JD10]: Atlantic påpeger, at dette vil være svært at overholde.

Kommenterede [JD11R10]: UVMR: Enig, men derfor bør der alligevel være regler. Vi kan med oplysning sikre, at de fleste er orienterede om bestemmelsen.

Afstandskrav til sikringskritiske områder

§ 12. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra diplomatiske repræsentationer (ambassader og konsulater), særlige virksomheder, politiets ejendomme og kriminalforsorgens institutioner.

Stk. 2. Ejeren eller forvalteren af et område omfattet af stk. 1, eller den droneoperatør, ejeren eller forvalteren har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk område uden at skulle indhente en tilladelse hos Trafikstyrelsen. Er ejeren eller forvalteren en anden end den, der beskyttes med bestemmelsen, skal ejeren eller forvalteren orientere den, der beskyttes af stk. 1, inden der må flyves med drone på eller ved det sikringskritiske område.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde give tilladelse til, at der kan flyves med drone nærmere end 150 meter horisontal afstand til områderne nævnt i stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationer har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone og
- 3) at fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der flyves på basis af, tillader flyvning i et eller flere sikringskritiske områder.

Kommenterede [JD12]: Fiskeriinspektionen (Vørn) anmoder om, at fiskeriinspektioner medtages i § 12 eller § 13 som "sikringskritisk område" - det kan være uheldigt, at det er tilladt at flyve med drone over pågående fiskeriinspektion samt ved oprydning efter ulykker m.m.

Kommenterede [JD13R12]: UVMR: Vi er enige med Vørn, men måske ville en sådan bestemmelse passe bedre i § 15 (som så kan udvides)

Afstandskrav til militære områder og fartøjer

§ 13. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra militære områder, herunder skydeterræner og andre øvelsesområder, og midlertidige militære områder, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.

Stk. 2. Droneoperation med drone må ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra militært område, der ligger i en by, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.

Stk. 3. Droneoperationer med droner må ikke finde sted nærmere end 1000 meter fra militære luftfartøjer og flådefartøjer samt afmærkede militærkolonner, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.

Stk. 4. Fjernpiloten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

Droneoperationer med drone i naturfølsomme områder

§ 14. Droneoperationer over områder, der efter den færøske lov om beskyttelse af havmiljøet (Ramsar-områder m.m.) og områder, der efter den færøske lov om naturbeskyttelse er definerede som naturfølsomme områder, må kun finde sted til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, landbrug og dyrehold, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Droneoperationer højere end 1000 fod over områder, nævnt i stk. 1, kan finde sted, uden at der skal indhentes tilladelse efter stk. 3.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til operationer med droner over områder, nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Fjernpiloten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

Droneoperationer over områder, hvor der foregår grindefangst

§ 15. Droneoperationer i områder, hvor der foregår grindefangst, er forbudt.

Stk. 2. Forbuddet gælder kun i den periode, hvor grindefangsten gennemføres.

Droneoperationer i nærheden af dyreflokke eller dyrebestande

§ 16. Droneoperationer over dyr eller dyreflokke i indmark må ikke finde sted uden ejerens samtykke, medmindre operationen sker i forbindelse med myndighedens eller grundejerens udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, landbrug og dyrehold.

slettet: indhugning

Stk. 2. Droneoperationer over eller i nærheden af dyrebestande, herunder også fugle, må kun finde sted ved udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, landbrug og dyrehold.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til, at stk. 1 eller 2 fraviges.

Afstand til og overflyvning af offentlig infrastruktur

§ 17. Droneoperationer må ikke finde sted over offentlige veje, hvor den tilladte hastighed er højere end 70 km/t, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige

infrastrukturforvalter. Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning over veje.

§ 18. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 meter fra strømførende luftledninger, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Fjernpiloten, som gennemfører operationen, skal have et kompetencecertifikat.

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning nær strømførende luftledninger.

Droneoperationer i et område, der er omkranset af bygninger

§ 19. Droneoperationer må ikke finde sted i et område, der er omkranset af bygninger på alle sider.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at flyve i et område, der er omkranset af bygninger på alle sider, hvis droneoperatøren opfylder følgende:

- 1) Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.
- 2) Dronen skal sikres mod flyaway med enten et flight termination system, eller ved at dronen er forøjet.
- 3) Dronen må ikke flyve højere end laveste bygning, der omkranser området, og
- 4) hvis der er personer i området, skal reglerne om samtykke være overholdt, medmindre reglerne om afstand til uvedkommende personer i droneprocedurebekendtgørelsen, bilag 1, Del A, UAS.OPEN.020 eller UAS.OPEN.030 kan overholdes.

Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning i områder, der er omkranset af bygninger.

Overflyvning af ejendomme, der anvendes til beboelsesformål

§ 20. Droneoperationer over huse og dertilhørende haver, gårdspladser og lignende, som er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted uden ejers eller beboers samtykke, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, herunder forsyningsinfrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Husets ejer eller beboer skal orienteres, inden operationen.

Stk. 2. Droneoperationer over beboelsesejendomme og dertilhørende haver, gårdspladser og lignende, som er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted uden ejers ellers dennes befuldmægtigedes samtykke, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der

udføres på kritisk infrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Ved operationer nærmere end 2,5 meter fra beboelsesejendomme, skal beboerne orienteres inden operationen.

Stk. 3. Droneoperationer nærmere end 2,5 meter fra beboelsesejendomme, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Beboerne skal orienteres inden operationen.

Stk. 4. Ved droneoperationer på arealer tilhørende beboelsesejendomme, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må operationer ikke finde sted nærmere end 2,5 meter fra beboelsesejendommen uden ejers eller dennes befuldmægtigedes samtykke, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Ved operationer nærmere end 2,5 meter fra beboelsesejendomme, skal beboerne orienteres inden operationen.

Stk. 5. Droneoperatøren kan få samtykke efter stk. 2 eller 4 fra beboelsesejendommens bestyrelse, hvis bestyrelsen har fået fuldmagt til dette fra beboelsesejendommens ejere. Berører en droneoperation efter stk. 2 eller 4 kun en specifik lejlighed i en beboelsesejendom, kan denne lejligheds ejer give tilladelse til operationen.

Stk. 6. Fjernpilotten, som gennemfører operationen, skal som minimum have et certifikat for teoretisk viden.

Stk. 7. Stk. 1-4 gælder ikke, hvis dronen flyver over det pågældende område i mindst 328 fod (100 meters) højde med mindst 5 m/s på vej til dronens bestemmelsessted.

Stk. 8. Stk. 1-4 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning over private ejendomme.

Droneoperationer i nærheden af indsatssteder

§ 21. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra indsatssteder, hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder arbejder, eller hvor operationen er i strid med disse myndigheders særlige fastsatte restriktioner.

Stk. 2. I det omfang Forsvaret deltager i en indsats, må droneoperationer ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra indsatsområdet, medmindre dronen anvendes til at udføre en kontraktuel opgave, og droneoperationen var i gang, før indsatsstedet blev etableret. Forstyrer eller forhindrer dronen en indsatsopgave på indsatsstedet, herunder flyver hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder flyver, skal dronen straks landes.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder ikke for politiets, Forsvarets og beredskabsmyndigheders droner i det omfang, dronerne bruges under politiets, Forsvarets eller beredskabsmyndighedernes indsats.

Kommenterede [JD14]: Færøernes politi: Grundet de anderledes boligomstændigheder anbefales, at afstandskravet øges til 5 meter.

Kommenterede [JD15R14]: UVMR: Enige

Kommenterede [JD16]: Færøernes politi: Det er uklart, hvordan borgerne orienteres om mulige restriktioner, og derfor bør dette præciseres.

Kommenterede [JD17R16]: UVMR: ingen bemærkning

Droneoperationer i områder med adgangskontrol

§ 22. Droneoperationer på områder, hvor færdsel kun kan foretages efter adgangskontrol, men hvor området ikke er omfattet af andre bestemmelser i kapitel 3, må kun finde sted ved udførelse af opgaver for ejeren eller den, der har råderet over området, i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse og kontrolopgaver af anlæg og ejendomme på området, medmindre der er indhentet tilladelse fra ejeren eller infrastrukturforvalteren af området.

Stk. 2. Fjernpiloten, som gennemfører operationen, skal som minimum have et certifikat for teoretisk viden.

Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, hvis dronen flyver over det pågældende område i mindst 328 fod (100 meters) højde med mindst 5 m/s på vej til dronens bestemmelsessted, eller hvis den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning over områder med adgangskontrol.

Geografiske dronezoner

§ 23. Når Trafikstyrelsen udpeger geografiske dronezoner efter droneprocedurebekendtgørelsen, bilag 1, artikel 15, skal disse udpeges af hensyn til sikkerheden (safety), privatlivets fred, miljøet eller sikkerheden (security).

Stk. 2. Geografiske dronezoner, der udpeges efter stk. 1, kan være tidsbegrænsede eller tidsubegrænsede.

Stk. 3. Udpegning af geografiske dronezoner i medfør af stk. 1 træder i kraft ved offentliggørelse. Eventuelle vilkår og/eller lempelser, samt tidsrum, som gælder for den geografiske dronezone, vil blive offentliggjort, samtidig med at den geografiske dronezone offentliggøres. Geografiske zoner offentliggøres på dronezoner.dk, jf. bilag 1.

Geografiske dronezoner, hvor der kræves en forudgående tilladelse, før droneoperationer må foretages

§ 24. Har en droneoperatør fået en tilladelse efter kapitel 3, skal tilladelse og dokumentation for samtykke, når dette kræves, være til stede i operationsområdet og skal på forlangende forevises til politiet. Fjernpiloten skal tillige på forlangende fremvise sit droncertifikat, hvis dette er påkrævet for at kunne flyve i området.

Kapitel 4

Droneoperationer i den åbne kategori ved permanente menneskeskabte hindringer

§ 25. Skal en droneoperatør udføre en opgave for den organisation, der er ansvarlig for en permanent, menneskeskabt hindring, må en droneoperatør operere en drone op til 15 m over hindringens højde, hvis den permanente, menneskeskabte hindring er højere end 105 m, eller hindringen er højere end 25 m og ligger i et flyvesikringskritisk område, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Fjernpiloten, der opererer dronen, skal

- 1) som minimum have et certifikat for teoretisk viden, jf. dog stk. 3,
- 2) flyve dronen VLOS og
- 3) kontrollere, at dronen er fortløjet eller har et flight termination system.

Stk. 3. Ligger hindringen nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads, må dronen ikke operere i eller gennembryde ind- og udflyvningen til den offentlige godkendte flyveplads, som den er fastlagt i planen, som transportministeren har godkendt. Ligger den permanente menneskeskabte hindring i et flyvesikringskritisk område, skal fjernpiloten have et kompetencecertifikat.

Stk. 4. Droneoperatøren skal orientere en offentlig godkendt flyveplads om den planlagte droneoperation, hvis den menneskeskabte hindring ligger nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på den offentlige godkendte flyveplads.

Kapitel 5

Statsflyvninger

§ 26. Reglerne i dette kapitel finder anvendelse på offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse flyver statsflyvninger med droner. Bestemmelserne i dette kapitel kan ikke anvendes, når den offentlige myndighed flyver dronen i erhvervsmæssigt øjemed.

Stk. 2. Offentlige myndigheder skal registrere sig som droneoperatør i henhold til droneprocedurebekendtgørelsen, bilag 1, artikel 14, og skal have registreringsnummeret stående på samtlige droner tilknyttet myndigheden.

Stk. 3. Den offentlige myndighed har ansvaret for at sikre, at der sker adskillelse mellem den drone, som den offentlige myndighed flyver, og alle andre luftfartøjer.

§ 27. Trafikstyrelsen fastsætter efter aftale med den offentlige myndighed procedurer, kompetence- og uddannelseskrav til de fjernpiloter, der skal flyve i henhold til dette kapitel.

Stk. 2. En offentlig myndigheds fjernpiloter skal efter gennemførelse af uddannelse løbende vedligeholde og udbygge deres flyvefærdigheder i henhold til dette kapitel.

Stk. 3. Fjernpiloter omfattet af stk. 1 og 2, må kun anvende en drone i henhold til dette kapitel, hvis fjernpiloten har gennemført en uddannelse i henhold til de procedurer, der aftales, jf. stk. 1.

Generelle sikkerhedsregler ved statsflyvninger

§ 28. Droneoperationer efter reglerne i dette kapitel skal ske med agtpågivenhed, forsigtighed og iagttagelse af de flyvesikkerhedsrisici, som operationen kan medføre.

Stk. 2. Inden påbegyndelse af operationer efter dette kapitel, skal den offentlige myndighed foretage en operationel risikovurdering i overensstemmelse med bilag 2.

Stk. 3. I det omfang det aftales, at der skal ske en indberetning i tilfælde af havari eller nærved-havari, skal den offentlige myndighed udarbejde en hændelsesindberetning, der bl.a. indeholder oplysninger om operationen, risikovurderingen og afbødende foranstaltninger. Fjernpiloten skal indberette hændelsen til den offentlige myndighed senest 72 timer efter hændelsen er konstateret. Den offentlige myndighed skal senest 72 timer, efter at myndigheden har modtaget indberetningen om hændelsen, sende indberetningen til Trafikstyrelsen ved anvendelse af de elektroniske indberetningsformularer, der henvises til på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

Stk. 4. En hændelsesindberetning efter stk. 3 skal indrapporteres efter BL 8-10.

Droneoperationer tæt på eller over flyvesikringskritiske områder og andre geografiske dronezoner

§ 29. En offentlig myndighed kan foretage statsflyvningsoperationer over eller tættere på flyvesikringskritiske områder end de afstandskrav, der er fastsat i § 9 og § 10, efter procedurer, der er aftalt mellem den offentlige myndighed og Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Hvis der ikke er fastsat en procedure i henhold til stk. 1, kan den offentlige myndighed på stedet aftale vilkår for den konkrete droneoperation med relevante aktører.

Stk. 3. En aftale efter stk. 2 skal kunne dokumenteres.

§ 30. En offentlig myndighed kan foretage statsflyvningsoperationer over eller horisontalt tættere på geografiske dronezoner end de afstandskrav, der er fastsat for områder og bygninger omfattet af §§ 9-20, § 22 og § 25. Beredskabsmyndigheder og Forsvaret kan foretage statsflyvningsoperationer over eller horisontalt tættere på geografiske dronezoner end det afstandskrav, der er fastsat for indsatssteder i § 22. Beredskabsmyndighederne og Forsvaret skal koordinere med politiets indsatsleder for indsatsstedet.

Stk. 2. Den offentlige myndighed skal på forhånd advisere om operationen til en ejer eller forvalter af områder nævnt i stk. 1, hvis øjemedet ikke dermed forspildes.

Stk. 3. Overflyvning af områder, som anvendes af diplomatiske repræsentationer og internationale organisationer, der nyder særstilling, må ikke foretages uden samtykke fra den diplomatiske repræsentation eller den internationale organisation.

Kapitel 6

Dispensation

§ 31. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne, herunder afstandskrav og kompetencekrav, i denne bekendtgørelse, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale bestemmelser på området. Rigspolitiet og Forsvarskommandoen skal høres, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra bestemmelserne i § 12 og § 13.

Digitale ansøgninger

§ 32. En ansøgning efter §§ 9-20, § 22 og § 25 eller ansøgning om tilladelse i den specifikke kategori kan indsendes via de blanketter, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for ansøgerne på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Kapitel 7

Klageadgang

§ 33. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed i henhold til bekendtgørelse for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Stk. 2. Afgørelser truffet i medfør af § 17, stk. 1, og § 18, stk. 1, efter denne bekendtgørelse kan påklages til Trafikstyrelsen.

Kapitel 8

Straf

§ 34. Overtrædelse af bestemmelserne i § 4, stk. 1, § 5, stk. 1-3, § 9, stk. 1-2, § 10, stk. 1-2, § 11, stk. 1, § 12, stk. 1 og 3, § 13, § 14, stk. 1-2 og 4, § 15, § 16, stk. 1-2, § 17, stk. 1, § 18, stk. 1, § 19, stk. 1, § 20, stk. 1-4 og stk. 6, § 21, stk. 1-2, § 22, stk. 1-2, § 24, og § 25 straffes med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Ikrafttræden

§ 35. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2024.

Stk. 2. Kravet, om at en fjernpilot skal have 10 flyvetimer for at få en tilladelse i henhold til § 9, stk. 4, finder anvendelse fra 1. juli 2024.

Trafikstyrelsen, den XX. XX 2023

X

/

Bilag 1

1. Udpegning af geografiske dronezoner på dronezoner.dk

Geografiske dronezoner, jf. § 23, der udpeges efter bestemmelserne i kapitel 3 i bekendtgørelsen, kan som udgangspunkt findes på www.dronezoner.dk. Dog kan private ejendomme, der bebos af private, ikke findes på dronezoner.dk, selv om der som udgangspunkt ikke må flyves over disse ejendomme, medmindre der er indhentet samtykke fra ejeren eller beboeren på ejendommen.

Indsatssteder kan ikke ses på dronezoner.dk, medmindre operationen er planlagt, eller politiet eller beredskabsmyndighederne har fået oprettet et restriktionsområde. Oprettelse af et restriktionsområde, vil der blive udsendt et NOTAM.

Trafikstyrelsen ajourfører dronezoner.dk, når styrelsen har godkendt en indsendt ansøgning om at få udpeget et område til en geografisk dronezone.

2. Fastsættelse af afstandskrav

Afstandskrav fastsættes efter følgende metodik:

2.1 Afstandskrav til offentlig godkendte flyvepladser:

Afstandskrav til lufthavne og baner i lufthavne fastsættes med udgangspunkt i hele banen og tekniske anlæg.

2.2 Afstandskrav til helikopterflyvepladser (HEMS):

Afstandskrav til helikopterflyvepladser fastsættes med udgangspunkt i midten af helikopterpladsen (H'et).

2.3 Afstandskrav til sikringskritiske områder, herunder særlige virksomheder, politistationer og forsvarrets områder:

Afstandskrav fastsættes med udgangspunkt i matriklens skel (matrikelpolygonen), hvor bygningen ligger eller omkring området, der beskyttes.

2.4 Geografiske dronezoner uden afstandskrav

Gælder en geografisk dronezone kun for området, men ikke for en zone omkring området, fordi der ikke er fastsat et afstandskrav, vil den geografiske dronezone kun dække området, oftest matriklen, hvor området ligger på.

Det gør sig f.eks. gældende ved udpegning efter § 14 (naturfølsomme områder), § 16 (beskyttelse af dyrehold og dyreflokke), § 19 (områder, der er omkranset af bygninger), § 20 (private ejendomme, der bebos), og § 22 områder med adgangskontrol.

En del af disse områder, f.eks. private ejendomme, der bebos, eller områder med dyrehold kan dog ikke ses som en geografisk dronezone på dronezoner.dk.

Bilag 2

Operational risikovurdering for droneoperationer efter kapitel 5

En operationel risikovurdering skal omfatte:

- 1) Afklaring af droneoperationens karakter:
 - a. Kommer operationen til at foregå uden at flyve tæt på eller over de særlige områder, der er fastsat i denne bekendtgørelses §§ 9-20, § 22 og § 25.
 - b. Kommer operationen eksempelvis til at foregå over personer, uden for fjernpilots synsvidde (BVLOS) eller tæt på eller over særlige områder efter denne bekendtgørelses §§ 9-20, § 22 og § 25.
- 2) Identificering af risiciene ved operationen på jorden og i luften under hensyntagen til følgende:
 - a. I hvilket omfang aktiviteten kan være til fare for personer eller ejendom på jorden.
 - b. Den pågældende drones kompleksitet, præstationer og operationelle egenskaber.
 - c. Formålet med droneoperationen, dronetypen samt sandsynligheden for kollision med andre luftfartøjer.
 - d. Droneoperationens omfang og kompleksitet, herunder, hvis det er relevant, trafikmængde og type i luftrummet, hvor dronen skal flyve.
 - e. I hvilket omfang de berørte personer, der berøres af risiciene ved droneoperationen, har mulighed for at vurdere disse risici og udøve kontrol over dem.
 - f. Vejrforhold.
 - g. Fjernpilots erfaringer med den pågældende dronemodell, og evne til at håndtere eventuelle ugunstige betingelser for droneoperationen.
- 3) Identificering af en række mulige risikobegrænsende foranstaltninger.
- 4) Fastlæggelse af afbødende foranstaltninger og deres robusthed med henblik på at udføre droneoperationen uden unødvendig fare og med forsvarlig sikkerhed.

Bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

I medfør af § 126 d og § 153 i anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, jf. anordningsbekendtgørelse nr. xx af xx xxxx, som ændret ved anordning nr. ... 2023 fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1382 af 30. september 2022 for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet:

Kapitel 1

Anvendelsesområde og definitioner

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på droneoperationer på Færøerne, der falder ind under den åbne kategori, den specifikke kategori eller den certificerede kategori som defineret i bilag 1, artikel 4-6.

Stk. 2. Enhver droneoperation skal gennemføres efter reglerne i bilag 1, artikel 7.

§ 2. Ved anvendelse af bilag 1 gælder følgende definitioner tillige:

- 1) Ubemandet luftfartøj: Ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.
- 2) Fjernpilot: En fysisk person, som er ansvarlig for sikker udførsel af en flyvning af et ubemandet luftfartøj ved at betjene dets styregrejer enten manuelt eller, når det ubemandede luftfartøj flyves automatisk, ved at overvåge dets kurs og til enhver tid være i stand til at gribe ind og ændre kursen.
- 3) Udstyr til fjernkontrol af ubemandede luftfartøjer: Instrumenter, udstyr, mekanismer, apparater, tilbehør, software eller ekstra udstyr, der er nødvendige for at kunne operere det ubemandede luftfartøj sikkert, som ikke er en del, og som ikke bringes ombord på det ubemandede luftfartøj.

Kapitel 2

Flyvning i den åbne kategori og overgangsbestemmelser

§ 3. Ubemandede luftfartøjer, der flyver i den åbne kategori, kan uanset bilag 1, artikel 22, flyve i den åbne kategori på betingelserne nævnt i bilag 1, artikel 22, indtil den 31. december 2024.

Stk. 2. Uanset datoen i bilag 1, artikel 20, kan ubemandede luftfartøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. januar 2025, flyves i den åbne kategori, når dronen overholder betingelserne i bilag 1, artikel 20, eller i den specifikke kategori.

Stk. 3. Uden at det berører bilag 1, artikel 21, stk. 1, må Trafikstyrelsen frem til den 31. december 2024 anerkende erklæringer, der er fremsat af UAS-operatører i overensstemmelse med bilag 1, artikel 5, stk. 5, på grundlag af nationale standardscenarier eller tilsvarende, hvis disse nationale scenarier opfylder kravene i bilag 1, Del B, punkt UAS.SPEC.020. Sådanne erklæringer er gyldige frem til den 1. januar 2026.

Kapitel 3

Certifikater til flyvning i den åbne kategori

§ 4. Certifikater, som udstedes efter denne bekendtgørelse, bilag 1, er kun gyldige til flyvning i den åbne kategori på Færøerne.

Stk. 2. Certifikaterne udstedes som FO A1/A3 og FO A2 til brug i underkategorierne A1 og A3 samt A2 i den åbne kategori i henhold til UAS.OPEN.020 og UAS.OPEN.040 samt UAS.OPEN.030 i bilag 1, del A.

Stk. 3. A1/A3 certifikat og A2 certifikat, som er udstedt af danske myndigheder eller af andre europæiske myndigheder og EØS myndigheder, der har gennemført forordning 2019/947, kan anvendes i overensstemmelse med deres indhold til at flyve med ubemandede luftfartøjer på Færøerne.

Hændelser

§ 5. Hændelser efter bilag 1, artikel 19, skal indberettes til Trafikstyrelsen efter BL 8-10, uanset at det ubemandede luftfartøj, der er involveret i hændelsen, ikke er registreret i det danske nationalitetsregister. Fjernpiloten, der flyver det ubemandede luftfartøj, er at sidestille med luftfartøjschefen.

Vejledningsmateriale

§ 6. Vejledningsmateriale, Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems, som er udarbejdet af det Europæiske Luftfartsagentur, til den forordningstekst, der er gengivet i bilag 1, indeholder Acceptable Means of Compliance (AMC) og Guidance Material (GM). Vejledningen offentliggøres på Trafikstyrelsens hjemmeside og på www.uvmr.fo.

Stk. 2. En ansøger kan dokumentere overholdelse af kravene i bilag 1 ved at efterleve AMC materialet i vejledningen. I det omfang en ansøger ikke ønsker at leve op til kravene i bilag 1 ved at efterleve AMC materialet, skal ansøgeren i ansøgningen dokumentere, hvordan dennes ansøgning har en lige så god sikkerhed som den, AMC materialet giver.

Kapitel 4

Klageadgang

§ 7. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed i henhold til bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Strafbestemmelse

§ 8. Overtrædelse af bestemmelser i bilag 1 kan straffes med bøde og fængsel.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kommenterede [JD1]: Færøernes politi bemærker, at der bør angives et strafmaksimum, da det har betydning for eventuelle strafprocessuelle indgreb, jf. retsplejeloven.

Ikrafttræden

§ 9. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2024.

Stk. 2. BL 9-4, 3. udgave af 9. januar 2004, ophæves for Færøerne.

Stk. 2. Droneoperatører og fjernpiloter, der den 1. januar 2024 flyver ubemandede luftfartøjer på basis af et dronebevis eller en driftshåndbog, kan fortsat flyve på basis af dronebeviset eller driftshåndbogen indtil 31. december 2024.

Bilag 1

Læsevejledning:

A) I nærværende bilag forstås ved:

- 1) Forskellige kombinationer, hvori ordene "kompetente myndighed" indgår: Trafikstyrelsen.
- 2) Forskellige kombinationer, hvori ordet "medlemsstat" indgår, og hvor brugen af ordet har til formål at beskrive en opgavebeføjelse: "Trafikstyrelsen" eller den myndighed, som Trafikstyrelsen overlader opgaven til.
- 3) Forskellige kombinationer, hvori ordet "medlemsstat" indgår, og hvor henvisningen er udtryk for en henvisning til et område, hvor operationer med et UAS, der opfylder kravene i bilaget kan foregå: Det fysiske område, der udgøres af Færøerne.

B) Henvisninger til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer

Henvisninger til forordning 2019/945 i forordningsteksten i bilaget er ikke slettet, idet Færøerne og Danmark arbejder med at gennemføre forordning 2019/945 på Færøerne. Henvisninger til forordning 2019/945 og krav i denne forordning skal læses som krav, en producent af droner kan opfylde frivilligt, indtil forordningen er sat i kraft, og indtil overgangsreglerne i bekendtgørelsen og forordningen ikke længere er gældende.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/947

af 24. maj 2019

om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

Emne

I denne forordning fastsættes de nærmere bestemmelser for operation af ubemandede luftfartøjssystemer samt for personale, herunder fjernpiloter og organisationer, der er involveret i disse operationer.

Artikel 2

Definitioner

Ved anvendelsen af denne forordning gælder definitionerne i § 2.

Endvidere forstås ved:

1) »ubemandet luftfartøjssystem« (»UAS«): et ubemandet luftfartøj og udstyret til fjernkontrol af luftfartøjet

- 2) »operatør af ubemandet luftfartøjssystem« (»UAS-operatør«): enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere et eller flere UAS'er
- 3) »personforsamling«: forsamling, som personer ikke kan bevæge sig væk fra, på grund af at de tilstedeværende personer står så tæt
- 4) »geografisk UAS-zone«: et luftrumsudsnit afgrænset af den kompetente myndighed, som letter, begrænser eller udelukker UAS-operationer for at imødegå risici vedrørende flyvesikkerhed, privatlivets fred, beskyttelse af personoplysninger, luftfartssikkerhed eller miljøet i forbindelse med UAS-operationer
- 5) »robusthed«: karakteren af de afbødende foranstaltninger, der er baseret på en kombination af sikkerhedsgevinsten ved de afbødende foranstaltninger og den sikkerhed og integritet, der er opnået som følge af sikkerhedsgevinsten
- 6) »standardscenario«: en type UAS-operation i den specifikke kategori som defineret i tillæg 1 i bilaget, hvor der er opstillet en præcis liste over afbødende foranstaltninger, således at den kompetente myndighed kan forsikre sig om erklæringerne fra operatørerne om, at de vil anvende de afbødende foranstaltninger ved udførelsen af denne type operation
- 7) »flyvning inden for dronedeførerens synsvidde« — visual line of sight operation (»VLOS«): en type UAS-operation, hvor fjernpilotten selv kan opretholde en kontinuerlig visuel kontakt med det ubemandede luftfartøj, således at fjernpilotten kan kontrollere det ubemandede luftfartøjs flyvebane i forhold til andre luftfartøjer, personer og hindringer med henblik på at undgå kollisioner
- 8) »flyvning uden for dronedeførerens synsvidde« — beyond visual line of sight operation (»BVLOS«): en type UAS-operation, som ikke udføres i VLOS
- 9) »operatørcertifikat for lette UAS'er« — light UAS operator certificate (»LUC«): et certifikat udstedt af en kompetent myndighed til en UAS-operatør, jf. del C i bilaget
- 10) »modelflyveklub eller -forening«: en organisation, der er lovligt etableret i en medlemsstat med henblik på fritidsflyvninger, flyopvisninger, sportsaktiviteter eller konkurrenceaktiviteter med UAS'er
- 11) »farligt gods«: genstande eller stoffer, der kan udgøre en fare for sundhed, sikkerhed, ejendom eller miljøet i tilfælde af en hændelse eller et havari, som det ubemandede luftfartøj bærer som sin nyttelast, herunder navnlig:
- a) eksplosiver (masseeksplosionsfare, projektfare, mindre eksplosionsfare, større brandfare, sprængstoffer, ekstremt ufølsomme sprængstoffer)
 - b) gasser (antændelig gas, ikkeantændelig gas, giftgas, oxygen, indåndingsfare)
 - c) brandfarlige væsker (brandfarlige væsker, brændstof, brændselsolie, benzin)
 - d) brandfarlige faste stoffer (brandfarlige faste stoffer, selvantændelige faste stoffer, der er farlige, når de er våde)
 - e) oxiderende stoffer og organiske peroxider
 - f) giftige og smitsomme stoffer (gift, biologisk fare)

- g) radioaktive stoffer
- h) ætsende stoffer

- 12) »nyttelast«: instrumenter, mekanismer, udstyr, dele, apparater, tilbehør eller ekstraudstyr, herunder kommunikationsudstyr, som er installeret i eller fastgjort til luftfartøjet, og som ikke anvendes eller er bestemt til at anvendes ved operationer eller kontrol med et luftfartøj under flyvning, og som ikke er en del af et flyskrog, en motor eller propeller
- 13) »direkte fjernidentifikation«: et system, der sikrer lokal transmission af oplysninger om et ubemandet luftfartøj i drift, herunder mærkningen af det ubemandede luftfartøj, således at disse oplysninger kan opnås uden fysisk adgang til det ubemandede luftfartøj
- 14) »follow-me-tilstand«: en UAS-driftstilstand, hvor det ubemandede luftfartøj konstant følger fjernpiloten inden for en forud fastsat radius
- 15) »geo-awareness«: en funktion, som på grundlag af oplysningerne fra medlemsstaterne detekterer en potentiell overtrædelse af luftrumsrestriktioner og advarer fjernpiloterne, således at de kan gribe hurtigt og effektivt ind for at forhindre denne overtrædelse
- 16) »privatbygget UAS«: et UAS, der er samlet eller fremstillet til byggerens egen brug, og ikke et UAS, der er samlet ved brug af en række dele, som er bragt i omsætning som et samlesæt
- 17) »autonom operation«: en operation, hvor et ubemandet luftfartøj fungerer, uden at fjernpiloten kan gribe ind
- 18) »uvedkommende personer«: personer, der ikke deltager i UAS-operationen, eller som ikke er bekendt med UAS-operatørens instrukser og sikkerhedsforholdsregler
- 19) »gøre tilgængelig på markedet«: enhver levering af et produkt med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse på Færøerne som led i erhvervsvirksomhed mod eller uden vederlag
- 20) »bringe i omsætning«: første tilgængeliggørelse af et produkt på Færøerne
- 21) »kontrolleret område på land«: det område på land, hvor UAS'et opereres, og inden for hvilket UAS-operatøren kan sikre, at der kun er de involverede personer til stede
- 22) »maksimal startmasse« (»MTOM«): det ubemandede luftfartøjs maksimale masse, inklusive nyttelast og brændstof, som defineret af fabrikanten eller byggeren, hvorved det ubemandede luftfartøj kan opereres
- 23) »ubemandet svævefly«: et ubemandet luftfartøj, som under flyvning bæres oppe af luftens dynamiske reaktioner mod de faste løfteflader, hvis frie flyvning ikke afhænger af en motor. Det kan udstyres med en motor, der skal anvendes i nødstilfælde.

- 24) »observatør for ubemandede luftfartøjer«: en person, der er positioneret parallelt med fjernpiloten, og som gennem visuel observation af det ubemandede luftfartøj bistår fjernpiloten med at holde det ubemandede luftfartøj i VLOS og udføre flyvningen sikkert
- 25) »luftrumsobservatør«: en person, der bistår fjernpiloten ved at foretage en simpel afsøgning med det blotte øje af det luftrum, hvori det ubemandede luftfartøj opererer, for at opdage potentielle farer i luften
- 26) »fjernbetjeningsenhed (CU)«: udstyr eller udstyrssystem til fjernkontrol af ubemandede luftfartøjer som defineret i § 2, nr. 1, som støtter kontrollen med eller overvågningen af det ubemandede luftfartøj i enhver fase af flyvningen, bortset fra infrastruktur til støtte for C2 (kommando og kontrol) link-service
- 27) »C2 link-service«: (kommando- og kontrolforbindelsestjeneste): en kommunikationstjeneste, som leveres af en tredjepart, og med hvilken der tilvejebringes kommando og kontrol mellem det ubemandede luftfartøj og fjernbetjeningsenheden
- 28) »flyvegeografi«: det rumligt og tidsmæssigt afgrænsede luftrumsudsnit, hvori UAS-operatøren påtænker at udføre operationen i henhold til de normale procedurer, der er beskrevet i bilagets tillæg 5, punkt 6), litra c)
- 29) »flyvegeografisk område«: flyvegeografiens projektion på jordens overflade
- 30) »beredskabsudsnit«: luftrumsudsnittet uden for flyvegeografien, hvis der anvendes beredskabsprocedurer som beskrevet i bilagets tillæg 5, punkt 6), litra d)
- 31) »beredskabsområde«: beredskabsudsnittets projektion på jordens overflade
- 32) »operationelt udsnit«: kombinationen af flyvegeografien og beredskabsudsnittet
- 33) »bufferzone for risici på jorden«: et område over jordens overflade, som omgiver det operationelle udsnit, og som er specificeret med henblik på at minimere risikoen for tredjemand på overfladen i det tilfælde, at det ubemandede luftfartøj forlader det operationelle udsnit
- 34) »nat«: timerne mellem slutningen af tussmørke om aftenen (civil definition) og begyndelsen af tussmørke om morgenen (civil definition).

▼B

Artikel 3

Kategorier af UAS-operationer

UAS-operationer udføres i den åbne, specifikke eller certificerede kategori som fastlagt i artikel 4, 5 og 6 på følgende betingelser:

- a) Ved UAS-operationer i den åbne kategori kræves ikke en forudgående operationstilladelse eller en operationel erklæring fra UAS-operatøren forud for operationen.

b) Ved UAS-operationer i den specifikke kategori kræves en operationstilladelse udstedt af den kompetente myndighed i henhold til artikel 12 eller en tilladelse udstedt i henhold til artikel 16 eller under de i artikel 5, stk. 5, fastlagte omstændigheder en erklæring fra UAS-operatøren.

c) Ved UAS-operationer i den specifikke kategori kræves UAS-certificering i henhold til delegeret forordning (EU) 2019/945 og certificering af operatøren og, hvor det er relevant, certificering af fjernpiloten.

Artikel 4

UAS-operationer i den åbne kategori

1. Operationer klassificeres kun som UAS-operationer i den åbne kategori, hvis følgende krav er opfyldt:

a) UAS'et tilhører en af de klasser, der er fastsat i delegeret forordning (EU) 2019/945, eller er privathygget eller opfylder betingelserne fastsat i artikel 20.

b) Det ubemandede luftfartøj har en maksimal startmasse på under 25 kg.

c) Fjernpiloten sikrer, at det ubemandede luftfartøj holdes på sikker afstand af mennesker, og at det ikke overflyver personforsamlinger.

d) Fjernpiloten opretholder et ubemandet luftfartøj i VLOS til enhver tid, undtagen ved flyvning i follow-me-tilstand eller i forbindelse med brug af en observatør af det ubemandede luftfartøj, jf. del A i bilaget.

e) Under flyvningen holdes det ubemandede luftfartøj inden for en afstand af 120 m fra det tætteste punkt på jordens overflade, undtagen ved overflyvning af en hindring, jf. del A i bilaget.

f) Det ubemandede luftfartøj transporterer ikke farligt gods og nedkaster ikke materiale under flyvningen.

2. UAS-operationer i den åbne kategori opdeles i tre underkategorier på grundlag af kravene i del A i bilaget.

Artikel 5

UAS-operationer i den specifikke kategori

1. Hvis et af de krav, der er fastsat i artikel 4 eller i del A i bilaget, ikke er opfyldt, indhenter UAS-operatøren en operationstilladelse i henhold til artikel 12 fra den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor operatøren er registreret.

2. Ved ansøgning til en kompetent myndighed om en operationstilladelse i henhold til artikel 12 foretager operatøren en risikovurdering i overensstemmelse med artikel 11 og indsender denne sammen med ansøgningen, herunder med forslag til passende afbødende foranstaltninger.

3. I overensstemmelse med UAS.SPEC.040 i del B i bilaget udsteder den kompetente myndighed en operationstilladelse, hvis den vurderer, at de operationelle risici er tilstrækkelig afbødet i henhold til artikel 12.

4. Den kompetente myndighed angiver, om operationstilladelsen vedrører:

a) tilladelsen til en enkelt operation eller en række operationer, der er specificeret i tid eller sted eller begge dele. Operationstilladelsen skal indeholde den tilknyttede nøjagtige liste over afbødende foranstaltninger

b) godkendelsen af et LUC i overensstemmelse med del C i bilaget.

▼MI

5. Hvis UAS-operatøren fremsender en erklæring til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten i overensstemmelse med UAS.SPEC.020 i del B i bilaget for en operation, der opfylder kriterierne i et standardscenario fastsat i tillæg 1 til dette bilag, er UAS-operatøren ikke forpligtet til at indhente en operationstilladelse i henhold til denne artikels stk. 1-4, og den procedure, der er fastlagt i artikel 12, stk. 5, finder anvendelse. UAS-operatøren anvender den erklæring, der er omhandlet i tillæg 2 til nævnte bilag.

▼B

6. En operationstilladelse eller en erklæring kræves ikke for:

a) UAS-operatører, der er indehavere af et LUC med relevante beføjelser i overensstemmelse med UAS.LUC.060 i bilaget

b) operationer, som udføres i modellflyveklubber eller -foreninger, der har opnået en tilladelse i henhold til artikel 16.

Artikel 6

UAS-operationer i den certificerede kategori

1. Operationer klassificeres kun som UAS-operationer i den certificerede kategori, hvis følgende krav er opfyldt:

a) UAS'et er certificeret i henhold til artikel 40, stk. 1, litra a), b) og c), i delegeret forordning (EU) 2019/945

b) operationen udføres på en af følgende betingelser:

i) over personforsamlinger

ii) involverer persontransport

iii) involverer transport af farligt gods, som kan medføre en høj risiko for tredjeparter i tilfælde af ulykker.

2. UAS-operationer klassificeres desuden som UAS-operationer i den certificerede kategori, når den kompetente myndighed på grundlag af den i artikel 11 omhandlede risikovurdering mener, at risikoen forbundet med operationen ikke i tilstrækkelig grad kan afbødes uden certificering af UAS'et og af UAS-operatøren og, hvor det er relevant, uden certificering af fjernpiloten.

Artikel 7

Regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

1. UAS-operationer i den åbne kategori skal overholde de driftsbegrænsninger, der er fastsat i del A i bilaget.

2. UAS-operationer i den specifikke kategori skal overholde de driftsbegrænsninger, der er fastsat i den i artikel 12 omhandlede operationstilladelse eller i den i artikel 16 omhandlede tilladelse eller som fastsat i et standardscenario opstillet i tillæg 1 til bilaget, jf. erklæring fra UAS-operatøren.

Dette stykke finder ikke anvendelse, hvis UAS-operatøren er indehaver af et LUC med relevante beføjelser.

UAS-operationer i den specifikke kategori er underlagt de gældende operationelle krav, der er fastsat i BL 7-1.

3. UAS-operationer i den certificerede kategori er underlagt de gældende operationelle krav, der er fastsat i BL 7-1 og BL 5-50.

Artikel 8

Regler og procedurer for fjernpiloters kompetence

1. Fjernpiloter, som opererer UAS'er i den åbne kategori, skal opfylde kompetencekravene i del A i bilaget.

2. Fjernpiloter, som opererer UAS'er i den specifikke kategori, skal opfylde de fastsatte kompetencekrav i operationstilladelsen fra den kompetente myndighed eller i det standardscenario, der er opstillet i tillæg 1 til bilaget, eller i LUC'et, og de skal som minimum have kompetencer inden for:

- a) anvendelse af operationelle procedurer (normale procedurer, beredskabs- og nødprocedurer, flyveplanklægning, inspektioner før og efter flyvning)
- b) styring af luftfartskommunikation
- c) kontrol af det ubemandede luftfartøjs flyvebane og automatisering
- d) lederskab, teamwork og selvforvaltning
- e) problemløsning og beslutningstagning
- f) situationsbevidsthed
- g) håndtering af arbejdsbyrder
- h) koordinering eller overdragelse, alt efter hvad der er relevant.

3. Fjernpiloter, som opererer i modellflyveklubber eller -foreninger, skal opfylde de mindstekrav til kompetencer, der er fastsat i tilladelsen udstedt i henhold til artikel 16.

Artikel 9

Aldersgrænse for fjernpiloter

1. Fjernpiloter, som opererer et UAS i den åbne kategori og i den specifikke kategori, skal være mindst 16 år.

2. Der er ikke fastsat en aldersgrænse for fjernpiloter:

- a) der opererer i underkategori A1, jf. del A i bilaget til denne forordning, med et UAS i klasse C0 som defineret i del 1 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945, der er legetøj med en maksimal startmasse på under 250 g
- b) for privatbyggede UAS'er med en maksimal startmasse på under 250 g
- c) der opererer under direkte tilsyn af en fjernpilot, som opfylder betingelserne i stk. 1 og artikel 8.

3. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen på grundlag af en risikobaseret tilgang, hvor der tages hensyn til specifikke risici forbundet med operationerne på deres område:

- a) for fjernpilotprojekter, der opererer i den åbne kategori, med op til fire år
- b) for fjernpilotprojekter, der opererer i den specifikke kategori, med op til to år.

4. Hvis en medlemsstat sænker aldersgrænsen for fjernpiloter, må disse fjernpiloter kun operere et UAS på den pågældende medlemsstats område.
5. Medlemsstaterne kan fastsætte en anden aldersgrænse for fjernpiloter i modellflyveklubber eller -foreninger, i den tilladelse, der udstedes i henhold til artikel 16.

Artikel 10

Regler og procedurer for ubemandede luftfartøjers luftdygtighed

UAS'er, der anvendes til de operationer, som er fastlagt i denne forordning, skal opfylde de tekniske krav og regler og procedurer for luftdygtighed, der er fastlagt i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til artikel 58 i forordning (EU) 2018/1139, i det omfang regler svarende til de delegerede retsakter finder anvendelse på Færøerne, medmindre de er privatbygget eller anvendes til de i artikel 16 omhandlede operationer eller opfylder betingelserne i artikel 20.

Artikel 11

Regler for gennemførelse af en operationel risikovurdering

1. En operationel risikovurdering skal omfatte:
 - a) en beskrivelse af UAS-operationens karakter
 - b) forslag til passende operationelle sikkerhedsmål
 - c) identificering af risiciene ved operationen på jorden og i luften under hensyntagen til følgende:
 - i) i hvilket omfang aktiviteten kan være til fare for tredjeparter eller ejendom på jorden
 - ii) det pågældende ubemandede luftfartøjs kompleksitet, præstationer og operationelle egenskaber
 - iii) formålet med flyvningen, UAS-typen, sandsynligheden for kollision med andre luftfartøjer og den luftrumsklasse, der anvendes
 - iv)

UAS-operationens eller -aktivitetens type, omfang og kompleksitet, herunder, hvis det er relevant, trafikmængde og type, der håndteres af den ansvarlige organisation eller person

 - v) i hvilket omfang de personer, der berøres af risiciene ved UAS-operationen, har mulighed for at vurdere disse risici og udøve kontrol over dem
 - d) identificering af en række mulige risikobegrænsende foranstaltninger
 - e) fastlæggelse af den nødvendige grad af robusthed af de udvalgte afbødende foranstaltninger, således at operationen kan udføres sikkert.
2. Beskrivelsen af UAS-operationen skal som minimum omfatte en beskrivelse af:
 - a) arten af de udførte aktiviteter
 - b) driftsforholdene og det geografiske område for den planlagte operation, navnlig den overfløjne befolkning, orografi, luftrumstyper, det luftrumsudsnit, hvor operationen vil finde sted, og det luftrumsudsnit, der skal anvendes som en nødvendig risikobuffer, herunder de operationelle krav til geografiske zoner
 - c) operationens kompleksitet, herunder planlægning og gennemførelse, personalets kompetencer, erfaring og sammensætning og nødvendige tekniske hjælpemidler til gennemførelse af operationen
 - d) UAS'et tekniske egenskaber, herunder dets præstation under betingelserne for den planlagte operation, og i givet fald UAS'ets registreringsnummer
 - e) personalets kompetence til at gennemføre operationen, herunder dets sammensætning, rolle, ansvarsområder, uddannelse og nylige erfaringer.

3. I vurderingen skal der foreslås et målniveau for sikkerheden, som svarer til sikkerhedsniveauet inden for bemanded luftfart, i lyset af den særlige karakter af UAS-operationer.

4. Risikoafdækningen skal omfatte en afdækning af alle følgende aspekter:

a) risikoen på jorden ved operationen under hensyntagen til den pågældende type operation og de betingelser, hvorunder operationen finder sted, herunder som minimum følgende kriterier:

i) VLOS eller BVLOS

ii) befolkningstæthed i de overfløjne områder

iii) flyvning over en personforsamling

iv) det ubemandede luftfartøjs dimensioner.

b) risikoen i luften ved operationen under hensyntagen til alle følgende aspekter:

i) det præcise luftrumsudsnit, hvor operationen vil finde sted, og det luftrumsudsnit, der skal anvendes til beredskabsprocedurer

ii) luftrumsklassen

iii) indvirkningen på anden lufttrafik og lufttrafikstyring (ATM) og navnlig:

— operationens højde

— kontrolleret luftrum/ukontrolleret luftrum

— flyveplads/ikke flyveplads

— luftrum over byområder/landdistrikter

— adskillelse fra anden trafik.

5. Ved identifikation af de mulige afbødende foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå det foreslåede målniveau for sikkerheden, tages der hensyn til følgende muligheder:

a) inddæmningsforanstaltninger for mennesker på jorden

b) strategiske driftsbegrænsninger for UAS-operationen, navnlig:

i) begrænsning af de geografiske områder, hvor operationen finder sted

ii) begrænsning af varigheden af eller tidsplanen for operationen

c) strategisk afbødning gennem fælles flyveregler eller fælles luftrumsstruktur og -tjenester

d) evne til at håndtere eventuelle ugunstige driftsbetingelser

e) organisatoriske faktorer såsom drifts- og vedligeholdelsesprocedurer udarbejdet af UAS-operatøren og vedligeholdelsesprocedurer, der er i overensstemmelse med fabrikantens brugerhåndbog

f) kompetence- og ekspertiseniveauet for det personale, der er involveret i flyvningens sikkerhed

g) risikoen for menneskelige fejl ved anvendelsen af de operationelle procedurer

h) UAS'ets konstruktionskarakteristika og præstation, navnlig:

i) tilgængeligheden af midler til at afbøde risikoen for kollision

ii) tilgængeligheden af systemer, der begrænser kraften ved kollision eller det ubemandede luftfartøjs skrøbelighed

iii) UAS-konstruktion i overensstemmelse med anerkendte standarder og »fail-safe« design (fejlsikker konstruktion).

6. De foreslåede afbødende foranstaltningers robusthed vurderes for at afgøre, om de står i et rimeligt forhold til sikkerhedsmålene og risiciene forbundet med den planlagte operation, navnlig for at garantere sikkerheden i alle faser af operationen.

Udstedelse af operationstilladelser i den specifikke kategori

1. Den kompetente myndighed evaluerer risikovurderingen og robustheden af de afbødende foranstaltninger, som UAS-operatøren foreslår for at garantere UAS-operationens sikkerhed i alle faser af en flyvning.
2. Den kompetente myndighed tildeler en operationstilladelse, når det i evalueringen konkluderes, at:
 - a) de operationelle sikkerhedsmål tager højde for de risici, der er forbundet med operationen
 - b) kombinationen af afbødende foranstaltninger vedrørende driftsbetingelserne for udførelse af operationerne, det involverede personales kompetence og det ubemandede luftfartøjs tekniske egenskaber er tilstrækkelige og robuste nok til at garantere en sikker operation i lyset af de afdækkede risici på jorden og i luften
 - c) UAS-operatøren har fremsendt en erklæring, hvori denne bekræfter, at den planlagte operation er i overensstemmelse med den gældende forordning og nationale regler, navnlig for så vidt angår sikkerhed, privatlivets fred, databeskyttelse, erstatningsansvar, forsikring, sikkerhed og miljøbeskyttelse.
3. Hvis operationen ikke anses for at være tilstrækkelig sikker, underretter den kompetente myndighed ansøgeren herom og begrundet sit afslag på ansøgningen om en operationstilladelse.
4. Operationstilladelsen fra den kompetente myndighed skal indeholde detaljerede oplysninger om:
 - a) tilladelsens omfang
 - b) de specifikke betingelser, der finder anvendelse på:
 - i) UAS-operationen og driftsbegrænsningerne
 - ii) kompetencekravene til UAS-operatørerne og, hvis det er relevant, fjernpiloterne
 - iii) UAS'et tekniske egenskaber, herunder UAS-certificeringen, hvis det er relevant
 - c) følgende oplysninger:
 - i) UAS-operatørens registreringsnummer og UAS'ets tekniske egenskaber
 - ii) en henvisning til UAS-operatørens operationelle risikovurdering
 - iii) driftsbegrænsningerne og betingelserne for operationen
 - iv) de afbødende foranstaltninger, som UAS-operatøren skal anvende
 - v) lokaliteten eller lokaliteterne for den tilladte operation og eventuelle andre lokaliteter i en medlemsstat i henhold til artikel 13
 - vi) alle dokumenter og fortegnelser, der er relevante for den pågældende type operation og type af hændelser, der skal indberettes ud over dem, der er defineret i BL 8-10.
5. Efter modtagelsen af den i artikel 5, stk. 5, omhandlede erklæring skal den kompetente myndighed:
 - a) kontrollere, at den indeholder alle de elementer, der er anført i punkt 2 i UAS.SPEC.020 i bilaget
 - b) hvis dette er tilfældet, fremsende en bekræftelse af modtagelse og fuldstændighed til UAS-operatøren uden unødigt forsinkelse, således at operatøren kan påbegynde operationen.

Artikel 13

(Finder ikke anvendelse på Færøerne)

▼B

Artikel 14

Registrering af UAS-operatører og certificerede UAS'er

1. Medlemsstaterne etablerer og vedligeholder nøjagtige registreringssystemer for UAS'er, hvis konstruktion er underlagt certificering, og for UAS-operatører, hvis operation kan udgøre en risiko for sikkerheden, privatlivets fred, beskyttelsen af personoplysninger eller miljøet.
 2. Registreringssystemerne for UAS-operatører skal indeholde felter til registrering og udveksling af følgende oplysninger:
 - a) fulde navn og fødselsdato for fysiske personer og navn og identifikationsnummer for juridiske personer
 - b) UAS-operatørernes adresse
 - c) deres e-mailadresse og telefonnummer
 - d) et forsikringspolicensnummer for UAS'er, hvis dette kræves i henhold til national ret
 - e) juridiske persons bekræftelse af følgende erklæring: »Alt personale, der er direkte involveret i operationerne, har kompetence til at udføre deres opgaver, og UAS'et vil kun blive opereret af fjernpiloter med det fornødne kompetenceniveau«
 - f) operationstilladelser og LUC'er og erklæringer, der efterfølgende bekræftes i henhold til artikel 12, stk. 5, litra b).
 3. Registreringssystemerne for ubemandede luftfartøjer, hvis konstruktion skal certificeres, skal indeholde felter til registrering og udveksling af følgende oplysninger:
 - a) fabrikantens navn
 - b) fabrikantens betegnelse for det ubemandede luftfartøj
 - c) det ubemandede luftfartøjs serienummer
 - d) fulde navn, adresse, e-mailadresse og telefonnummer på den fysiske eller juridiske person, under hvis navn det ubemandede luftfartøj er registreret.
 4. (Finder ikke anvendelse på Færøerne)
 5. UAS-operatører skal registrere sig:
 - a) når de opererer et af følgende ubemandede luftfartøjer i den åbne kategori:
 - i) et ubemandet luftfartøj med en MTOM på 250 g eller derover eller som i tilfælde af sammenstød kan overføre over 80 joule kinetisk energi til et menneske
 - ii) et ubemandet luftfartøj, som er udstyret med en sensor, der kan registrere personoplysninger, medmindre det er legetøj med en maksimal startmasse på under 250 g
 - b) når de opererer i et ubemandet luftfartøj i den specifikke kategori uanset masse.
 6. UAS-operatører registrerer sig i Trafikstyrelsens register, når UAS-operatøren har sin bopæl (fysiske personer), eller sit hovedforretningssted (juridiske personer) på Færøerne, og sikrer, at registreringsoplysningerne er korrekte.
- Trafikstyrelsen udsteder et unikt digitalt registreringsnummer for UAS-operatører og for UAS'er, der skal registreres, således at de kan identificeres individuelt.
- Registreringsnummeret for UAS-operatører bestemmes på grundlag af standarder, der understøtter registreringssystemernes interoperabilitet.

7. Ejeren af et ubemandet luftfartøj, hvis konstruktion skal certificeres, registrerer det ubemandede luftfartøj.

Et ubemandet luftfartøjs nationalitet og registreringsmærke bestemmes i overensstemmelse med ICAO, bilag 7.

8. UAS-operatørerne skal angive deres registreringsnummer på alle ubemandede luftfartøjer, der opfylder betingelserne i stk. 5.

▼M1

9. Ud over de data, der er omhandlet i stk. 2, må medlemsstaterne indsamle yderligere identitetsoplysninger fra UAS-operatørerne.

▼B

Artikel 15

Driftsbetingelser for geografiske UAS-zoner

1. Ved afgrænsningen af geografiske UAS-zoner af hensyn til sikkerheden, privatlivets fred eller miljøet kan medlemsstaterne:

▼M1

a) forbyde visse eller alle UAS-operationer, stille særlige betingelser for visse eller alle UAS-operationer eller kræve en forudgående flyvetilladelse for visse eller alle UAS-operationer

▼B

b) underlægge UAS-operationer bestemte miljøstandarder

c) begrænse adgangen til visse UAS-klasser

d) begrænse adgangen til UAS'er udstyret med visse tekniske egenskaber, navnlig fjernidentifikationssystemer eller geo-awareness-systemer.

2. Medlemsstaterne kan på grundlag af en risikovurdering foretaget af den kompetente myndighed udpege visse geografiske zoner, hvor UAS-operationer er undtaget et eller flere af kravene i den åbne kategori.

3. Når medlemsstaterne i medfør af stk. 1 eller 2 afgrænser geografiske UAS-zoner til geo-awareness-formål, sikrer de, at oplysningerne om de geografiske UAS-zoner, herunder deres gyldighedsperiode, gøres offentligt tilgængelige i et fælles digitalt format.

Artikel 16

UAS-operationer inden for rammerne af modellflyveklubber eller -foreninger

1. Efter anmodning fra en modellflyveklub eller -forening kan den kompetente myndighed udstede en tilladelse til UAS-operationer i modellflyveklubber og -foreninger.

2. Den i stk. 1 omhandlede tilladelse udstedes i henhold til:

a) relevante nationale regler eller

b) etablerede procedurer, organisationsstrukturer og administrationssystemer i modelflyveklubben eller -foreningen, der sikrer, at:

i) fjernpiloter, som opererer i modelflyveklubber eller -foreninger, informeres om de betingelser og begrænsninger, der er fastlagt i tilladelsen udstedt af den kompetente myndighed

ii) fjernpiloter, som opererer i modelflyveklubber eller -foreninger, får hjælp til at opnå den minimumskompetence, der kræves for at operere UAS'et sikkert og i overensstemmelse med de betingelser og begrænsninger, der er fastlagt i tilladelsen

iii) modelflyveklubben eller -foreningen træffer passende foranstaltninger, når den informeres om, at en fjernpilot, der opererer i modelflyveklubber eller -foreninger, ikke overholder de betingelser og begrænsninger, der er fastlagt i tilladelsen, og underretter den kompetente myndighed om nødvendigt

iv) modelflyveklubben eller -foreningen efter anmodning fra den kompetente myndighed fremsender den nødvendige dokumentation med henblik på tilsyn og overvågning.

3. I den i stk. 1 omhandlede tilladelse fastsættes betingelserne for udførelse af operationer i modelflyveklubber eller -foreninger, og den gælder kun på den udstedende medlemsstats område.

4. ►C2 Medlemsstaterne kan give modelflyveklubber eller -foreninger tilladelse til at registrere deres medlemmer på medlemmernes vegne i de registreringssystemer, der er etableret i henhold til artikel 14. ◀ I modsat fald registrerer medlemmerne af modelflyveklubber eller -foreninger sig i henhold til artikel 14.

Artikel 17

Udpegning af den kompetente myndighed

1. Hver medlemsstat udpeger en eller flere enheder som den kompetente myndighed for de opgaver, der er omhandlet i artikel 18.

2. Udpeger en medlemsstat mere end én enhed som kompetent myndighed, skal den:

a) klart definere den enkelte kompetente myndigheds ansvarsområder

b) etablere passende koordinationsmekanismer mellem disse enheder for at sikre et effektivt tilsyn med alle organisationer og personer, der er omfattet af denne forordning.

Artikel 18

Den kompetente myndigheds opgaver

Den kompetente myndighed er ansvarlig for:

a) håndhævelse af denne forordning

b) udstedelse, suspension eller tilbagekaldelse af UAS-operatørcertifikater og certifikater til fjernpiloter, der udfører UAS-operationer i den certificerede kategori

c) udstedelse af et bevis til fjernpiloter for gennemførelse af en onlineteorioprøve i henhold til UAS.OPEN.020 og UAS.OPEN.040 i bilaget og udstedelse, ændring, suspension, begrænsning eller tilbagekaldelse af kompetencecertifikater for fjernpiloter i henhold til UAS.OPEN.030 i bilaget

d) udstedelse, ændring, suspension, begrænsning eller tilbagekaldelse af operationstilladelser og LUC'er og kontrol af fuldstændigheden af de erklæringer, der skal fremsendes for at udføre UAS-operationer i den specifikke kategori

- e) opbevaring af dokumenter, fortegnelser og rapporter om UAS-operationstilladelser, erklæringer, kompetencecertifikater for fjernpiloter og LUC'er
- f) tilrådighedsstillelse af oplysninger om geografiske UAS-zoner, som medlemsstaterne har afgrænset og etableret i deres nationale luftrum, i et fælles digitalt format
- g) udstedelse af en bekræftelse af modtagelse og fuldstændighed i overensstemmelse med artikel 12, stk. 5, litra b), eller en bekræftelse i overensstemmelse med artikel 13, stk. 2
- h) udvikling af et risikobaseret system for tilsyn med:
 - i) UAS-operatører, der har fremsendt en erklæring eller er indehavere af en operationstilladelse eller et LUC
 - ii) modellflyveklubber eller -foreninger med en tilladelse som omhandlet i artikel 16
- i) for operationer, der ikke henhører under den åbne kategori — fastlæggelse af revisionsplanlægning på grundlag af risikoprofilen, efterlevelsensniveauet og sikkerhedsresultaterne for UAS-operatører, der har indsendt en erklæring eller er indehavere af et certifikat udstedt af den kompetente myndighed
- j) for operationer, der ikke henhører under den åbne kategori — udførelse af inspektioner af UAS-operatører, der har fremsendt en erklæring eller er indehavere af et certifikat udstedt af den kompetente myndighed, der fører tilsyn med UAS'er, og sikring af, at UAS-operatører og fjernpiloter overholder denne forordning
- k) gennemførelse af et system til afdækning og undersøgelse af tilfælde af manglende overholdelse, som kan tilskrives UAS-operatører, der opererer i den åbne eller specifikke kategori, og som indberettes i henhold til artikel 19, stk. 2
- l) information og vejledning til UAS-operatører, der fremmer sikkerheden ved UAS-operationer
- m) etablering og vedligeholdelse af registreringssystemer for UAS'er, hvis konstruktion skal certificeres, og for UAS-operatører, hvis operation kan udgøre en risiko for sikkerheden, privatlivets fred, beskyttelsen af personoplysninger eller miljøet.

Artikel 19

Sikkerhedsoplysninger

1. (Finder ikke anvendelse på Færøerne)
2. UAS-operatøren indberetter oplysninger om sikkerhedsrelaterede begivenheder til Trafikstyrelsen og udveksler oplysninger om sit UAS i overensstemmelse med BL 8-10.
3. (Finder ikke anvendelse på Færøerne)
4. Efter modtagelsen af de i stk. 2 omhandlede oplysninger træffer den kompetente myndighed de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe eventuelle sikkerhedsproblemer på grundlag af den bedste tilgængelige dokumentation og analyse under hensyntagen til den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige aspekter af luftfartssikkerhed og mellem luftfartssikkerhed, cybersikkerhed og andre tekniske aspekter af luftfartsreglerne.
5. Når den kompetente myndighed træffer foranstaltninger i henhold til stk. 4, underretter myndigheden straks alle relevante berørte parter og organisationer, der skal overholde disse foranstaltninger.

Artikel 20

Særlige bestemmelser vedrørende anvendelse af visse UAS'er i den åbne kategori

UAS-typer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF ⁽¹⁾ i det omfang regler svarende til afgørelsen finder anvendelse på Færøerne, som ikke er i overensstemmelse med delegeret forordning (EU) 2019/945, og som ikke er privatbygget, kan fortsat opereres på følgende betingelser, hvis de er bragt i omsætning inden den ►M4 1. januar 2025 ◄ :

- a) i underkategori A1 som defineret i del A i bilaget, forudsat at det ubemandede luftfartøj har en maksimal startmasse på under 250 g, inklusive nyttelast
- b) i underkategori A3 som defineret i del A i bilaget, forudsat at det ubemandede luftfartøj har en maksimal startmasse på under 25 kg, inklusive nyttelast.

Artikel 21

Tilpasning af tilladelser, erklæringer og certifikater

1. Tilladelser udstedt til UAS-operatører, kompetencecertifikater for fjernpiloter og erklæringer fra UAS-operatører eller tilsvarende dokumentation udstedt på grundlag af national lovgivning er gyldige indtil den ►M2 1. januar 2022 ◄ .

2. Inden den ►M2 1. januar 2022 ◄ konverterer medlemsstaterne i overensstemmelse med denne forordning deres eksisterende kompetencecertifikater for fjernpiloter og tilladelser til eller erklæringer fra UAS-operatører eller tilsvarende dokumentation, herunder dem, der er udstedt i perioden indtil denne dato, i henhold til denne forordning.

3. Uanset artikel 14 kan UAS-operationer, der udføres i modelflyveklubber eller -foreninger, fortsat udføres i henhold til relevante nationale regler og uden en tilladelse i henhold til artikel 16 indtil den ►M2 1. januar 2025 ◄ .

▼M1

Artikel 22

Overgangsbestemmelser

▼M4

Med forbehold af artikel 20 kan UAS'er i den åbne kategori, som ikke opfylder kravene i del 1-5 i bilaget til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 ⁽²⁾, anvendes i en overgangsperiode, der udløber den 31. december 2024, på følgende betingelser:

▼M1

- a) ubemandede luftfartøjer med en startmasse på under 500 g skal opereres i overensstemmelse med de operationelle krav, der er fastlagt i punkt 1 i UAS.OPEN.020 i del A i bilaget, af en fjernpilot med et kompetenceniveau, der er fastlagt af den pågældende medlemsstat
- b) ubemandede luftfartøjer med en startmasse på under 2 kg skal opereres ved at holde luftfartøjet i en horisontal afstand på mindst 50 m fra mennesker, og fjernpiloterne skal have et kompetenceniveau, der som minimum svarer til det, der er fastlagt i punkt 2 i UAS.OPEN.030 i del A i bilaget
- c) ubemandede luftfartøjer med en startmasse på under 25 kg skal opereres i overensstemmelse med de operationelle krav, der er fastlagt i punkt 1 og 2 i UAS.OPEN.040, og fjernpiloterne skal

have et kompetenceniveau, der som minimum svarer til det, der er fastlagt i punkt 4. litra b), i UAS.OPEN.020 i del A i bilaget.

Artikel 23

(Anvendes ikke på Færøerne)

▼MI

BILAG

UAS-OPERATIONER I DEN »ÅBNE« KATEGORI OG I DEN »SPECIFIKKE« KATEGORI

DELA

UAS-OPERATIONER I DEN ÅBNE KATEGORI

UAS.OPEN.010 Generelle bestemmelser

- 1) UAS-operationer i den åbne kategori opdeles i tre underkategorier A1, A2 og A3 på grundlag af operationelle begrænsninger, krav til fjernpiloten og tekniske krav til UAS'er.
- 2) Hvis UAS-operationen omfatter flyvning af et ubemandet luftfartøj fra et naturligt højdedrag i terrænet eller over terræn med naturlige bakker, skal det ubemandede luftfartøj holdes inden for en afstand af 120 m fra det nærmeste punkt på jordens overflade. Målingen af afstande tilpasses terrænets geografiske forhold såsom flade områder, bakkeområder og bjerge.
- 3) Ved flyvning med et ubemandet luftfartøj inden for en horisontal afstand på 50 m fra en kunstig hindring på over 105 m må UAS-operationens maksimale højde forøges op til 15 m over hindringens højde efter anmodning fra den enhed, der er ansvarlig for hindringen.
- 4) Uanset punkt 2 må ubemandede svævefly med en MTOM, inklusive nyttelast, på under 10 kg, flyves i en afstand på over 120 m fra det nærmeste punkt på jordens overflade, forudsat at det ubemandede svævefly ikke flyves i en højde på mere end 120 m over fjernpiloten på noget tidspunkt.

UAS.OPEN.020 UAS-operationer i underkategori A1

UAS-operationer i underkategori A1 skal opfylde alle følgende betingelser:

- 1) de udføres på en sådan måde, at det ubemandede luftfartøjs fjernpilot ikke overflyver personforsamlinger og med rimelighed forventer, at ingen uvedkommende personer vil blive overfløjet, hvis der er tale om et ubemandet luftfartøj som omhandlet i punkt 5, litra d). I tilfælde af uventet overflyvning af uvedkommende personer skal fjernpiloten så vidt muligt reducere det tidsrum, hvor det ubemandede luftfartøj overflyver disse personer
- 2) de udføres på en sådan måde, at det ubemandede luftfartøjs fjernpilot må overflyve uvedkommende personer, men aldrig overflyver personforsamlinger, hvis der er tale om et ubemandet luftfartøj som omhandlet i punkt 5, litra a), b) eller c)
- 3) uanset artikel 4, stk. 1, litra d), holdes luftfartøjet ved flyvning i follow-me-tilstand i en afstand på op til 50 m fra fjernpiloten
- 4) de udføres af en fjernpilot:
 - a) der har et godt kendskab til de anvisninger, UAS-fabrikanten stiller til rådighed

b) der har fuldført et onlinekursus og bestået en onlineteoriprøve, afholdt af den kompetente myndighed eller af en enhed der er udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed, med et resultat på mindst 75 % af den højst opnåelige pointsum, hvis der er tale om et ubemandet luftfartøj i klasse C1 som defineret i del 2 i bilaget til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945. Prøven skal bestå af 40 multiple choice-spørgsmål behørigt fordelt på følgende emner:

- i) luftfartssikkerhed
- ii) luftrumsrestriktioner
- iii) luftfartsregler
- iv) menneskelig ydeevne og menneskelige begrænsninger
- v) operationelle procedurer
- vi) generel viden om UAS'er
- vii) beskyttelse af privatlivets fred og databeskyttelse
- viii) forsikring
- ix) sikkerhed (security).

5) de udføres med et ubemandet luftfartøj, der:

- a) har en MTOM, inklusive nyttelast, på under 250 g og en maksimal flyvehastighed på under 19 m/s, hvis der er tale om et privatbygget UAS, eller
- b) opfylder kravene i artikel 20, litra a)
- c) er mærket som klasse C0 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 1 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945, eller
- d) er mærket som klasse C1 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 2 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945 og opereres med aktive og opdaterede direkte fjernidentifikationssystemer og geo-awareness-funktioner.

UAS.OPEN.030 UAS-operationer i underkategori A2

UAS-operationer i underkategori A2 skal opfylde alle følgende betingelser:

1) de udføres på en sådan måde, at det ubemandede luftfartøj ikke overflyver uvedkommende personer, og UAS-operationerne skal udføres i en sikker horisontal afstand på mindst 30 meter fra dem. Fjernpiloten må reducere den horisontale sikkerhedsafstand til minimum 5 m fra uvedkommende personer ved flyvning af et ubemandet luftfartøj i energibesparende tilstand og efter en vurdering af:

- a) vejrforhold
- b) det ubemandede luftfartøjs præstationer
- c) segregation af det overfløjne område

2) de udføres af en fjernpilot, som har et godt kendskab til de anvisninger, UAS-fabrikanten stiller til rådighed, og som er indehaver af et kompetencecertifikat for fjernpiloter udstedt af den kompetente myndighed eller af en enhed, der er udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed. Dette certifikat udstedes, når alle følgende betingelser er opfyldt i den angivne rækkefølge:

- a) gennemførelse af et onlinekursus og bestået onlineteoriprøve, jf. punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020
- b) gennemførelse af praktisk selvuuddannelse i driftsbetingelserne i underkategori A3, jf. punkt 1 og 2 i UAS.OPEN.040
- c) erklæring om gennemførelse af den i litra b) omhandlede praktiske selvuuddannelse og bestået ► C1 supplerende teoriprøve ◀ afholdt af den kompetente myndighed eller af en enhed,

der er udpeget af den kompetente myndighed i en medlemsstat, med et resultat på mindst 75 % af den højst opnåelige pointsum. Prøven skal omfatte mindst 30 multiple choice-spørgsmål, som har til formål at vurdere fjernpilotens kendskab til de tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici på jorden, behørigt fordelt på følgende emner:

- i) meteorologi
- ii) UAS-flyvepræstation
- iii) tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici på jorden

3) de udføres med et ubemandet luftfartøj, som er mærket som klasse C2 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 3 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945 og opereres med aktive og opdaterede direkte fjernidentifikationssystemer og geo-awareness-funktioner.

UAS.OPEN.040 UAS-operationer i underkategori A3

UAS-operationer i underkategori A3 skal opfylde alle følgende betingelser:

1) de udføres i et område, hvor fjernpilotten med rimelighed forventer, at ingen uvedkommende personer vil blive bragt i fare i det område, hvor det ubemandede luftfartøj opereres, under hele UAS-operationen

2) de udføres i en sikker horisontal afstand på mindst 150 m fra områder, der bruges til beboelse, erhverv, industri eller rekreative formål

3) de udføres af en fjernpilot, som har et godt kendskab til de anvisninger, UAS-fabrikanten stiller til rådighed, og som har gennemført et onlinekursus og bestået en online-teori-prøve, jf. punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020

4) de udføres med et ubemandet luftfartøj, der:

- a) har en MTOM, inklusive nyttelast, på under 25 kg, hvis der er tale om et privatbygget UAS, eller
- b) opfylder kravene i artikel 20, litra b)
- c) er mærket som klasse C2 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 3 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945 og opereres med aktive og opdaterede direkte fjernidentifikationssystemer og geo-awareness-funktioner, eller
- d) er mærket som klasse C3 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 4 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945 og opereres med aktive og opdaterede direkte fjernidentifikationssystemer og geo-awareness-funktioner, eller
- e) er mærket som klasse C4 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 5 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945.

UAS.OPEN.050 UAS-operatørens ansvarsområder

UAS-operatøren skal varetage alle følgende opgaver:

1) udvikle operationelle procedurer, der er tilpasset den pågældende type operation og den involverede risiko

2) sikre, at alle operationer anvender radiofrekvenser på en effektiv måde og understøtter en effektiv radiofrekvensanvendelse, med henblik på at undgå skadelig interferens

3) udpege en fjernpilot for hver flyvning

4) sikre, at fjernpiloterne og alt andet personale, der udfører en opgave til støtte for operationerne, har et godt kendskab til de anvisninger, som UAS-fabrikanten stiller til rådighed, og:

- a) har den fornødne kompetence i underkategorien for de påtænkte UAS-operationer i overensstemmelse med UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 eller UAS.OPEN.040 til at udføre deres opgaver, eller — for andet personale end fjernpiloten — have fuldført en af operatøren udviklet praktisk uddannelse på arbejdsstedet
- b) har et indgående kendskab til UAS-operatørens procedurer
- c) modtager oplysninger af relevans for den påtænkte UAS-operation om geografiske zoner, der er offentliggjort af den medlemsstat, hvor operationen skal finde sted, i henhold til artikel 15

5) ajourføre oplysningerne i geo-awareness-systemet, når det er relevant alt efter den lokalitet, hvor operationen påtænkes at skulle finde sted

6) hvis der er tale om en operation med et ubemandet luftfartøj i en af de klasser, der er defineret i del 1-5 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945, sikre:

- a) at UAS'et ledsages af den tilknyttede overensstemmelseserklæring, herunder en henvisning til den relevante klasse, og
- b) at identifikationsmærket for den pågældende klasse er anbragt på det ubemandede luftfartøj

7) sikre, at alle involverede personer, der er til stede i operationsområdet, er underrettet om risiciene og udtrykkeligt har sagt ja til at deltage, hvis der er tale om en UAS-operation i underkategori A2 eller A3.

UAS.OPEN.060 Fjernpilots ansvarsområder

1) Inden påbegyndelsen af en UAS-operation skal fjernpiloten:

- a) have den fornødne kompetence i underkategorien for de påtænkte UAS-operationer i overensstemmelse med UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 eller UAS.OPEN.040 til at udføre sin opgave og dokumentere sin kompetence til at operere UAS'et, undtagen ved operation af ubemandede luftfartøjer som omhandlet i punkt 5, litra a), b) og c), i UAS.OPEN.020
- b) have indhentet ajourførte oplysninger af relevans for den påtænkte UAS-operation om enhver geografisk zone, der er offentliggjort af den medlemsstat, hvor operationen skal finde sted, i henhold til artikel 15
- c) observere driftsforholdene, kontrollere, om der er hindringer og, undtagen ved operation af et ubemandet luftfartøj i underkategori A1 som omhandlet i punkt 5, litra a), b) og c), i UAS.OPEN.020, kontrollere, om der er uvedkommende personer til stede
- d) sikre, at UAS'et er i en driftssikker tilstand, således at den påtænkte flyvning kan gennemføres sikkert, og, hvis det er relevant, kontrollere, om den direkte fjernidentifikation er aktiv og opdateret
- e) kontrollere, at UAS'ets masse hverken overstiger den af fabrikanten fastsatte MTOM eller MTOM-grænsen for klassen, hvis det er udstyret med en ekstra nyttelast.

2) Under flyvningen skal fjernpiloten:

- a) undlade at varetage opgaver, hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol eller er uegnet til at varetage opgaverne på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller andre årsager

- b) holde det ubemandede luftfartøj i VLOS og opretholde en grundig afsøgning med det blotte øje af lufrummet omkring det ubemandede luftfartøj for at undgå enhver risiko for kollision med bemandede luftfartøjer. Fjernpiloten skal afbryde flyvningen, hvis operationen udgør en risiko for andre luftfartøjer, mennesker, dyr, miljøet eller ejendom
- c) overholde de operationelle begrænsninger i de geografiske zoner, der er afgrænset i henhold til artikel 15
- d) være i stand til at opretholde kontrollen over det ubemandede luftfartøj, undtagen i tilfælde af tab af forbindelse eller ved operation af et ubemandet luftfartøj i fri flyvning
- e) operere UAS'et i overensstemmelse med de anvisninger, som UAS-fabrikanten stiller til rådighed, herunder eventuelle begrænsninger
- f) overholde operatørens procedurer, hvis sådanne forefindes
- g) i forbindelse med operationer om natten sikre, at et grønt blinkende lys aktiveres på det ubemandede luftfartøj.

3) Under flyvningen må fjernpiloter og UAS-operatører ikke flyve tæt på eller i områder, hvor der pågår en beredskabsindsats, medmindre de har tilladelse hertil fra de ansvarlige beredskabstjenester.

4) Med henblik på punkt 2, litra b), må det ubemandede luftfartøjs fjernpilot bistås af en observatør af det ubemandede luftfartøj. Der skal i dette tilfælde etableres en klar og effektiv kommunikation mellem fjernpiloten og observatøren af det ubemandede luftfartøj.

UAS.OPEN.070 Varighed og gyldighed af de teoretiske kompetencer, som fjernpiloter har opnået online, og af kompetencecertifikater for fjernpiloter

1) De teoretiske kompetencer, som fjernpiloter har opnået online, og som kræves i henhold til punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020 og punkt 3 i UAS.OPEN.040, og kompetencecertifikatet for fjernpiloter, der kræves i henhold til punkt 2 i UAS.OPEN.030, er gyldige i fem år.

2) Forlængelse af gyldigheden af de teoretiske kompetencer, som fjernpiloter har opnået online, og af kompetencecertifikatet for fjernpiloter inden for gyldighedsperioden sker på betingelse af:

- a) en påvisning af kompetencer i henhold til punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020 henholdsvis punkt 2 i UAS.OPEN.030 eller
- b) fuldførelse af genopfriskningskurser, hvori der fokuseres på de emner inden for teoretisk viden, jf. punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020 henholdsvis punkt 2 i UAS.OPEN.030, som stilles til rådighed af den kompetente myndighed eller af en enhed, der er udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed.

3) Forlængelse af gyldigheden af de teoretiske kompetencer, som fjernpiloter har opnået online, eller kompetencecertifikatet for fjernpiloter inden for gyldighedsperioden, forudsætter, at fjernpiloten opfylder punkt 2, litra a).

DEL B

UAS-OPERATIONER I DEN SPECIFIKKE KATEGORI

UAS.SPEC.010 Generelle bestemmelser

UAS-operatøren skal forelægge den kompetente myndighed en operationel risikovurdering af den påtænkte operation i henhold til artikel 11 eller en erklæring, når UAS.SPEC.020 finder anvendelse, medmindre operatøren er indehaver af et operatørcertifikat for lette UAS'er (LUC) med relevante beføjelser i overensstemmelse med del C i dette bilag. UAS-operatøren skal regelmæssigt vurdere, om de trufne afbødende foranstaltninger er tilstrækkelige, og opdatere dem, når det er nødvendigt.

UAS.SPEC.020 Operationel erklæring

1) I overensstemmelse med artikel 5 må UAS-operatøren fremsende en operationel erklæring om opfyldelse af kriterierne i et standardscenario opstillet i tillæg 1 til dette bilag til den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten som et alternativ til UAS.SPEC.30 og UAS.SPEC.40 i forbindelse med operationer:

a) med ubemandede luftfartøjer, der har:

i) en maksimal karakteristisk dimension på 3 m i VLOS over kontrolleret område på land, undtagen over personforsamlinger

ii) en maksimal karakteristisk dimension på 1 m i VLOS, undtagen over personforsamlinger

iii) en maksimal karakteristisk dimension på 1 m i BVLOS over tyndt befolkede områder

iv) en maksimal karakteristisk dimension på 3 m i BVLOS over kontrolleret område på land

b) udført i en afstand på under 120 m fra det nærmeste punkt på jordens overflade og

i) i ikkekontrolleret luftrum (klasse F eller G), medmindre medlemsstaterne fastsætter andre begrænsninger i form af geografiske UAS-zoner i områder, hvor sandsynligheden for at møde bemandede luftfartøjer ikke er lav, eller

ii) i kontrolleret luftrum i overensstemmelse med offentliggjorte procedurer for operationsområdet, således at det sikres, at sandsynligheden for at møde bemandede luftfartøjer er lav.

2) En erklæring fra UAS-operatører skal indeholde:

a) administrative oplysninger om UAS-operatøren

b) en erklæring om, at operationen opfylder de operationelle krav som fastsat i punkt 1 og i et standardscenario opstillet i tillæg 1 til bilaget

c) UAS-operatørens tilsagn om at anvende de relevante afbødende foranstaltninger, der er nødvendige for at garantere sikkerheden i forbindelse med operationen, herunder de tilknyttede anvisninger for operation og konstruktion af det ubemandede luftfartøj og det involverede personales kompetence

d) UAS-operatørens bekræftelse af, at der for hver flyvning, der foretages i henhold til erklæringen, vil være en passende forsikringsdækning, hvis dette kræves i henhold til national ret.

3) Efter modtagelsen af erklæringen kontrollerer den kompetente myndighed, at erklæringen indeholder alle de elementer, der er anført i punkt 2, og fremsender uden unødigt ophold en bekræftelse af modtagelse og fuldstændighed til UAS-operatøren.

4) Efter modtagelsen af bekræftelsen af modtagelse og fuldstændighed må UAS-operatøren påbegynde operationen.

5) UAS-operatører underretter uden ophold den kompetente myndighed om enhver ændring af oplysningerne i den operationelle erklæring, som de har fremsendt.

6) UAS-operatører, der er indehavere af et LUC med relevante beføjelser i overensstemmelse med del C i dette bilag, er ikke forpligtet til at fremsende erklæringen.

UAS.SPEC.030 Ansøgning om en operationstilladelse

1) Inden påbegyndelsen af en UAS-operation i den specifikke kategori skal UAS-operatøren indhente en operationstilladelse hos den nationale kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten, undtagen:

- a) når UAS.SPEC.020 finder anvendelse, eller
- b) når UAS-operatøren er indehaver af et LUC med relevante beføjelser i overensstemmelse med del C i dette bilag.

2) UAS-operatøren skal fremsende en ansøgning om en ajourført operationstilladelse, hvis der sker væsentlige ændringer af operationen eller af de afbødende foranstaltninger, der er anført i operationstilladelsen.

3) I ansøgningen om en operationstilladelse skal der tages udgangspunkt i den i artikel 11 omhandlede risikovurdering, og den skal desuden indeholde følgende oplysninger:

- a) UAS-operatørens registreringsnummer
- b) navnet på den ansvarlige leder eller navnet på UAS-operatøren, hvis der er tale om en fysisk person
- c) den operationelle risikovurdering
- d) en liste over de afbødende foranstaltninger, som er foreslået af UAS-operatøren, med tilstrækkelige oplysninger til, at den kompetente myndighed kan vurdere, om de afbødende foranstaltninger er tilstrækkelige til at imødegå risiciene
- e) en driftshåndbog, hvis det er nødvendigt på grund af operationens kompleksitet og risiko
- f) en bekræftelse af, at der vil være en passende forsikringsdækning ved påbegyndelsen af UAS-operationerne, hvis dette kræves i henhold til national ret.

UAS.SPEC.040 Udstedelse af en operationstilladelse

1) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning i overensstemmelse med UAS.SPEC.030, skal den uden unødigt ophold udstede en operationstilladelse i overensstemmelse med artikel 12, hvis den konkluderer, at operationen opfylder følgende betingelser:

- a) alle oplysninger i henhold til punkt 3 i UAS.SPEC.030 er fremsendt
- b) der er indført en procedure for koordinering med den relevante tjenesteudøver for luftrummet, hvis hele eller en del af operationen skal udføres i et kontrolleret luftrum.

2) Den kompetente myndighed skal angive det nøjagtige omfang af tilladelsen i operationstilladelsen i overensstemmelse med artikel 12.

UAS.SPEC.050 UAS-operatørens ansvarsområder

1) UAS-operatøren skal varetage alle følgende opgaver:

- a) fastlægge procedurer og begrænsninger, der er tilpasset den påtænkte type operation og den involverede risiko, herunder:
 - i) operationelle procedurer, der sikrer sikkerheden i forbindelse med operationerne

- ii) procedurer, der sikrer, at de sikkerhedskrav, der gælder for operationsområdet, er opfyldt i den påtænkte operation
- iii) foranstaltninger, der beskytter mod ulovlige handlinger og uautoriseret adgang
- iv) procedurer, der sikrer, at alle operationer er i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger. Operatøren skal navnlig gennemføre en konsekvensanalyse vedrørende databeskyttelse, når de nationale databeskyttelsesmyndigheder kræver det i henhold til den færøske persondatalov (GDPR)
- v) retningslinjer for sine fjernpiloter, således at de kan planlægge UAS-operationer på en måde, som minimerer gener, herunder støj og andre emissionsrelaterede gener, for mennesker og dyr
- b) udpege en fjernpilot til hver flyvning eller, i tilfælde af autonome operationer, sikre, at ansvarsområder og opgaver i alle faser af flyvningen, navnlig dem, der er defineret i punkt 2 og 3 i UAS.SPEC.060, fordeles korrekt i overensstemmelse med de procedurer, der er fastlagt i henhold til litra a)
- c) sikre, at alle operationer anvender radiofrekvenser på en effektiv måde og understøtter en effektiv radiofrekvensanvendelse, med henblik på at undgå skadelig interferens
- d) sikre, at fjernpiloter opfylder alle følgende betingelser inden udførelsen af operationer:
 - i) kompetence er opnået til at udføre deres opgaver i overensstemmelse med den relevante uddannelse som angivet i operationstilladelsen eller, hvis UAS.SPEC.020 finder anvendelse, på de betingelser og med de begrænsninger, der er opstillet i det relevante standardscenario i tillæg 1 eller defineret i LUC'et
 - ii) uddannelsen for fjernpiloter, som skal være kompetencebaseret og omfatte de kompetencer, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, er fulgt
 - iii) uddannelsen for fjernpiloter som angivet i operationstilladelsen for operationer, der kræver en sådan tilladelse, er fulgt. Den skal gennemføres i samarbejde med en enhed, der er udpeget af den kompetente myndighed
 - iv) uddannelsen for fjernpiloter er fulgt for de operationer, som er omhandlet i erklæringen, og som skal udføres under anvendelse af de afbødende foranstaltninger, der er fastlagt i standardscenarioet
 - v) underretning om UAS-operatørens driftshåndbog er givet, hvis det kræves i henhold til risikovurderingen, og om de procedurer, der er fastlagt i overensstemmelse med litra a)
 - vi) ajourførte oplysninger af relevans for den påtænkte operation om geografiske zoner, der er afgrænset i henhold til artikel 15, er indhentet
- e) sikre, at personale med ansvar for opgaver, der er af afgørende betydning for UAS-operationen ud over fjernpiloten, opfylder alle følgende betingelser:
 - i) det har gennemført en praktisk uddannelse på arbejdsstedet udviklet af operatøren
 - ii) det er blevet underrettet om UAS-operatørens driftshåndbog, hvis det kræves i henhold til risikovurderingen, og om de procedurer, der er fastlagt i overensstemmelse med litra a)
 - iii) det har modtaget ajourførte oplysninger af relevans for den påtænkte operation om geografiske zoner, der er afgrænset i henhold til artikel 15
- f) udføre alle operationer inden for rammerne af de begrænsninger, betingelser og afbødende foranstaltninger, der er angivet i erklæringen eller i operationstilladelsen
- g) føre og ajourføre en fortegnelse over:
 - i) alle relevante kvalifikationer og uddannelseskurser, som fjernpiloten og andet personale med ansvar for opgaver, der er af afgørende betydning for UAS-operationen, samt vedligeholdelsespersonale har fuldført i mindst 3 år efter, at det omhandlede personale er fratrukket organisationen eller har ændret stilling i organisationen
 - ii) vedligeholdelsesaktiviteter, som er udført på det pågældende UAS i mindst 3 år

- iii) oplysninger om UAS-operationer, herunder eventuelle usædvanlige tekniske eller operationelle hændelser og andre data, der kræves inden for rammerne af erklæringen eller den operationelle godkendelse, i mindst 3 år
- h) anvende UAS'er, der som minimum er konstrueret på en sådan måde, at en eventuel fejl ikke fører til, at UAS'et flyver uden for operationsområdet eller forårsager en dødsulykke. Menneske-maskine-grænseflader skal desuden minimere risikoen for pilotfejl og må ikke forårsage urimelig træthed
 - i) sikre, at UAS'et holdes i en driftssikker stand ved:
 - i) som minimum at udarbejde vedligeholdelsesanvisninger og ansætte tilstrækkelig uddannet og kvalificeret vedligeholdelsespersonale og
 - ii) at overholde UAS.SPEC.100, hvis påkrævet
 - iii) at anvende et ubemandet luftfartøj, der er konstrueret med henblik på at minimere støjemissioner og andre emissioner under hensyntagen til de påtænkte typer operationer og geografiske områder, hvor støj og andre emissioner fra luftfartøjer giver anledning til bekymring.
- j) føre og ajourføre en liste over de udpegede fjernpiloter for hver flyvning
- k) føre og ajourføre en liste over det vedligeholdelsespersonale, som operatoren har ansat med henblik på at udføre vedligeholdelsesaktiviteter, og
- l) sikre, at hvert enkelt ubemandet luftfartøj er udrustet med:
 - i) mindst ét grønt blinkende lys med henblik på at gøre det ubemandede luftfartøj mere synligt om natten og
 - ii) et aktivt og opdateret fjernidentifikationssystem.

UAS.SPEC.060 Fjernpilots ansvarsområder

- 1) Fjernpilots skal:
 - a) undlade at varetage opgaver, hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol eller er uegnet til at varetage opgaverne på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller andre årsager
 - b) have den fornødne fjernpilotskompetence som fastsat i operationstilladelsen, i standardscenariet opstillet i tillæg 1 eller i LUC'et og medbringe dokumentation for sin kompetence, når vedkommende opererer med det pågældende UAS.
 - c) have et godt kendskab til de anvisninger, UAS-fabrikanten stiller til rådighed.
- 2) Inden påbegyndelsen af en UAS-operation skal fjernpilotsen varetage alle følgende opgaver:
 - a) indhente ajourførte oplysninger af relevans for den påtænkte operation om geografiske zoner, der er afgrænset i henhold til artikel 15
 - b) sikre, at driftsforholdene er i overensstemmelse med begrænsningerne og betingelserne i tilladelsen eller erklæringen
 - c) sikre, at UAS'et er i en driftssikker tilstand, således at den påtænkte flyvning kan gennemføres sikkert, og, hvis det er relevant, kontrollere, om den direkte fjernidentifikation er aktiv og opdateret
 - d) sikre, at oplysningerne om operationen er blevet stillet til rådighed for den relevante lufttrafiktjenesteenhed (ATS-enhed), andre lufttrumsbrugere og relevante interessenter i overensstemmelse med operationstilladelsen eller de betingelser, som medlemsstaten har offentliggjort for den geografiske zone, hvor operationen skal finde sted, jf. artikel 15.
- 3) Under flyvningen skal fjernpilotsen:
 - a) overholde begrænsningerne og betingelserne i tilladelsen eller erklæringen

- b) undgå enhver risiko for kollision med bemandede luftfartøjer og afbryde flyvningen, hvis den kan udgøre en risiko for andre luftfartøjer, mennesker, dyr, miljøet eller ejendom
- c) overholde de operationelle begrænsninger i de geografiske zoner, der er afgrænset i henhold til artikel 15
- d) overholde operatørens procedurer
- e) undgå at flyve tæt på eller i områder, hvor der pågår en beredskabsindsats, medmindre piloten har tilladelse hertil fra de ansvarlige beredskabstjenester.

UAS.SPEC.070 Overdragelse af en operationstilladelse

En operationstilladelse kan ikke overdrages.

UAS.SPEC.080 Varighed og gyldighed af en operationstilladelse

- 1) Den kompetente myndighed skal angive operationstilladelsens varighed i tilladelsen.
- 2) Uanset punkt 1 er operationstilladelsen gyldig, så længe UAS-operatøren opfylder de relevante krav i denne forordning og de betingelser, der er fastsat i operationstilladelsen.
- 3) I tilfælde af tilbagekaldelse eller returnering af operationstilladelsen, skal UAS-operatøren uden unødigt ophold fremsende en bekræftelse i digitalt format til den kompetente myndighed.

UAS.SPEC.085 Varighed og gyldighed af en operationel erklæring

Den operationelle erklæring har en begrænset varighed på 2 år. Erklæringen anses ikke længere for at være fuldstændig, jf. punkt 4 i UAS.SPEC.020, hvis:

- 1) den kompetente myndighed i forbindelse med tilsynet med UAS-operatøren har konstateret, at UAS-operationen ikke udføres i henhold til den operationelle erklæring
- 2) betingelserne for UAS-operationen er ændret i et omfang, så den operationelle erklæring ikke længere opfylder de gældende krav i denne forordning
- 3) den kompetente myndighed ikke gives adgang i overensstemmelse med UAS.SPEC.090.

UAS.SPEC.090 Adgang

For at overensstemmelsen med denne forordning kan fastslås, skal UAS-operatøren give enhver person, der er behørigt bemyndiget af den kompetente myndighed, adgang til faciliteter, UAS'er, dokumenter, fortegnelser, data, procedurer eller andet materiale af relevans for de aktiviteter, der kræver en operationstilladelse eller en operationel erklæring, uanset om aktiviteterne er givet i entreprise eller underentreprise til en anden organisation.

UAS.SPEC.100 Brug af certificeret udstyr og certificerede ubemandede luftfartøjer

- 1) Hvis UAS-operationen udføres med et ubemandet luftfartøj, for hvilket der er udstedt et luftdygtighedsbevis eller et begrænset luftdygtighedsbevis, eller hvis der anvendes certificeret udstyr, skal UAS-operatøren registrere operations- eller driftstiden i overensstemmelse med de

anvisninger og procedurer, der gælder for det certificerede udstyr, eller i overensstemmelse med den organisatoriske godkendelse eller tilladelse.

- 2) UAS-operatøren skal følge de anvisninger, der henvises til i certifikatet for det ubemandede luftfartøj eller udstyrscertifikatet, og overholde eventuelle luftdygtighedsdirektiver eller operationelle direktiver udstedt af agenturet i det omfang regler, svarende til direktiverne finder anvendelse på Færøerne.

DEL C

OPERATØRCERTIFIKAT FOR LETTE UAS'ER — LIGHT UAS OPERATOR CERTIFICATE (LUC)

UAS.LUC.010 Generelle LUC-krav

- 1) En juridisk person er berettiget til at ansøge om et LUC i henhold til denne del.
- 2) En ansøgning om et LUC eller en ændring af et eksisterende LUC skal indgives til den kompetente myndighed med alle følgende oplysninger:
 - a) en beskrivelse af UAS-operatørens styringssystem, herunder operatørens organisationsstruktur og sikkerhedsstyringssystem
 - b) navnet/navnene på den ansvarlige UAS-operatørs personale, herunder den person, der er ansvarlig for godkendelsen af UAS-operationer
 - c) en erklæring om, at ansøgeren har kontrolleret den dokumentation, som forelægges den kompetente myndighed, og konstateret, at den overholder de gældende krav.
- 3) Hvis kravene i denne del er opfyldt, kan LUC-indehaveren tildeles beføjelser i overensstemmelse med UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 LUC-indehaverens ansvarsområder

LUC-indehaveren skal:

- 1) opfylde kravene i UAS.SPEC.050 og UAS.SPEC.060
- 2) overholde anvendelsesområdet og beføjelserne i betingelserne for godkendelse
- 3) etablere og opretholde et system til udøvelse af operationel kontrol af enhver operation, der udføres i henhold til de gældende bestemmelser i indehaverens LUC
- 4) foretage en operationel risikovurdering af den påtænkte operation i overensstemmelse med artikel 11, medmindre der udføres en operation, hvor en operationel erklæring er tilstrækkelig i henhold til UAS.SPEC.020

5) føre fortegnelser over følgende på en måde, der sikrer, at fortegnelserne er beskyttet mod skader, ændringer og tyveri i en periode på mindst 3 år for operationer, der udføres under anvendelse af de beføjelser, der er angivet i UAS.LUC.060:

- a) den operationelle risikovurdering, hvis den kræves i henhold til punkt 4. og støttedokumentationen
- b) trufne afbødende foranstaltninger og
- c) kvalifikationer og erfaring for det personale, der er involveret i UAS-operationen, overvågning af overensstemmelse og sikkerhedsstyring

6) opbevare de personalefortegnelser, der henvises til i punkt 5, litra c), så længe den pågældende arbejder for organisationen og i 3 år efter, at den pågældende har forladt organisationen.

UAS.LUC.030 Sikkerhedsstyringssystem

1) En UAS-operatør, der ansøger om et LUC, etablerer, gennemfører og vedligeholder et sikkerhedsstyringssystem, der svarer til organisationens størrelse samt aktiviteterens art og kompleksitet, idet der tages højde for farer og dermed forbundne risici ved disse aktiviteter.

2) UAS-operatøren skal varetage alle følgende opgaver:

a) udpege en ansvarlig leder med bemyndigelse til at sikre, at alle aktiviteter i organisationen udføres i overensstemmelse med de gældende standarder, og at organisationen fortsat opfylder kravene i styringssystemet og de procedurer, som er fastlagt i den LUC-håndbog, der henvises til i UAS.LUC.040

b) fastlægge klare linjer med hensyn til ansvar og forpligtelser i hele organisationen

c) etablere og opretholde en sikkerhedspolitik og relaterede sikkerhedsmål

d) udpege vigtige sikkerhedsmedarbejdere til at gennemføre sikkerhedspolitikken

e) etablere og opretholde en proces til sikkerhedsmæssig risikostyring, herunder afdækning af sikkerhedsfarer ved UAS-operatørens aktiviteter, evaluering deraf og styring af de dermed forbundne risici, herunder risikobegrænsende foranstaltninger og kontrol af deres effektivitet

f) fremme sikkerheden i organisationen gennem:

i) uddannelse

ii) kommunikation

g) dokumentere alle vigtige processer i sikkerhedsstyringssystemet til oplysning af personalet om deres ansvarsområder og proceduren for ændring af denne dokumentation. Vigtige processer:

i) sikkerhedsrapportering og interne undersøgelser

ii) operationel kontrol

iii) kommunikation om sikkerhed

iv) uddannelse og fremme af sikkerhed

v) overvågning af overensstemmelse

vi) styring af flyvesikkerhedsrisici

vii) ændringsstyring

viii) grænsefladen mellem organisationer

ix) brug af underkontrahenter og partnere

h) etablere en uafhængig funktion til at overvåge, om de relevante krav i denne forordning opfyldes i tilstrækkelig grad, herunder et system til tilbagemelding om anmærkninger til den ansvarlige leder for at sikre en effektiv gennemførelse af nødvendige afhjælpende foranstaltninger

i) etablere en funktion, der sikrer, at de sikkerhedsrisici, der er forbundet med en tjenesteydelse eller et produkt, der leveres gennem underkontrahenter, vurderes og afbødes i operatørens sikkerhedsstyringssystem.

3) Hvis organisationen er indehaver af andre organisationscertifikater, er det tilladt at integrere UAS-operatørens sikkerhedsstyringssystem i det sikkerhedsstyringssystem, der kræves i henhold til et eller flere af disse supplerende certifikater.

UAS.LUC.040 LUC-håndbog

1) LUC-indehaveren skal forelægge den kompetente myndighed en LUC-håndbog, som direkte eller ved krydshenvisning beskriver indehaverens organisation, relevante procedurer og udførte aktiviteter.

2) Håndbogen skal indeholde en erklæring underskrevet af den ansvarlige leder, der bekræfter, at organisationen til enhver tid vil arbejde i overensstemmelse med denne forordning og den godkendte LUC-håndbog. Hvis den ansvarlige leder ikke er organisationens administrerende direktør, skal den administrerende direktør kontrahere erklæringen.

3) Hvis partnerorganisationer eller underkontrahenter udfører aktiviteter, skal UAS-operatøren angive procedurerne for LUC-indehaverens håndtering af forbindelserne med disse partnerorganisationer eller underkontrahenter i LUC-håndbogen.

4) LUC-håndbogen skal ændres i nødvendigt omfang for at holde beskrivelsen af LUC-indehaverens organisation ajour, og der skal fremsendes kopier af ændringer til den kompetente myndighed.

5) UAS-operatøren skal fordele de relevante afsnit af LUC-håndbogen til hele personalet afhængigt af deres funktioner og opgaver.

UAS.LUC.050 Betingelser for godkendelse af LUC-indehaveren

1) Den kompetente myndighed udsteder et LUC, når myndigheden finder det godtgjort, at UAS-operatøren overholder UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 og UAS.LUC.040.

2) LUC'et skal indeholde oplysninger om følgende:

- a) identifikation af UAS-operatøren
- b) UAS-operatørers beføjelser
- c) tilladt(e) type(r) operation(er)
- d) det område, den zone eller den lufrumsklasse, som er omfattet af tilladelsen, hvis det er relevant
- e) eventuelle særlige begrænsninger eller betingelser, hvis det er relevant.

UAS.LUC.060 LUC-indehaverens beføjelser

Når den kompetente myndighed er tilfreds med den forelagte dokumentation:

1) præciserer den vilkårene og betingelserne for den beføjelse, der tildeles UAS-operatøren i LUC'et, og

2) må den inden for rammerne af betingelserne for sin godkendelse tildele LUC-indehaveren beføjelse til at godkende egne operationer uden:

- a) at fremsende en operationel erklæring
- b) at ansøge om en operationstilladelse.

UAS.LUC.070 Ændringer af LUC-styringssystemet

Efter udstedelsen af et LUC kræver følgende ændringer forhåndsgodkendelse fra den kompetente myndighed:

- 1) enhver ændring af betingelserne for godkendelse af UAS-operatøren
- 2) enhver væsentlig ændring af elementerne i LUC-indehaverens sikkerhedsstyringssystem som krævet i UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Overdragelse af et LUC

Bortset fra ændringer i organisationens ejerskabsforhold, som er godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med UAS.LUC.070, kan et LUC ikke overdrages.

UAS.LUC.080 Varighed og gyldighed af et LUC

- 1) Et LUC udstedes med ubegrænset varighed. Det forbliver gyldigt, hvis:
 - a) LUC-indehaveren fortsat opfylder de relevante krav i denne forordning og i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet, og
 - b) det ikke returneres eller tilbagekaldes.
- 2) I tilfælde af tilbagekaldelse eller returnering af et LUC skal LUC-indehaveren uden unødigt ophold fremsende en bekræftelse i digitalt format til den kompetente myndighed.

UAS.LUC.090 Adgang

For at overensstemmelsen med denne forordning kan fastslås, skal LUC-indehaveren give enhver person, der er behørigt bemyndiget af den kompetente myndighed, adgang til faciliteter, UAS'er, dokumenter, fortegnelser, data, procedurer eller andet materiale af relevans for de aktiviteter, der kræver en certificering eller en operationstilladelse eller operationel erklæring, uanset om aktiviteterne er givet i entreprise eller underentreprise til en anden organisation.

Tilleg 1:

Standardscenarier i tilknytning til en erklæring

KAPITEL I

STS-01 — VLOS over et kontrolleret område på land i et befolket miljø

UAS.STS-01.010 Almindelige bestemmelser

- 1) Under flyvning skal det ubemandede luftfartøj holdes inden for en afstand af 120 m fra det nærmeste punkt på jordens overflade. Målingen af afstande tilpasses terrænets geografiske forhold såsom flade områder, bakkeområder og bjerge.
- 2) Ved flyvning med et ubemandet luftfartøj inden for en horisontal afstand på 50 m fra en kunstig hindring på over 105 m må UAS-operationens maksimale højde forøges op til 15 m over hindringens højde efter anmodning fra den enhed, der er ansvarlig for hindringen.
- 3) Den maksimale højde af det operationelle udsnit må ikke overstige 30 m over den maksimale højde, der er tilladt ifølge punkt 1 og 2.
- 4) Under flyvning må det ubemandede luftfartøj ikke transportere farligt gods.

UAS.STS-01.020 UAS-operationer i STS-01

- 1) UAS-operationer i STS-01 skal opfylde alle følgende betingelser:
 - a) de udføres således, at det ubemandede luftfartøj til enhver tid holdes i VLOS
 - b) de udføres i henhold til driftshåndbogen som omhandlet i punkt I i UAS.STS-01.030
 - c) de udføres over et kontrolleret område på land, der omfatter:
 - i) for så vidt angår operation af et ikkefortøjet, ubemandet luftfartøj:
 - A) det flyvegeografiske område
 - B) beredskabsområdet med dets ydre grænse(r) på mindst 10 m ud over grænse(r)n(c) for det flyvegeografiske område og
 - C) bufferzonen for risici på jorden, der skal omfatte en afstand, som ligger ud over beredskabsområdets ydre grænse(r), og som mindst opfylder følgende parametre:

	Minimumsafstand, der skal være dækket af bufferzonen for risici på jorden for ikkefortøjede, ubemandede luftfartøjer	
Maksimal højde over jorden	med en MTOM på op til 10 kg	med en MTOM over 10 kg
30 m	10 m	20 m
60 m	15 m	30 m
90 m	20 m	45 m

120 m	25 m	60 m
-------	------	------

ii) for operationer med ►C1 et forøjet, ubemandet luftfartøj ◀, en radius lig med topstrolplængden plus 5 m og centreret i stedet, hvor stroppen er fastgjort over jordens overflade.
d) de udføres med en hastighed over jorden på mindre end 5 m/s, ►C1 hvis et ubemandet luftfartøj ikke er forøjet ◀

e) de udføres af en fjernpilot, som:

i) har et certifikat, der er udstedt af den kompetente myndighed eller en enhed udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed, for bestået teoriprøve for fjernpiloter i overensstemmelse med tillæg A til dette kapitel for operationer i standardscenarierne

ii) har en akkreditering mht. fuldførelsen af den praktiske STS-01-uddannelse i overensstemmelse med tillæg A i dette kapitel udstedt af:

A) en enhed, som har erklæret, at den opfylder kravene i tillæg 3, og som er anerkendt af en medlemsstats kompetente myndighed, eller

B) en UAS-operatør, der over for den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten har erklæret overensstemmelse med STS-01 og erklæret overensstemmelse med kravene i tillæg 3, og

f) de udføres med et ubemandet luftfartøj, som er mærket som klasse C5 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 16 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945 og opereres med et aktivt og opdateret direkte fjernidentifikationssystem.

2) Fjernpiloten skal indhente et certifikat for teoretisk viden med henblik på operationer i standardscenarierne efter:

a) at have fuldført et onlinekursus og bestået onlineteoriprøven, jf. punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020, og

b) have bestået en supplerende teoriprøve, som stilles til rådighed af den kompetente myndighed eller en enhed, som en medlemsstats kompetente myndighed har udpeget i overensstemmelse med tillæg A i dette kapitel.

3) Et sådant certifikat er gyldigt i fem år. Forlængelse inden for gyldighedsperioden er betinget af:

a) påvisning af kompetencer i henhold til punkt 2

b) fuldførelse af genopfriskningskurser, hvori der fokuseres på de emner inden for teoretisk viden, jf. punkt 2, og som stilles til rådighed af den kompetente myndighed eller af en enhed, der er udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed.

4) Med henblik på at forlænge certifikatet efter at det er udløbet, skal fjernpiloten opfylde kravene i punkt 2.

UAS.STS-01.030 UAS-operatørens ansvarsområder

Ud over de ansvarsområder, der er fastsat i UAS.SPEC.050, skal UAS-operatøren:

1) udarbejde en driftshåndbog, som omfatter de elementer, der er fastsat i tillæg 5

2) fastlægge det operationelle udsnit og bufferzonen for risici på jorden for de påtænkte operationer, herunder det kontrollerede område på land, der omfatter projektionerne på jordoverfladen inden for såvel udsnittet som bufferzonen

3) ved hjælp af et eller flere af følgende sikre, at beredskabsprocedurer og nødprocedurer er tilstrækkelige:

- a) særlige prøveflyvninger
 - b) simuleringer, forudsat at simuleringens repræsentativitet er hensigtsmæssig i forhold til det påtænkte formål
- 4) udvikle en effektiv beredskabsindsatsplan (ERP), som er egnet til operationen, og som mindst omfatter:
- a) en plan med henblik på at begrænse eventuelle eskalerende virkninger af nødsituationen
 - b) betingelserne for at alarmere de relevante myndigheder og organisationer
 - c) kriterierne for at påvise, at der foreligger en nødsituation
 - d) en klar afgrænsning af de opgaver, der påhviler fjernpilote(r)n(e) og andet personale med ansvar for opgaver af afgørende betydning for UAS-operationen
- 5) sørge for, at præstationsniveauet for så vidt angår eksternt leverede serviceydelser, der er nødvendige for flyvningens sikkerhed, er tilstrækkeligt i forhold til den påtænkte operation
- 6) fastlægge fordelingen af roller og ansvarsområder mellem operatøren og den eller de eksterne tjenesteydere, hvis det er relevant
- 7) indlæse opdaterede oplysninger i geo-awareness-systemet, hvis funktionen er installeret i UAS'et, og når dette er påkrævet i den geografiske UAS-zone, hvori operationen påtænkes at skulle finde sted
- 8) sikre, inden operationen påbegyndes, at det kontrollerede område på land er etableret, formålstjenligt og opfylder de krav til minimumsafstand, der er fastsat i punkt 1), litra c), nr. i), C), i UAS.STS-01.020, og at der om nødvendigt er koordineret med de relevante myndigheder
- 9) sikre, inden operationen påbegyndes, at alle tilstedeværende personer i det kontrollerede område på land:
- a) er blevet underrettet om risiciene ved operationen
 - b) er blevet gjort bekendt med eller oplært i, alt efter hvad der er relevant, de sikkerhedsforholdsregler og -foranstaltninger, den pågældende UAS-operatør har truffet for at beskytte dem, og
 - c) udtrykkeligt har indvilliget i at deltage i operationen
- 10) sørge for, at:
- a) UAS'et ledsages af den eller de tilhørende overensstemmelseserklæringer, herunder henvisning til klasse C5 eller henvisning til klasse C3 og tilbehøret, og
 - b) identifikationsmærket for klasse C5 er anbragt på det ubemandede luftfartøj eller på tilbehøret.

UAS.STS-01.040 Fjernpilotsens ansvarsområder

Ud over de ansvarsområder, der er fastsat i UAS.SPEC.060, skal fjernpilotten:

- 1) verificere, inden operationen påbegyndes, at de midler, der skal til for at bringe flyvningen af det ubemandede luftfartøj til ophør, er operationelle, og kontrollere, om den direkte fjernidentifikation er aktiv og opdateret
- 2) under flyvningen:
 - a) holde det ubemandede luftfartøj inden for VLOS og opretholde en grundig afsøgning af lufrummet med det blotte øje omkring det ubemandede luftfartøj for at undgå enhver risiko for

kollision med bemandede luftfartøjer. Fjernpiloten skal afbryde flyvningen, hvis operationen udgør en risiko for andre luftfartøjer eller for mennesker, dyr, miljøet eller ejendom

b) med henblik på litra a) kan vedkommende bistås af en observatør af det ubemandede luftfartøj. Der skal i dette tilfælde etableres en klar og effektiv kommunikation mellem fjernpiloten og observatøren af det ubemandede luftfartøj

c) være i stand til at opretholde kontrollen over det ubemandede luftfartøj undtagen i tilfælde af tab af kommando- og kontrolforbindelse (C2 link)

d) kun operere ét ubemandet luftfartøj ad gangen

e) undlade at operere det ubemandede luftfartøj fra et køretøj i bevægelse

f) undlade at overdrage kontrollen med det ubemandede luftfartøj til en anden kommandoenhed

g) udføre de beredskabsprocedurer, UAS-operatøren har fastlagt, i unormale situationer, blandt andet når fjernpiloten ser tegn på, at det ubemandede luftfartøj kan overskride det flyvegeografiske områdes grænser, og

h) udføre de nødprocedurer, UAS-operatøren har fastlagt, i nødsituationer og herunder tage midler i anvendelse med henblik på at bringe flyvningen til ophør, hvis fjernpiloten ser tegn på, at det ubemandede luftfartøj kan overskride det operationelle udsnits grænser.

TILLÆG A: TEORIPRØVE OG PRAKTISK PRØVE FOR FJERNPILOTER MED HENBLIK PÅ STS-01

1) Teoriprøve

- a) Prøven, der er nævnt i punkt 2, litra b), i UAS.STS-01.020, skal omfatte mindst 40 multiple choice-spørgsmål, som har til formål at vurdere fjernpilotens kendskab til de tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici, behørigt fordelt på følgende emner:
- i) luftfartsregler
 - ii) menneskelig ydeevne og menneskelige begrænsninger
 - iii) operationelle procedurer
 - iv) tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici på jorden
 - v) generel viden om UAS'er
 - vi) meteorologi
 - vii) UAS'ets flyvepræstation og
 - viii) tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici i luften.
- b) Har fjernpiloten allerede et fjernpilotsertifikat som omhandlet i punkt 2 i UAS.OPEN.030, skal prøven bestå af mindst 30 multiple choice-spørgsmål fordelt hensigtsmæssigt på de emner, der er angivet i punkt 1), litra a), nr. i)-v).
- c) For at bestå teoriprøven skal fjernpiloten opnå mindst 75 % af den højst opnåelige pointsum.

2) Uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder

Uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder i forbindelse med operationer inden for rammerne af standardscenarier skal som minimum omfatte de emner og områder, der er angivet i tabel 1:

Tabel 1:

Emner og områder, der skal indgå i uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder

Emne	Områder, der skal indgå
<p>a) Forberedelse til flyvning</p>	<p>i) Planlægning af operationer, lufrumshensyn og vurdering af risici på stedet. Følgende punkter skal indgå:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) målene for den påtænkte operation fastlægges B) det kontrolleres, at det fastlagte operationelle udsnit og relevante bufferzoner (f.eks. bufferzonen for risici på jorden) er egnede til den påtænkte operation C) der lokaliseres hindringer i det operationelle udsnit, som kan være til hinder for den påtænkte operation D) det fastslås, om vindhastigheden og/eller -retningen kan påvirkes af topografien eller af hindringer i det operationelle udsnit E) der udvælges relevante data om lufrumsoplysninger (herunder om geografiske UAS-zoner), der kan påvirke den påtænkte operation F) det kontrolleres, at UAS'et er egnet til den påtænkte operation G) det kontrolleres, at den valgte nyttelast er kompatibel med det UAS, der anvendes til operationen H) der gennemføres foranstaltninger, som er nødvendige for at overholde de begrænsninger og betingelser, der gælder for det operationelle udsnit og bufferzonen for risici på jorden for den påtænkte operation i overensstemmelse med procedurerne i driftshåndbogen for det relevante scenario I) der gennemføres procedurer, der er nødvendige for at operere i kontrolleret lufrum, herunder en protokol for kommunikation med ATC samt for at opnå klarering og instrukser, hvis det er nødvendigt J) det bekræftes, at alle dokumenter, som er nødvendige for den påtænkte operation, er tilgængelige på lokaliteten, og K) alle deltagere briefes om den planlagte operation. <p>ii) Inspektion og opsætning før flyvning med UAS (herunder flyveposition og farer i forbindelse med strømkilden). Følgende punkter skal indgå:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) UAS'ets generelle tilstand vurderes B) det sikres, at alle demonterbare dele af UAS'et er forsvarligt fastgjort C) det kontrolleres, at UAS'ets softwarekonfigurationer er kompatible D) UAS'ets instrumenter kalibreres E) enhver fejl, der kan bringe den påtænkte operation i fare, afdækkes

	<p>F) det kontrolleres, at batteriets energiniveau er tilstrækkeligt for den påtænkte operation</p> <p>G) det kontrolleres, at UAS'ets system til at bringe flyvningen til ophør og dets udløsningssystem er operationelle</p> <p>H) det kontrolleres, at kommando- og kontrolforbindelsen (C2 link) fungerer korrekt</p> <p>I) geo-awareness-funktionen aktiveres, og oplysninger indlæses heri (hvis en geo-awareness-funktion forefindes), og</p> <p>J) højde- og hastighedsbegrænsningssystemerne (hvis sådanne findes) indstilles.</p> <p>iii) Kendskab til de grundlæggende foranstaltninger, der skal træffes, hvis en nødsituation opstår, herunder problemer med UAS'et, eller hvis der opstår en fare for kollision i luften under flyvningen.</p>
<p>b) Procedurer under flyvning</p>	<p>i) Et effektivt udgik opretholdes, og det ubemandede luftfartøj holdes inden for synsvidde (VLOS) til enhver tid for at sikre: kontinuerlig situationsbevidsthed for så vidt angår lokaliteten i forhold til det operationelle udsnit og andre lufttrumsbrugere, hindringer, terræn og uvedkommende personer.</p> <p>ii) Nøjagtige og kontrollerede flyvmanøvrer udføres i forskellige højder og afstande, der er repræsentative for den tilsvarende STS (herunder flyvning i manuel/ikke-GNSS-støttet tilstand eller tilsvarende, hvis en sådan forefindes). Som minimum udføres følgende manøvrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) svævning i samme position (kun for rotorluftfartøjer) B) overgang fra svævning til fremadgående flyvning (kun for rotorluftfartøjer) C) stigning og nedstigning fra horisontal flyvning D) drej under horisontal flyvning E) hastighedsregulering under horisontal flyvning F) foranstaltninger efter svigt i motor- eller fremdriftssystemet og G) undvigemanøvrer for at undgå kollisioner <p>iii) Realtidsovervågning af UAS-status og udmattelsesstyrke.</p> <p>Flyvning under unormale forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) håndtere et delvist eller fuldstændigt udfald af strømforsyning til det ubemandede luftfartøjs fremdriftssystem, samtidig med at tredjemands sikkerhed på jorden opretholdes B) styre det ubemandede luftfartøjs flyvevej i unormale situationer

	<p>C) håndtere en situation, hvor der optræder en funktionsforstyrrelse i det ubemandede luftfartøjs positioneringsudstyr</p> <p>D) håndtere en situation, hvor en uvedkommende person trænger ind i det operationelle udsnit eller det kontrollerede område på land, og træffe egnede forholdsregler for at opretholde sikkerheden</p> <p>E) reagere på og træffe passende afhjælpende foranstaltninger i en situation, hvor det ubemandede luftfartøj forventes at overskride grænserne for det flyvegeografiske område (beredskabsprocedurer) og det operationelle udsnit (nødprocedurer), der er fastlagt i forbindelse med forberedelsen af flyvningen</p> <p>F) håndtere situationen, når et luftfartøj nærmer sig det operationelle udsnit og</p> <p>G) demonstrere hjemhentningsmetoden efter et tilsigtet (simuleret) tab af kommando- og kontrolforbindelse (C2 link).</p>
c) Handlinger efter flyvning	<p>i) Nedlukning og sikring af UAS'et.</p> <p>ii) Inspektion efter flyvning og registrering af eventuelle relevante data vedrørende UAS'ets generelle tilstand (dets systemer, komponenter og strømkilder) og træthed hos besætningen.</p> <p>iii) Afholdelse af en debriefing om operationen.</p> <p>iv) Påvisning af situationer, hvor det var nødvendigt at indberette en hændelse, og udfyldelse af den krævede rapport i tilknytning til hændelsen.</p>

KAPITEL II

STS-02 – BVLOS med luftrumsobservatører over et kontrolleret område på land i et tyndt befolknet miljø

UAS.STS-02.010 Almindelige bestemmelser

- 1) Under flyvning skal det ubemandede luftfartøj holdes inden for en afstand af 120 m fra det nærmeste punkt på jordens overflade. Målingen af afstande tilpasses terrænets geografiske forhold såsom flade områder, bakkeområder og bjerge.
- 2) Ved flyvning med et ubemandet luftfartøj inden for en horisontal afstand på 50 m fra en kunstig hindring på over 105 m må UAS-operationens maksimale højde forøges op til 15 m over hindringens højde efter anmodning fra den enhed, der er ansvarlig for hindringen.
- 3) Den maksimale højde af det operationelle udsnit må ikke overstige 30 m over den maksimale højde, der er tilladt ifølge punkt 1 og 2.
- 4) Under flyvning må det ubemandede luftfartøj ikke transportere farligt gods.

UAS.STS-02.020 UAS-operationer i STS-02

UAS-operationer i STS-02 udføres:

- 1) i henhold til driftshåndbogen som omhandlet i punkt 1 i UAS.STS-02.030
- 2) over et kontrolleret område på land, som helt og holdent befinder sig i et tyndt befolket miljø, herunder:
 - a) det flyvegeografiske område
 - b) beredskabsområdet med dets ydre grænse(r) skal være på mindst 10 m ud over grænse(r)n(e) for det flyvegeografiske område
 - c) en bufferzone for risici på jorden i en afstand, som mindst er lig med den afstand, som UA'et må forventes at tilbagelægge efter aktivering af de midler til at bringe flyvningen til ophør, som UAS-fabrikanten har angivet i sine anvisninger, under hensyntagen til de operationelle betingelser inden for de begrænsninger, UAS-fabrikanten har specificeret.
- 3) i et område, hvor minimumsflyvesigtbarheden er over 5 km
- 4) med det ubemandede luftfartøj inden for fjernpilots synsvidde under start og hjemhentning af fartøjet, medmindre hjemhentningen følger af, at en flyvning bringes til ophør i en nødsituation
- 5) hvis ingen luftrumsobservatør deltager i operationen, må det ubemandede luftfartøj højst flyve 1 km fra fjernpilots, og det skal følge en forprogrammeret bane, hvis det ikke befinder sig i fjernpilots VLOS
- 6) hvis en eller flere af luftrumsobservatører deltager i operationen, skal alle følgende betingelser opfyldes:
 - a) luftrumsobservatør(e)n(e) er placeret på en sådan måde, at der kan sikres en tilstrækkelig dækning af det operationelle udsnit og det omgivende luftrum ved den minimumsflyvesigtbarhed, der er angivet i punkt 3
 - b) det ubemandede luftfartøj opereres højst 2 km fra fjernpilots
 - c) det ubemandede luftfartøj opereres højst 1 km fra den flyveobservatør, der befinder sig nærmest det ubemandede luftfartøj
 - d) afstanden mellem alle luftrumsobservatører og fjernpilots er højst 1 km
 - e) robuste og effektive kommunikationsmidler står til rådighed med henblik på kommunikation mellem fjernpilots og luftrumsobservatør(e)n(e)
- 7) af en fjernpilots, som er indehaver af:
 - a) et certifikat, der er udstedt af den kompetente myndighed eller en enhed udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed, for bestået teoriprøve for fjernpilots for operationer i standardscenarierne
 - b) en akkreditering mht. udførelsen af den praktiske STS-02-uddannelse i overensstemmelse med tillæg A i dette kapitel udstedt af:
 - A) en enhed, som har erklæret, at den opfylder kravene i tillæg 3, og som er anerkendt af en medlemsstats kompetente myndighed, eller
 - B) af en UAS-operatør, der over for den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten har erklæret overensstemmelse med STS-02 og erklæret overensstemmelse med kravene i tillæg 3
- 8) med et ubemandet luftfartøj, som opfylder alle følgende betingelser:

- a) er mærket som klasse C6 og opfylder kravene til denne klasse som defineret i del 17 i bilaget til delegeret forordning (EU) 2019/945.
- b) opereres med et aktivt system til forebyggelse af, at det ubemandede luftfartøj bevæger sig uden for det flyvegeografiske område
- c) opereres med et aktivt og opdateret direkte fjernidentifikationssystem.

9) Fjernpiloten skal indhente et certifikat for teoretisk viden med henblik på operationer i standardscenarierne efter:

- a) at have fuldført et onlinekursus og bestået onlineteorioprøven, jf. punkt 4, litra b), i UAS.OPEN.020, og
- b) have bestået en supplerende teorioprøve, som stilles til rådighed af den kompetente myndighed eller en enhed, som en medlemsstats kompetente myndighed har udpeget i overensstemmelse med tillæg A i dette kapitel.

10) Et sådant certifikat er gyldigt i fem år. Forlængelse inden for gyldighedsperioden er betinget af:

- a) påvisning af kompetencer i henhold til punkt 9
- b) fuldførelse af genopfriskningskurser, hvori der fokuseres på de emner inden for teoretisk viden, jf. punkt 9, og som stilles til rådighed af den kompetente myndighed eller af en enhed, der er udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed.

11) Med henblik på at forlænge certifikatet efter at det er udløbet, skal fjernpiloten opfylde kravene i punkt 9.

UAS.STS-02.030 UAS-operatørens ansvarsområder

Ud over de ansvarsområder, der er fastsat i UAS.SPEC.050, skal UAS-operatøren:

- 1) udarbejde en driftshåndbog, som omfatter de elementer, der er fastsat i tillæg 5
- 2) fastlægge det operationelle udsnit og bufferzonen for risici på jorden for de påtænkte operationer, herunder det kontrollerede område på land, der omfatter projektionerne på jordoverfladen for såvel udsnittet som bufferzonen
- 3) ved hjælp af et eller flere af følgende sikre, at beredskabsprocedurer og nødprocedurer er tilstrækkelige:
 - a) særlige prøveflyvninger
 - b) simuleringer, forudsat at simuleringens repræsentativitet er hensigtsmæssig i forhold til det påtænkte formål
- 4) udvikle en effektiv beredskabsindsatsplan (ERP), som er egnet til operationen, og som mindst omfatter:
 - a) planen med henblik på at begrænse de eskalerende virkninger af nødsituationen
 - b) betingelserne for at alarmere de relevante myndigheder og organisationer
 - c) kriterierne for at påvise, at der foreligger en nødsituation
 - d) en klar afgrænsning af de opgaver, der påhviler fjernpilote(r)n(e) og andet personale med ansvar for opgaver af afgørende betydning for UAS-operationen
- 5) sørge for, at præstationsniveauet for så vidt angår eksternt leverede serviceydelser, der er nødvendige for flyvningens sikkerhed, er tilstrækkeligt i forhold til den påtænkte operation

6) fastlægge fordelingen af roller og ansvarsområder mellem operatøren og den eller de eksterne tjenesteydere, hvis det er relevant

7) indlæse opdaterede oplysninger i geo-awareness-systemet, hvis funktionen er installeret i UAS'et, og når dette er påkrævet i den geografiske UAS-zone, hvori operationen påtænkes at skulle finde sted

8) sikre, inden operationen påbegyndes, at alle egnede foranstaltninger med henblik på at mindske risikoen for uvedkommende personers indtrængen i det kontrollerede område på land i overensstemmelse med de krav til minimumsafstand, der er fastsat i punkt 2 i UAS.STS-02.020, er truffet, og at der om nødvendigt er koordineret med de relevante myndigheder

9) sikre, inden operationen påbegyndes, at alle tilstedeværende personer i det kontrollerede område på land:

- a) er blevet underrettet om risiciene ved operationen
- b) er blevet gjort bekendt med — eller oplært i, hvis det er relevant — de sikkerhedsforholdsregler og -foranstaltninger, den pågældende UAS-operatør har truffet for at beskytte dem, og
- c) udtrykkeligt har indvilliget i at deltage i operationen

10) før operationen påbegyndes, hvis der anvendes luftrumsobservatører:

- a) sikre korrekt placering og antal af luftrumsobservatører langs den påtænkte flyvevej
- b) verificere:
 - i) at sigtbarheden og den planlagte afstand til luftrumsobservatøren ligger inden for de acceptable grænser, der er fastsat i driftshåndbogen
 - ii) at terrænet ikke skaber potentielle hindringer for nogen luftrumsobservatør
 - iii) at der ikke er huller mellem de zoner, som hver af luftrumsobservatørerne dækker
 - iv) at kommunikationen med hver luftrumsobservatør er etableret og fungerer effektivt
 - v) at eventuelle midler, som luftrumsobservatørerne anvender til at bestemme det ubemandede luftfartøjs position, fungerer og er effektive
- c) sikre, at luftrumsobservatørerne er blevet briefet om det ubemandede luftfartøjs påtænkte flyvevej og om den tilhørende tidsplan

11) sørge for, at:

- a) UAS'et ledsages af den tilknyttede overensstemmelseserklæring, herunder en henvisning til klasse C6,
- b) at identifikationsmærket for klasse C6 er anbragt på det ubemandede luftfartøj.

UAS.STS-02.040 Fjernpilotsens ansvarsområder

Ud over de ansvarsområder, der er fastsat i UAS.SPEC.060, skal fjernpilotten:

1) før en UAS-operation påbegyndes:

- a) fastsætte det ubemandede luftfartøjs programmerbare flyveudsnit, således at det holdes inden for det flyvegeografiske område
- b) verificere, at de midler, der anvendes til at bringe flyvningen til ophør, og det ubemandede luftfartøjs funktion til programmering af det operationelle udsnit er operationelle og kontrollerede, om den direkte fjernidentifikation er aktiv og opdateret

2) under flyvningen:

- a) medmindre luftrumsobservatører deltager, opretholde en grundig afsøgning af luftrummet med det blotte øje omkring det ubemandede luftfartøj for at undgå enhver risiko for kollision med bemandede luftfartøjer. Fjernpiloten skal afbryde flyvningen, hvis operationen udgør en risiko for andre luftfartøjer eller for mennesker, dyr, miljøet eller ejendom
- b) være i stand til at opretholde kontrollen over det ubemandede luftfartøj undtagen i tilfælde af tab af kommando- og kontrolforbindelsen (C2 link)
- c) kun operere ét ubemandet luftfartøj ad gangen
- d) undlade at operere det ubemandede luftfartøj fra et køretøj i bevægelse
- e) undlade at overdrage kontrollen med det ubemandede luftfartøj til en anden kommandoenhed
- f) underrette luftrumsobservatørerne, når sådanne medvirker, rettidigt om det ubemandede luftfartøjs eventuelle afvigelser fra den påtænkte flyvevej, og om den tilhørende tidsplan
- g) udføre de beredskabsprocedurer, UAS-operatøren har fastlagt, i unormale situationer, blandt andet når fjernpiloten ser tegn på, at det ubemandede luftfartøj kan overskride det flyvegeografiske områdes grænser
- h) udføre de nødprocedurer, UAS-operatøren har fastlagt, i nødsituationer og herunder tage midler i anvendelse med henblik på at bringe flyvningen til ophør, hvis fjernpiloten ser tegn på, at det ubemandede luftfartøj kan overskride det operationelle udsnits grænser.

UAS.STS-02.050 Luftrumsobservatørens ansvarsområder

En luftrumsobservatør skal:

- 1) opretholde en grundig afsøgning af luftrummet med det blotte øje omkring det ubemandede luftfartøj for at udpege enhver risiko for kollision med bemandede luftfartøjer
- 2) holde sig orienteret om det ubemandede luftfartøjs position ved direkte observation af luftrummet eller ved hjælp af elektroniske midler
- 3) advare fjernpiloten, når en fare opdages, og hjælpe med at undgå eller minimere de potentielle negative virkninger.

TILLÆG A: TEORETISK VIDEN OG PRAKTISKE FÆRDIGHEDER FOR FJERNPILOTTER MED HENBLIK PÅ STS-02

1. Teoriprøve

Prøven skal fastlægges i overensstemmelse med punkt 1 i tillæg A i kapitel 1.

2. Uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder

Foruden de områder, der er fastlagt i punkt A.2, i tillæg A i kapitel 1, skal følgende områder være omfattet:

Tabel 1:

Yderligere emner og områder, der skal indgå i uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder med henblik på STS-02

Emne	Områder, der skal indgå
a) BVLOS-operationer, der udføres i henhold til STS-02	i) Forberedelse til flyvning — planlægning af operationer, luftrumshensyn og vurdering af risici på stedet. Følgende punkter skal indgå: A) afsøgning af luftrummet B) operationer med luftrumsobservatører: passende placering af luftrumsoperatører og en konfliktelimineringsordning, der omfatter en passende fraseologi, koordinering og kommunikation ii) De procedurer under flyvning, der er fastsat i punkt 2, litra b), nr. ii), i tillæg A i kapitel I, udføres i både VLOS og BVLOS.

Tilleg 2:

Operationel erklæring

Operationel erklæring	
<p>Databeskyttelse: Personoplysninger, der indgår i denne erklæring, behandles af den kompetente myndighed i medfør af den færøske persondatalov (GDPR). Oplysningerne vil blive behandlet med henblik på udførelse, forvaltning og opfølgning af tilsynsaktiviteterne i henhold til bekendtgørelsen for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.</p> <p>Hvis De ønsker yderligere oplysninger om behandlingen af Deres personoplysninger eller ønsker at gøre brug af Deres rettigheder (f.eks. til at få indsigt i oplysningerne eller berigtige eventuelle urigtige eller ufuldstændige oplysninger), bedes De henvende Dem til den kompetente myndigheds kontaktpunkt.</p> <p>Ansøgeren kan til enhver tid klage over behandlingen af personoplysningerne til den nationale tilsynsmyndighed for databeskyttelse.</p>	
UAS-operatørens registreringsnummer	
UAS-operatørens navn	
UAS-fabrikant	
UAS-model	
UAS-serienummer	
<p>Jeg erklærer herved, at:</p> <ul style="list-style-type: none">— jeg opfylder alle de gældende bestemmelser i Bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer og STS.x, og— at der for hver flyvning, der foretages i henhold til erklæringen, vil være en passende forsikringsdækning, hvis dette kræves i henhold til national ret.	
Dato	Underskrift eller anden verifikation

Tillæg 3:

Yderligere krav til enheder, der er anerkendt af den kompetente myndighed, og UAS-operatører, som varetager uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder med henblik på operationer omfattet af STS

En enhed, der har til hensigt at opnå anerkendelse af den kompetente myndighed med henblik på at varetage uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder med henblik på et STS, skal ved brug af erklæringsformularen i tillæg 6 over for den kompetente myndighed erklære, at den opfylder følgende krav.

En UAS-operatør, der har til hensigt at varetage uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder med henblik på et STS, skal foruden at indsende den operationelle erklæring for det pågældende STS over for den kompetente myndighed erklære, at vedkommende opfylder nedenstående krav, ved brug af erklæringsformularen i tillæg 4.

Hvis en enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, har til hensigt at varetage uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder med henblik på et STS i en anden medlemsstat end den, som udstedte anerkendelsen, skal et bevis for anerkendelsen forelægges for den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvori uddannelsen varetages.

- 1) Den enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, eller UAS-operatøren skal sikre en klar adskillelse af uddannelsesaktiviteterne og enhver anden operationel aktivitet for at garantere en uafhængig evaluering.
- 2) Den enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, eller UAS-operatøren skal på passende vis kunne udføre de tekniske og administrative aktiviteter, der er forbundet med hele opgavens forløb, herunder personalets duellighed og brugen af faciliteter og udstyr, der egner sig til opgaven.
- 3) Den enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, eller UAS-operatøren skal have en ansvarlig leder med ansvar for at sikre, at alle opgaver udføres i overensstemmelse med de i punkt 8 nævnte oplysninger og procedurer.
- 4) De medarbejdere, der er ansvarlige for uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder, skal:
 - a) have kompetence til at udføre disse opgaver
 - b) være upartiske og må ikke deltage i bedømmelserne, hvis de føler, at deres objektivitet kan være påvirket
 - c) have en solid teoretisk viden og erfaring med uddannelse i praktiske færdigheder og desuden have et tilfredsstillende kendskab til kravene vedrørende de opgaver, der skal indgå i deres bedømmelse af de praktiske færdigheder, samt en tilstrækkelig erfaring med sådanne forløb
 - d) være i stand til at administrere erklæringer, fortegnelser og rapporter, der godtgør, at de relevante bedømmelser af praktiske færdigheder er blevet foretaget, og drage konklusionerne af disse bedømmelser af praktiske færdigheder, og

- e) undlade at videregive oplysninger leveret af operatøren eller fjernpilotten til andre end den kompetente myndighed på dennes anmodning.
- 5) Uddannelsen og bedømmelsen skal omfatte de praktiske færdigheder, der svarer til det STS, som der afgives erklæring om, og som findes i tillæg A i det relevante kapitel.
- 6) Den praktiske uddannelse og bedømmelse skal foregå på et eller flere steder i et miljø, der er repræsentativt for STS-betingelserne.
- 7) Bedømmelsen af praktiske færdigheder skal bestå af en løbende evaluering af fjernpiloteleven.
- 8) Den enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, eller UAS-operatøren skal udarbejde en bedømmelsesrapport, når bedømmelsen af de praktiske færdigheder afsluttet, og rapporten skal:
- a) som minimum indeholde:
 - i) oplysninger om fjernpilotelevens identitet
 - ii) identiteten på den person, der er ansvarlig for bedømmelsen af de praktiske færdigheder
 - iii) angivelse af det STS, for hvilket den praktiske bedømmelse er udført
 - iv) point for hver enkelt aktivitet, der udføres af fjernpiloteleven
 - v) en samlet kompetencebedømmelse for så vidt angår fjernpilotelevens praktiske færdigheder og
 - vi) feedback mht. praktiske færdigheder med vejledning om områder, hvor færdighederne kan styrkes, hvis det er relevant
 - b) underskrives og dateres på passende vis af den person, der er ansvarlig for bedømmelsen af de praktiske færdigheder, når den er afsluttet, og
 - c) registreres og stilles til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på inspektion efter anmodning.
- 9) En akkreditering af fuldførelsen af uddannelsen i praktiske færdigheder med henblik på STS skal udstedes til fjernpiloteleven af en enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, eller af UAS-operatøren, hvis det i bedømmelsesrapporten konkluderes, at fjernpiloteleven har tilegnet sig praktiske færdigheder på et tilfredsstillende niveau.
- 10) Udstedelsen af akkreditering efter fuldførelsen af punkt 9 meddeles den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor uddannelsen i og bedømmelsen af de praktiske færdigheder er foretaget, herunder oplysninger om fjernpilotelevens identitet, det pågældende STS, udstedelsesdatoen og oplysninger til identifikation af den enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed i en medlemsstat, eller den UAS-operatør, som har udstedt akkrediteringen.
- 11) Den enhed, der er anerkendt af den kompetente myndighed, eller UAS-operatøren skal i driftshåndbogen, som udarbejdes i overensstemmelse med tillæg 5, indføre et særskilt afsnit med en redegørelse for uddannelseselementerne, herunder følgende:
- a) det udnævnte personale, der udfører uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder, herunder:
 - i) beskrivelse af det respektive personales kompetence
 - ii) personalets pligter og ansvar og
 - iii) en organisationsplan med angivelse af ansvarskæder
 - b) de procedurer og processer, der anvendes i forbindelse med uddannelse i og bedømmelse af praktiske færdigheder, herunder pensum for de praktiske færdigheder, der svarer til det STS, som der afgives erklæring om, og som er fastsat i tillæg A i det relevante kapitel

c) en beskrivelse af UAS'et og alt andet udstyr, værktøjer og miljø, der er anvendt til uddannelse i og bedømmelse af de praktiske færdigheder, og
d) en model for bedømmelsesrapporten.

Tilleg 4:

Erklæring fra UAS-operatører, der har til hensigt at udbyde uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder i STS-x

	STS-x
	Erklæring fra UAS-operatører, der har til hensigt at udbyde uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder
<p>Databeskyttelse: Personoplysninger, der indgår i denne erklæring, behandles af den kompetente myndighed i medfør af den færøske persondatalov (GDPR). Oplysningerne vil blive behandlet med henblik på udførelse, forvaltning og opfølgning af tilsynsaktiviteterne i henhold til Bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer. Hvis De ønsker yderligere oplysninger om behandlingen af Deres personoplysninger eller ønsker at gøre brug af Deres rettigheder (f.eks. til at få indsigt i oplysningerne eller berigtige eventuelle urigtige eller ufuldstændige oplysninger), bedes De henvende Dem til den kompetente myndigheds kontaktpunkt. Ansøgeren kan til enhver tid klage over behandlingen af personoplysningerne til den nationale tilsynsmyndighed for databeskyttelse.</p>	
UAS-operatørens registreringsnummer	
UAS-operatørens navn	
<p>Jeg erklærer herved, at:</p> <ul style="list-style-type: none">— jeg har indsendt den operationelle erklæring for STS-x— jeg opfylder kravene i tillæg 3 i bilag 1 til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, og— når jeg opererer et UAS i forbindelse med uddannelsesaktiviteter med henblik på STS.x, opfylder jeg alle de gældende bestemmelser i bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, herunder kravene til operationer i henhold til STS.x	
Dato	Underskrift eller anden verifikation

Tillæg 5:

Driftshåndbog for standardscenariet

Driftshåndbogen for de STS, der er fastsat i tillæg 1, skal mindst indeholde følgende:

- 1) en erklæring om, at driftshåndbogen opfylder de relevante krav i denne forordning og erklæringen, og at den indeholder anvisninger, som skal opfyldes af det personale, der er involveret i flyveoperationer
- 2) en underskrift til bekræftelse af den ansvarlige leders eller UAS-operatørens godkendelse, hvis der er tale om en fysisk person
- 3) en overordnet beskrivelse af UAS-operatørens organisation
- 4) en beskrivelse af konceptet for operationen, herunder som minimum:
 - a) arten og beskrivelsen af de aktiviteter, der udføres i forbindelse med UAS-operationerne, og de påviste tilknyttede risici
 - b) det operationelle miljø og det geografiske område for de påtænkte operationer, herunder:
 - i) forholdene i det område, som skal overflyves, med hensyn til befolkningstæthed, topografi, hindringer osv.
 - ii) forholdene i det luftrum, der skal benyttes
 - iii) miljøforholdene, herunder som minimum vejret og de elektromagnetiske forhold
 - iv) fastlæggelse af det operationelle udsnit og bufferzonerne for at håndtere risici på jorden og i luften
 - c) de anvendte tekniske midler og deres vigtigste kendetegn, ydeevne og begrænsninger, herunder UAS'et, eksterne systemer til støtte for UAS-operation og faciliteter mv.
 - d) det personale, der er nødvendigt til udførelsen af operationer, herunder holdets sammensætning og holdmedlemmernes roller og ansvar, udvælgelseskriterier, grunduddannelse og krav om nylig erfaring og/eller efteruddannelse
- 5) de vedligeholdelsesanvisninger, der er påkrævet for at opretholde UAS'et i en sikker tilstand i overensstemmelse med den pågældende producents vedligeholdelsesanvisninger og -krav, hvis det er relevant
- 6) operationelle procedurer, som skal være baseret på UAS-fabrikantens anvisninger, og som skal omfatte:
 - a) iagttagelse af følgende for at minimere menneskelige fejl:
 - i) en klar fordeling og tildeling af opgaver og
 - ii) en intern tjekliste til kontrol af, at personalet udfører de opgaver, de har fået tildelt, på passende vis
 - b) hensyntagen til, at de eksterne systemer til støtte for UAS-operationen kan have nedsat funktionsevne
 - c) normale procedurer, herunder som minimum:
 - i) forberedelser forud for flyvning og tjeklister, der omfatter:
 - A) vurdering af det operationelle udsnit og de dertil knyttede buffere (bufferzonen for risici på jorden og i det relevante omfang bufferzonen for risici i luften), herunder terrænet og potentielle

- hindringer og blokeringer, der kan mindske evnen til at holde det ubemandede luftfartøj inden for synsvidde eller afsøge luftrummet, den potentielle overflyvning af uvedkommende personer og potentiel overflyvning af kritisk infrastruktur
- B) vurdering af det omgivende miljø og luftrum, herunder nærliggende geografiske UAS-zoner og andre luftrumsbrugeres potentielle aktiviteter
- C) de egnede miljøforhold, for at UAS-operationen kan udføres
- D) det mindste antal medarbejdere med ansvar for opgaver af afgørende betydning for UAS-operationen, der er påkrævet for at udføre operationen, og deres ansvar
- E) de påkrævede kommunikationsprocedurer mellem fjernpilote(r)n(e) og andet personale, der er ansvarligt for opgaver af afgørende betydning for UAS-operationen, og med eventuelle eksterne parter, hvis det er nødvendigt
- F) overholdelse af de relevante myndigheders eventuelle specifikke krav i det påtænkte operationsområde, herunder dem, der vedrører sikkerhed, privatlivets fred, data- og miljøbeskyttelse, og anvendelsen af radiofrekvenser
- G) de foranstaltninger til afbødning af risici, der er nødvendige for at sørge for, at operationen udføres på sikker vis, navnlig for det kontrollerede område på land:
- a) fastlæggelse af det kontrollerede område på land og
 - b) sikring af det kontrollerede område på land for at forhindre, at tredjeparter trænger ind i området, mens operationen finder sted, og sikre koordinering med de lokale myndigheder, hvis det er nødvendigt
- H) procedurerne med henblik på at verificere, at UAS'et er i en stand, der er egnet til at udføre den påtænkte operation på sikker vis
- ii) procedurer for start og hjemhentning
 - iii) procedurer under flyvning, herunder procedurer for at sikre, at det ubemandede luftfartøj forbliver inden for det flyvegeografiske område
 - iv) procedurer efter flyvning, herunder inspektioner for at kontrollere UAS'ets tilstand
 - v) procedurer med henblik på at fjernpiloten og — hvis dette kræves af den pågældende UAS-operatør — luftrumsobservatører eller UA-observatører, alt efter hvad der er relevant, opdager luftfartøjer i potentiel konflikt
- d) beredskabsprocedurer, herunder som minimum:
- i) procedurer med henblik på at håndtere ubemandede luftfartøjer, der forlader det udpegede flyvegeografiske område
 - ii) procedurer med henblik på at håndtere uvedkommende personer, som trænger ind det kontrollerede område på land
 - iii) procedurer med henblik på at håndtere ugunstige driftsbetingelser
 - iv) procedurer med henblik på at håndtere nedsat funktionsevne i eksterne systemer til støtte for operationen
 - v) fastlæggelse af den anvendte fraseologi, hvis der anvendes luftrumsobservatører
 - vi) procedurer til forebyggelse af konflikter med andre luftrumsbrugere
- e) nødprocedurer med henblik på at håndtere nødsituationer, herunder som minimum:
- i) procedurer med henblik på at undgå, eller i det mindste minimere, skade på tredjemand i luften eller på jorden
 - ii) procedurer med henblik på at håndtere ubemandede luftfartøjer, der forlader det operationelle udsnit
 - iii) procedurer med henblik på hjemhentning af det ubemandede luftfartøj i nødtilfælde
- f) sikkerhedsprocedurer som omhandlet i punkt 1), litra a), nr. ii) og iii), i UAS.SPEC.050
- g) procedurer for beskyttelse af de personoplysninger, der er omhandlet i punkt 1), litra a), nr. iv), i UAS.SPEC.050

- h) vejledning med henblik på at minimere de støj- og miljøpåvirkninger, der er omhandlet i punkt l), litra a), nr. v), i UAS.SPEC.050
- i) procedurer for indberetning af hændelser
- j) procedurer for at føre fortegnelser og
- k) politikken for, hvordan fjernpilote(r)n(e) og andet personale med ansvar for opgaver af afgørende betydning for UAS-operationen kan erklære sig egnede til at udføre enen operation, inden operationen indledes.

Tillæg 6:

Erklæring fra en enhed, der har til hensigt at opnå den kompetente myndigheds anerkendelse med henblik på at udbyde uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder i STS-x

	STS-x
	Erklæring fra en enhed, der har til hensigt at opnå den kompetente myndigheds anerkendelse med henblik på at udbyde uddannelse i og bedømmelse af fjernpiloters praktiske færdigheder
<p>Databeskyttelse: Personoplysninger, der indgår i denne erklæring, behandles af den kompetente myndighed i medfør af den færøske persondatalov (GDPR). Oplysningerne vil blive behandlet med henblik på udførelse, forvaltning og opfølgning af tilsynsaktiviteterne i henhold til Bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.</p> <p>Hvis De ønsker yderligere oplysninger om behandlingen af Deres personoplysninger eller ønsker at gøre brug af Deres rettigheder (f.eks. til at få indsigt i oplysningerne eller berigtige eventuelle urigtige eller ufuldstændige oplysninger), bedes De henvende Dem til den kompetente myndigheds kontaktpunkt.</p> <p>Ansøgeren kan til enhver tid klage over behandlingen af personoplysningerne til den nationale tilsynsmyndighed for databeskyttelse.</p>	
Identifikation af enheden	
For- og efternavn, telefonnummer og e-mailadresse på den ansvarlige person	
<p>Jeg erklærer herved, at:</p> <ul style="list-style-type: none">— jeg opfylder kravene i tillæg 3 i bilaget til Bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, og— når jeg opererer et UAS i forbindelse med uddannelsesaktiviteter med henblik på STS.x, opfylder jeg alle de gældende bestemmelser i Bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, herunder kravene til operationer i henhold til STS.x	
Dato	Underskrift eller anden verifikation

(¹) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

(²) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (EUT L 152 af 11.6.2019, s. 1).

Bilag 2

Referencedokumenter til den version af droneforordningen med relevante færøske tilpasninger, der finder anvendelse, og som er optrykt som bilag 1 KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (EØS-relevant tekst) (EUT L 152 af 11.6.2019, s. 45) (markeret med B i dokumentet)

Ændret ved:

1. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/639 af 12. maj 2020 L 150 1 13.5.2020 (markeret med M1 i dokumentet)
2. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/746 af 4. juni 2020 L 176 13 5.6.2020 (markeret med M2 i dokumentet)
3. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1166 af 15. juli 2021 L 253 49 16.7.2021 (markeret med M3 i dokumentet)
4. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/425 af 14. marts 2022 L 87 20 15.3.2022 (markeret med M4 i dokumentet)
5. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/525 af 1. april 2022 L 105 3 4.4.2022 (markeret med M5 i dokumentet)

Berigtiget ved:

6. Berigtigelse, EUT L 96 af 24.3.2022, s. 49 (2020/639) (markeret med C1 i dokumentet)
7. Berigtigelse, EUT L 3 af 5.1.2023, s. 19 (2019/947) (markeret med C2 i dokumentet)