

## Simone Holst

---

**Fra:** Henrik Ardal <info@fie-service.com>  
**Sendt:** 21. september 2023 13:47  
**Til:** Simone Holst  
**Emne:** Høring vedr. Dronebekendtgørelsen

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 1979730

Kære Simone

Vedr. §10 i jeres høring angående Dronebekendtgørelsen mener jeg, at der er en manglende klarhed omkring droneoperationer i forhold til højde på HEMS(eksempelvis er banehøjden på EKRH angivet som 80,0 meter), men i §10 omtales kun den horisontale afstand.

Dertil ville det give god mening at kunne differentiere således, at der var mulighed for droneoperation(på HEMS EKRH) i eksempelvis op til 30 meters højde inden for 0-1 km, så der var 50 meters højde sikkerheds afstand(stadig med §10, stk 3. gældende)). Dette kunne også gøres gældende for andre HEMS, som også har betydelige banehøjder.

Jeg har ikke - med mine 7 år i branchen - hørt om (kommercielle)droner, som er fløjet uden for kontrol i opadgående retning.

Kopi af §10 i høringsbekendtgørelsen:

§ 10. Droneoperationer må ikke gennemføres nærmere end 2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS), jf. dog stk. 2-5.

Stk. 2. Hvis fjernpilotten er indehaver af et kompetencecertifikat, må operationer med droner finde sted indtil 1 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS). Foregår droneoperationen 1-2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads, må flyvehøjden ikke overstige 50 meter over lægehelikopterflyvepladsens banehøjde, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-2 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) fjernpilotten har et kompetencecertifikat.

Stk. 4. Stk. 3, nr. 2, anvendes ikke, hvis hospitalet, hvor lægehelikopterflyvepladsen (HEMS) ligger, har bestilt opgaven.

Stk. 5. Droneoperationer nærmere end 2 km horisontal afstand ved Ringsted, Billund, Skive og Saltum lægehelikopterflyveplads (HEMS) må ikke finde sted.

--

Med venlig hilsen

Henrik Ardal

**FotoInspektionEvent-Service**

tlf: +45 28 75 26 93

mail: [info@fie-service.com](mailto:info@fie-service.com)

CVR: 37 93 92 69



To:  
Trafikstyrelsen  
info@trafikstyrelsen.dk  
shol@trafikstyrelsen.dk

j.nr. 2022-087428

Vedr.: Dronebekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

Ølstykke den 1.10.2023

Som dronepilot / droneoperatør, der er indehaver af et A1+A3 og et A2 certifikat, der har jeg individuelle interesser i udformningen af de supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947, og jeg vil derfor gøre brug af muligheden for, at gøre indsigelser i forhold til det fremlagte forslag.

Helt overordnet og indledningsvis vil jeg sige, at når man ser tilbage på, at der efterhånden er blevet fløjet med droner i mere end ti år, og at der i den periode slet ikke har været nogle alvorlige ulykker med droner, så virker det temmelig malplaceret, at man vil bruge ressourcer på, at lave yderligere stramninger af lovgivningen og reglerne for flyvning med droner.

Men når det nu skal være, så har jeg den holdning, at der i drone-lovgivningen bør laves fire grupper af droner, det er i øvrigt helt analogt med, at der naturligvis ikke er de samme regler i færdselsloven for cyklister, som for lastbiler.

Mit forslag er, at droner kan inddeles flg. fire grupper.

- 1). Små legetøjsdroner, som det slet ikke er nødvendigt at lovgive omkring.
- 2). Minidroner / hobbydroner, som vejer under 250 gram, det er små droner, der p.g.a. deres lave vægt og dermed meget begrænsede inertier, må anses for at være relativt ufarlige, men som det er lige nu, så kan sælgerne af disse droner godt reklamere med, at de må flyves uden et certifikat eller en ansvarsforsikring, det bør dog ændres, så minidroner også kræver et A1+A3 certifikat og en ansvarsforsikring.
- 3). Semi professionelle droner, der vejer mellem 250 gram og et kilo, er stadig nogle relativt uskadelige droner, som også anvendes af en del amatører, men deres vægt begrundes dog en lidt mere restriktiv lovgivning, end den der bør gælde for minidroner.
- 4). Store professionelle droner bør der helt klart lovgives omkring, da en mange kilo tung drone, i teorien kan være årsag til en meget alvorlig ulykke ved nedstyrtning eller kollision med andre luftfartøjer.

Jeg er udmærket klar over, at der allerede er en inddeling af droner i C-klasser, men jeg synes ikke lovgivningen i tilstrækkelig grad begunstiger, de helt lette droner under 250 gram og et kilo, på mange områder er lovgivningen desværre udformet som one size fit all.

I gennemførelsesforordningen er der et forslag om, at dronepiloten / droneoperatøren, skal føre en digital logbog over alle flyvninger med dronen, det virker godt nok som overkill, at

folk der rekreativt eller på hobbybasis flyver med droner, skal føre en logbog, det bør kun være erhvervsmæssige flyvninger, som der skal føres logbog over.

Det vil især være unødigt krævende, hvis log'en meter for meter skal indeholde oplysninger om dronens flyverute, for hvor mange GPS-positioner / waypoints skal ruten defineres med, og hvis det skal være et lovkrav, så må det under alle omstændigheder være mere end tilstrækkeligt, hvis GPS-positionen for startpunktet logges, da der er en anden regel som siger, at dronepiloten / droneoperatøren hele tiden skal ha' visuel kontakt med dronen.

I Kapitel 3, er der noget om afstandskravene i forbindelse med dronezoner, og her synes jeg også man burde overveje om det er nu også er nødvendigt, at der f.eks. ikke må / kan flyves med droner på størstedelen af Amager og i hele Ålborg by.

Jeg er 100% sikker på, at det er helt usandsynligt, at der er et rutefly eller militærfly, som i under 120 meters højde flyver rundt over Amager eller Ålborg by, derfor vil det mest rimelige og logiske da være, at man ved lufthavne og flyvepladser lavede nogle no-fly zoner, som svarer til lufthavnens / flyvepladsens indhegnede område, og så nogle 3 - 5 eller måske 8 km lange og 500 meter bredde korridorer, som no-fly zoner i forlængelse af start- og landingsbanerne.

På samme måde virker det også ret malplaceret, at der er no-fly zoner 150 meter rundt om ambassader, politistationer og fængsler, jeg kan simpelthen ikke se, at der er nogle logiske begrundelser for disse afstandskrav, og hvis det er for at beskytte disse steder mod kriminelle og terrorister, så skulle man måske overveje, at kriminelle og terrorister ikke plejer at rette sig efter lovgivningen.

Der er også et kapitel om droneoperationer i støjfølsomme områder.

Og da jeg selv bor i Nordsjælland, så har jeg naturligvis konstateret, at hele Roskilde Fjord er udnævnt til et beskyttet naturområde, hvor droneflyvning er forbudt, denne regel skal så ses i lyset af, at fjorden er rekreativt område for alle de mennesker, som bor Danmarks tættest befolkede landsdel.

Der er mange havne i Roskilde Fjord, med i tusindvis af motoriserede lystfartøjer, og fjorden overflyves regelmæssigt med større og mindre fly og varmluftballoner. Det er også sådan, at der er to broer over Roskilde Fjord, som hvert døgn krydses af over 20.000 biler, og der er ikke noget sted på Roskilde Fjord, hvor man ikke kan høre trafikstøj fra de veje, som der er i fjordens opland.

Til sammenligning så er de nyeste minidroner så støjsvage, at det kræver særdeles gode ører, at høre dem når afstanden til dem er over 30-40 meter.

Miljøstyrelsen har i øvrigt selv publiceret en artikel, hvor det oplyses, at optællinger af fugle med droner virker mindre forstyrrende på fuglene, end menneskelig tilstedeværelse i deres nærområde. - <https://mst.dk/nyheder/2022/december/droner-med-zoomkamera-kan-forbedre-fugletaellinger>

Men jeg går ind for, at vi i videst mulige omfang skal ta' hensyn til naturen, så derfor kunne mit kompromis forslag være, at der i et naturområde som f.eks. Roskilde Fjord, hvor der er en meget stor menneskelig aktivitet, der kunne det være tilladt, at flyve de støjsvage minidroner i en højde over 50 eller 80 meter.

Jeg har også hæftet mig ved, at der er et ønske om, at man fremadrettet vil forbyde droneflyvning ved: Christiansborg Slot, Ridebanen og Slotskirken, Kronborg, Eremitagen, Frederiksborg Slot, Koldinghus Slot og Staldgård, Statsministerboligen Marienborg Slot, Rosenborg Slot og Sorgenfri Slot.

Og lige bort set fra Kronborg, Frederiksborg Slot og Koldinghus Slot og Staldgård, så er der jo allerede nu no-fly zoner de pågældende steder.

Men det kan da undre, at man vil beskytte Kronborg, Frederiksborg Slot og Koldinghus Slot og Staldgård mod små droner, der kun vejer 250 gram, disse borge og fæstningsværker er jo oprindeligt bygget til, at de skulle kunne modstå 10 og 20 pounds kanonkugler, og en mini drone vil næppe kunne påføre dem nogen skade.

Men det generelle billede er i øvrigt, at de danske dronepiloter / droneoperatører er meget observante i forhold til lovgivningen, der har i hvert fald kun været et fåtal sager, hvor der er blevet fløjet med droner i no-fly zoner, og de har under alle omstændigheder været så sjældne, at de næsten er blevet omtalt som sensations historier i alle medier, og i flere tilfælde har det så vist sig, at dronepilotten slet ikke har været bekendt med lovgivningen.

Derfor vil jeg foreslå, at det burde være et lovkrav, at Trafikstyrelsen skal udarbejde en lille flyers (A4 ark foldet tre gange), hvor der kort henvises til styrelsens hjemmesider med droneregler, dronezoner og hvordan der kan erhverves certifikater, og i loven skal der også stå, at alle forhandlere af droner og tilbehør til droner, skal give deres kunder denne flyers, når de sælger en drone eller noget tilbehør.

Med venlig hilsen  
Niels Riis Ebbesen  
Valkyries Plads 2333  
DK-3650 Ølstykke  
mail: [info@niels-ebbesen.net](mailto:info@niels-ebbesen.net)  
web: [www.mediapix.dk](http://www.mediapix.dk)



## Simone Holst

---

**Fra:** Troels Lund <tromilu@gmail.com>  
**Sendt:** 2. oktober 2023 20:57  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** j.nr. 2022-087428  
**Vedhæftede filer:** MDK Høringssvar til nyt udkast til dronebekendtgørelse\_rev03.DOCX

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2011970

### Høringssvar fra Modelflyvning Danmark.

Hermed fremsendes høringsvar til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

Svar er vedhæftet denne email.

På Modelflyvning Danmarks vegne,  
Troels M. Lund  
Bestyrelsesmedlem.  
tlf 25111007  
email: [tromilu@gmail.com](mailto:tromilu@gmail.com)





## **Modelflyvning Danmarks høringsvar til nyt udkast til dronebekendtgørelse**

### **§ 1**

Det bør præciseres i §1 at bekendtgørelsen erstatter BEK 2253 af 29/12-2020. Det står i §36 stk. 2 men bør i vores optik stå allerede i §1

### **§ 2. Definitioner.**

Der mangler et væsentligt element, som er den "rekreative droneflyvning". Der flyver estimeret ca. 50.000 civile rekreative droner i Danmark blot inden for rammen af Modelflyvnings Danmarks.

Der findes yderligt mange rekreative droner rundt om i Danmark, som flyves helt på fritidsbasis uden for modelflyvepladser.

Teknisk set hører de droner yderst sjældent ind under definitionen "Legetøjsdroner" og de kan heller ikke høre under "C-mærkede" droner, idet de som regel er enten er ombyggede/modificerede eller samlet af ejeren selv. Derved bliver de droner automatisk kategoriseret som A3 droner.

Forslag:

Indsæt en ny definition, "Rekreativ droneoperation"

En drone som ikke opereres kommercielt og ikke opereres med henblik på byttetjenester. En rekreativ droneoperation gennemføres i den Åbne Kategori med henblik på fritidsflyvning eller sportsligt formål.

### **§3**

Vi finder §3 stk. 2 overflødig da bestemmelsen allerede er en del af 2019/947 / 2019/945 . Endvidere kan stk 2 i nuværende formulering skabe usikkerhed i forhold til droner der IKKE er C mærkede idet formuleringen kan få læser til at tro at alle droner ER C mærkede (eller skal være det)

### **§ 5. Logbog.**

Krav om digital logbog for alle drone operationer, undtaget legetøjsdroner, er en overimplementering af (EU) 2019/947.

Kun droneoperatører som ønsker at bevise erfaring og statistikgrundlag i forbindelse med påvisning af flyvetid eller systemstabilitet ved fx flyvning efter standardscenarier i den specifikke kategori eller en specifik SORA, bør stilles over for krav om føring af logbog.

Hele det rekreative modelflyvningsregime er total glemt i § 5 og vil derved blive underlagt en unødvendig logbogsopgave.

Forslag:

Alle rekreative droneoperationer skal undtages for kravet om føring af logbog. Hvorimod erhvervsflyvninger og/eller flyvninger under en SORA eller et EASA- eller nationalt STANDARD Scenarie (STS) skal føre logbog.

#### § 15. Støjfølsomme naturområder.

Det er ikke en rimelig arbejdsbyrde at skulle slå op i en liste over mere end 130 naturområder for se efter deres varierende "åbne-/lukke-" tider. Disse naturområders "åbne-/lukke-" tider skal indføres i dronezone tjenesten, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed online for offentligheden.

Forslag:

Der skal etableres en let og intuitiv visning online af hvorvidt støjfølsomme naturområder er enten aktive eller inaktive. Den dynamiske visning af hvilke områder der er omfattet af flyveforbud, gør det let og ubesværet at illustrere et flyveforbud.

Stk. 3. Det bør præciseres at det er droneflyvning i den specifikke kategori som menes, idet den åbne kategori i udgangspunktet ikke kommer over 120 meters højde.

Forslag:

" Droneoperationer, *i den specifikke kategori*, højere end 1000 fod over danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder, oplistet i bilag 2, kan finde sted uden at der skal indhentes tilladelse efter stk. 1."

#### § 18, Overflyvning af offentlig infrastruktur.

70 km/t reglen har lige siden første bekendtgørelse haft en meget uheldig sideeffekt.

Grusveje og andre ikke asfalterede veje, også ude på landet, har i princippet en 80km/t fartgrænse, selv om det virker forrykt at køre så stærkt på den type veje. Grusveje ligger ofte så afsides og er af sådan en beskaffenhed at der praktisk talt ikke køres over 50 km/t. Derfor bør grusveje og ikke asfalterede veje undtages i § 18.

Forslag:

Grusveje indskrives som en undtagelse fra § 18.

"Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer over grusveje og øvrige uasfalterede veje."

#### §36 stk 3

omtaler ikrafttræden af krav til antal flyvetimer i §9 stk 4. Men i §9 stk. 4 omtales flyvetimer ikke.

Indsendt af Modelflyvning Danmark.

## Simone Holst

---

**Fra:** Dan Banja <es@es-daa.dk>  
**Sendt:** 4. oktober 2023 15:56  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst; Dan Banja  
**Emne:** Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring j.nr. 2022-087428: ES 244-23.

ES 244-23

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over en ajourført dronebekendtgørelse (bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer).

ES kan ikke se, at der fastsættes generelle højderestriktioner for flyvning med droner. Derimod er der fastsat højderestriktioner nær flyvepladser o. lign., som anført i udkastet

Det vil i praksis sige, at der ikke er generelle højderestriktioner for flyvning med droner i det luftrum, som ikke er begrænset af denne bekendtgørelse (artikel 15).

Hvis det er tilfældet, finder ES det uacceptabelt, idet dronen i så tilfælde kan kollideres med et civilt fly over 500 fod og militære samt HEMS under 500 fod.

ES skal derfor indstille om, at der i bekendtgørelse tilføjes højdebegrænsning for droner samt hvornår denne kan overskrides.

Samtidig må man allerede nu indføre krav om elektronisk genkendelse ved flyvning over den generelle højde på 500 fod. Dette bør ikke afvente resultater i forbindelse med udarbejdelse af en dronestrategi.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

[www.es-daa.dk](http://www.es-daa.dk)



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.



**Simone Holst**

---

**Fra:** N Landbo  
**Sendt:** 4. oktober 2023 20:54  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Modelflyvning Danmark; Simone Holst  
**Emne:** J.nr. 2022-087428 - Vedrørende Høring Udkast til dronebekendtgørelsen  
**Vedhæftede filer:** Høring Dronebekendtgørelsen TBST.pdf; UAV\_Logbog\_tbst.xlsx; UAV\_Logbog\_tbst.ods

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2020433

J.nr. 2022-087428

*Hej Trafikstyrelsen, samt CC Simone og MDK*

Jeg vil gerne deltage med mine svar på høringen, som jeg håber, kan være med i debatten. Jeg skriver som privatperson, med små 4 års flyveerfaring på rekreativ basis (med A1/A3, samt A2).

Jeg var tidligere aktiv fotograf, og da jeg blev dårligt gående med rollator, måtte jeg få kameraet til at flytte sig i stedet for mig. Dét virker fint!

I øvrigt har jeg beskyttet adresse, så hvis det er muligt at deltage med mine svar, kan jeg så deltage kun som N. Landbo?

**Vedrørende "Gebyr for behandling af ansøgning"**

Dyrt for privatpersoner, i hvert fald hvis man skal ind forbi jeres manuelle ansøgning af kr. 1100 pr time. Så jeg håber ikke, at jeg får behov for at benytte jeres ansøgninger. Jeg forstår godt, at det koster jer at lave arbejdet. Men 2 timers ansøgningsbehandling (2 gange kr 1100) vil tage mig nogen tid at trække ud af økonomien, især hvis der er andre uforudsete udgifter samtidigt.

**Digital logbog (.ods)**

Logbog.ods (open document format) – jeg har vedlagt et udkast til en mulig løsning, hvis jeg husker at vedhæfte, når jeg sender svaret til jer.

Med venlig hilsen  
N Landbo



## **Vedrørende høring**

### **Indledning**

Det er en god idé at lave en frisk gennemgang af Dronebekendtgørelsen.

Ville det samtidigt være muligt at skrive en serie beskrivende forklaringer/fortolkninger, som jurist Simone Holst har gjort et fint forarbejde til, i den reviderede udgave eller i et tillæg dertil?

Kan der måske samtidigt laves en samlet online "vidensbase", hvor svar på eventuelle spørgsmål, som Trafikstyrelsen modtager i forbindelse med lovgivningen; så slipper I for at få de samme spørgsmål igen og igen, samtidig med, at Trafikstyrelsen, droneoperatører og fjernpiloter kan følge med i, hvad der kan være af udfordringer i forbindelse med læsning af lovgivningen.

Jeg håber, at man fra Trafikstyrelsens og de nuværende professionelle aktørers side, vil huske på, at mange af de operatører/fjernpiloter, som nu er "godt flyvende" på flere områder, også er startet et sted. At man også vil tilgodese de opstartende piloter, som nok bliver en mangelvare i tiden fremover og som egentlig selv øver og træner gratis for at blive fremtidig arbejdskraft på et stadig lidt nyt område.

### **Ad 1:**

(Vedr. §8 - §10) Jeg er fuldt ud forstående for de nye afstandskrav i §9 til de flyvesikringskritiske områder. Det, at beskytte Danmark, samt danske personer og interesser, som qua nuværende verdenssituation er blevet ret vigtigt. Risikoen ved nogle (fx angreb- og overvågnings-) droners flyvning er blevet synliggjort.

### **Ad 2:**

(Vedr. §16, stk. 2) Jeg er helt enig i, at man skal optræde fornuftigt. Hverken fjernpilot eller drone skal genere dyreflokke generelt eller enkelte individer. Man skal heller ikke stresser fugle. Men – hvis man fx flyver et sted, hvor der er svaler eller måger, så er disse faktisk ret interesserede i, hvad dronen laver, og det kan være svært at undgå at flyve i nærheden af disse nysgerrige fugle.

### **Ad 3:**

(Vedr. §13, stk. 2) Jeg er ikke specifik bekendt med de nævnte haver, men jeg kan være nervøs for, at mange drone "frirum" kan forsvinde på denne måde.

### **Ad c:**

(Vedr. §20, stk. 1) Jeg finder denne regel lidt svær at forstå. Jeg kan godt se idéen i, at man ikke flyver rundt over et stadion eller tilsvarende, men ville det ikke være bedre at beskrive de steder, man tænker på – evt med en "og lignende" bagved? Det virker også mere dansk, at man ikke har forbud imod alt, men mod nogle specifikke ting, og samtidig bruger sin sunde fornuft.

### **Ad 4:**

Enig, qua den anspændte verdenssituation.

(Vedr. §14, stk. 1 og stk. 3) Min eneste anke er, at det kan være svært at gætte, om man er i nærheden (eller indenfor 1000 meter) af fx militært flådefartøjer, hvis man flyver rundt langs vandet eller en af de smalle fjorde.

Det ser man (måske) først, når man har fået dronen op i en god højde. Så må man jo lave en hurtig landing, men her er loven jo allerede brudt?

Det er mere end 3 km<sup>2</sup> (og 1000 meters afstand), som man skal have kontrol over med hensyn til militært "område". Transport, sejlads og lignende kan jo nok ikke alle optræde på dronezoner.dk.

**Ad 6:**

(Vedrører §5, stk 2, pkt. c) Jeg er ikke helt klar på, hvordan man digitalt dokumenterer dronens rute. Taler vi om et kort, vedhæftet hver flyvning? Eller er et område nok? Jeg tænker, det kan hentes fra dronen på en eller anden måde, men fx en halvcirkel om et hus, vil være svær at beskrive med koordinater. Så vidt jeg kan læse, så gælder rutebeskrivelse også, hvis man flyver VLOS?

Gælder denne regel også, hvis man flyver med modelfly?

Det er nok ikke alle, der flyver med GPS eller har mulighed for at tracke flyvningen. Her vil det være lidt besværligt – i hvert fald, hvis man flyver ”i det fri”. På banerne er der muligvis overvågning nok til at lave det – og her er det måske mindre vigtigt.

Standard formularer til fx samtykkeerklæringer – det ville være meget besparende på landsplan, hvis man kunne hente sådanne ting på jeres side (det kan man måske allerede?).

**Ad 7:**

(Vedr. §7) Her er jeg helt, helt enig! Det burde også være sådan ude i den mere jordnære vejtrafik; man burde opdateres mindst hvert femte år – der behøves ikke være prøver (?), men det er jo vigtigt at kende ny lovgivning, samt fjerne forkerte antagelser.

**Ad 8:**

Det vil være fint, om disse lå som online ”blanketter”, til online udfyldelse alle enheder.

--

**Vedr. §18; en bøn fra mig**

Kunne §18 ikke gælde ved offentligt veje med hastighedsbegrænsning på *mere end* 80 km/t (ca fra 90 km/t og opefter). Eventuelt kun gælde for de veje, som er specificerede på dronezoner.dk (<https://www.droneregler.dk/dronezoner>)?

Dette vil gøre livet meget lettere for undertegnede og sikkert mange andre, både hos kommunerne og hos fjernpiloterne. Så er kommunale folk også fri for at sige, at ”du må jo bare flyve der, og

Tænkt scenarie:

Hvis man er på flyveøvelse ude på landet – I ved, ude hvor det ikke er gængs at hegne sine marker ind, med mindre der går kreaturer på dem. Man går og filmer Bedstes nye hus, og vil tage lidt panorama. Man filmer kort nedad, og til sin skræk opdager man en grusvej! Er det så fordi, man ikke er ordentligt forberedt, at dronezoner.dk ikke er opdateret, at vejen ikke er offentlig, eller noget helt femte. Man får sved på panden, og tjekker straks mobiludgaven af dronezoner.dk. Der er ikke nogen vej her. Så er der stadig de andre grunde til, at man kan svede. Selvom grusvejen er lidt tilgroet og ujævn, så er det sikkert stadig tilladt at køre 80 km/t – måske umuligt, men stadig tilladt!

Det er sikkert ikke engang et særlig langt ude tænkt scenarie; der er x antal grusveje i Danmark, hvor det er tilladt at køre 80 km/t, der er y antal fjernpiloter, som også øver sig og der er z antal af disse, der selvfølgelig gerne vil overholde gældende lovgivning.

Jeg tilhører både y og z grupperne.

(NB. Der er helt sikkert nogle regler, der siger, at man skal køre bil/mc efter forholdene, herunder noget med bremselængder og underlag (vejens standard), men det er sikkert også stadig gældende lov, at man må køre 80 km/t på landeveje udenfor bymæssig bebyggelse.)





## Høringssvar - Ny dronebekendtgørelse

F&P takker for muligheden for at give høringssvar.

F&P er overordnet positiv overfor mange dele af bekendtgørelsen. Dog mener vi, at det vil være uhensigtsmæssigt at fjerne kravet om en gyldig ansvarsforsikring med en forsikringssum på 0,75 SDR. Vi har allerede i dag en differentieret pris afhængig af dronens størrelse. I udkastet er der lagt op til det overlades til forsikringsselskaberne at vurdere behovet for dækningssum på ansvarsforsikringen alt efter hvor stor dronen er og hvor risikabel droneoperationen er. Dette kan være vanskeligt, da forsikringsselskaberne ofte ikke kender den forsikrede værdi.

Behovet for sum vil altid være baseret på et skøn og i sidste ende er det kunden der bestemmer forsikringssummen. Selskaberne kan ikke påtage sig et ansvar i forbindelse med valg af dækningssum. Kunden vil have interesse i en lav sum for derved at få en lav pris. Dermed er der risiko for, at kunden vil sætte summen lavt, hvis man fjerner SDR-kravet, da en lav sum vil medføre lavere præmie uden betydning for kunden (kun for evt. andre skadede ting/mennesker). Dermed risikeres det, at summen så i nogle tilfælde ikke vil være tilstrækkelig.

Vi stiller gerne op, hvis dette skulle give anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Daniel Ginge Andersen

04.10.2023

F&P

Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup

Tlf.: 41 91 91 91

fp@fogp.dk

www.fogp.dk

Daniel Ginge Andersen

Konsulent

Dir. 41919115

dga@fogp.dk

Sagsnr. GES-2010-00340

DokID 470965





Til Trafikstyrelsen  
Høringssvar  
j.nr. 2022-087428

Onsdag den 4. oktober 2023  
J.nr. 2022-087428 / HHI

**Høringssvar Vedr. Udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operationer af ubemandede luftfartøjer.**

DanPilot ønsker at afgive høringssvar til "Høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer".

Droner anvendes i stigende grad i danske havne til en lang række formål. DanPilot forventer ligeledes at benytte droneteknologi til understøttelse af skibslodsning til og fra havn, hvor dronen i fremtiden forventes at indgå i en grønnere og mere miljøvenlig lodsningssydelse. DanPilot har pt et igangværende udviklingsprojekt i tæt samarbejde med Esbjerg Havn om netop mulighederne for drone baseret lodsning. Et projekt som har haft udspring i Nyborg havn og været støttet af den Danske Maritime Fond i den tidlige udvikling fase i 2018/2021. Vi følger således droneområdet meget tæt og vil gerne indgå på Trafikstyrelsens høringsliste vedr. Dronebekendtgørelser mv.

#### Generelle bemærkninger

Som lodseri finder vi det positivt at reglerne skærpes ift. områder med adgangskontrol, således at havne og de funktioner som hører til på havnene beskyttes mod at uvedkommende droner kan flyve ind over området.

Det giver god mening at overflyvning alene kan foretages på baggrund af tilladelse fra områdets ejer / den instans, som har råderet over området, i henhold til gældende sikkerheds og ISPS-krav.



Specifikke bemærkninger

Vedr. §14 Afstandskrav til militære områder og fartøjer:

DanPilot ser imidlertid udfordringer i forhold til udkastets §14 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". Dette er ikke en hensigtsmæssig skærpelse i forhold til opretholdelse af drift af en fast dronebaseret ydelse eller operation på havnen. DanPilot mener derfor, der bør laves en undtagelse, således at en havnemyndighed kan give tilladelse til drone operation i deres havneområde, herunder den almindelige adkomstvej ad vandvejen til havnene, forudsat at droner anvendes til erhvervsmæssige formål.

Venlig hilsen

Hanne Hinrichsen

Forretningsudviklingschef, DanPilot

## Danske Havnes høringssvar vedr. Høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

5. oktober 2023

Danske Havne takker for muligheden for at kunne afgive høringssvar til Høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer. Droner bliver i stigende grad anvendt i vores erhvervshavne til en lang række formål, og anvendelsen forventes at stige i fremtiden. Derfor følger vi området nøje, hvorfor vi gerne fremover vil indgå på Trafikstyrelsens høringsliste vedr. Dronebekendtgørelser mv.

### Generelle bemærkninger

Danske Havne finder det positivt at reglerne skærpes ift. områder med adgangskontrol med §23, således at visse virksomheder og havne og andre steder, hvor personer ikke må gå ind, beskyttes mod at droner kan flyve ind over området.

Det findes ligeledes positivt, at droneoperatører inden en eventuel overflyvning skal have fået tilladelse fra områdets ejer eller fra den, der har råderet over området, da det bevirker, at havnene altid ved hvem der er til stede på/over deres arealer. Det er en vigtig sikkerhed for havnene som kritisk infrastruktur, der derved kan sikre at der kun er tale om reel erhvervsflyvning på arealerne. Det bemærkes, at havnene i dag indrapporterer ikke godkendte droneflyvninger.

### Øvrige bemærkninger

#### §14 vedr. Afstandskrav til militære områder og fartøjer:

Danske havne gør opmærksom på, at §14 stk. 3 ”Droneoperationer med droner må ikke finde sted nærmere end 1000 meter fra militære luftfartøjer og slædefartøjer samt afmærkede militærkolonner, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen” ikke er en hensigtsmæssig skærpelse henset til havnenes behov for at kunne operere med droner på deres eget område. Danske Havne mener derfor, der bør laves en undtagelse for danske erhvervshavne, så erhvervshavnene fortsat kan anvende droner til erhvervsmæssige formål.

I dag anvender erhvervshavne droner til en række formål, herunder til lodsning, til at foretage sikkerhedsdroneflyvning med securityformål, til at dokumentere og tage billeder af arealer for at sikre vedligehold mv., til at opmåle områder i forbindelse med udviklingsplaner mv., til at blive opmærksom på eventuelle skader og meget mere. I fremtiden kan det også forventes at droner kan anvendes f.eks. i forbindelse med

flytning af gods, og det er derfor en meget stor udfordring, hvis havnene ikke kan flyve med droner 1000 meter fra militære flådefartøjer, der ligger i mange danske erhvervshavne.

Da brugen af droner er under kraftig udvikling, er det vigtigt at påpege, at en undtagelse af erhvervshavnenes brug af droner fra §14 stk. 3 ikke specificeres til enkelte formål, men derimod sikrer, at fremtidig brug af erhvervsdroner ligeledes er undtaget.

Med venlig hilsen

Karina Lyngbak Sørensen,  
Erhvervspolitisk konsulent

Danske Havne

## Simone Holst

---

**Fra:** Vagn Jelsøe <vj@fbr.dk>  
**Sendt:** 5. oktober 2023 11:50  
**Til:** ts Info; Simone Holst  
**Cc:** Pia Saxild  
**Emne:** Høringssvar vedr. udkast til ændring af bekendtgørelse om droner  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar vedr.ændring af bkg om droner-300962.2.0.pdf

Trafikstyrelsen  
Att. Simone Holst

Vedlagt fremsendes Forbrugerrådet Tænks høringssvar vedr. udkast til ændring af bekendtgørelse om droner.

Mvh

## Vagn Jelsøe

CHIEF COUNSEL

THE DANISH CONSUMER COUNCIL

M +45 2280 6106

W [taenk.dk](http://taenk.dk)

### Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N

**FORBRUGERRÅDET**  
**tænk**





Trafikstyrelsen  
[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)  
Att. Simone Holst  
[shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)

Dok. 300962  
22. september 2023

## Høringssvar om ændring af bkg. om droner – jeres j.nr. 2022-087428

Forbrugerrådet Tænk har modtaget udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i høring.

Vi har ingen bemærkninger til de nye regler om, hvad man må og ikke må med droner.

Vi har imidlertid en bemærkning til udkastets § 33, hvor det bestemmes, at ansøgning om tilladelser eller dispensationer efter bekendtgørelsen skal indsendes via elektroniske blanketter, med mindre der er tale om borgere eller (udenlandske) virksomheder uden elektronisk ID.

En rapport fra Digitaliseringsstyrelsen og KL ("Digital inklusion i det digitaliserede samfund", fra 2021) anslår at 17-22 % af den danske befolkning oplever udfordringer i mødet med det digitale. Der er således tale om en langt større gruppe end gruppen af borgere uden elektronisk ID, og den omfatter borgere i alle aldersgrupper. Rapporten anbefaler på den baggrund et fokus på tydelige alternative veje, når det gælder informationssøgning, selvbetjeningsløsninger, sagsprocesser og kommunikation med offentlige myndigheder.

Selv om en stor del af de borgere og virksomheder, der kan tænkes at søge om tilladelser eller dispensation, må formodes at have et professionelt eller semiprofessionelt sigte, er droner i dag blevet så udbredte, at der også vil være almindelige forbrugere, der kan have et legitimt privat sigte med anvendelse af droner. Vi skal derfor opfordre Trafikstyrelsen til at overveje at etablere alternativer til elektroniske blanketter, der kan gøre det lettere også for digitalt udfordrede borgere at søge om tilladelser eller dispensation, uanset om de har elektronisk ID eller ej.

Venlig hilsen

**Karin Breck**  
Afdelingschef

**Vagn Jelsøe**  
Chefkonsulent



## Simone Holst

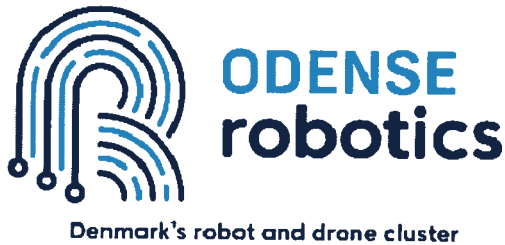
---

**Fra:** Lisa Rosenlyst Hansen <lrh@Odenserobotics.dk>  
**Sendt:** 5. oktober 2023 12:22  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** VS: j.nr. 2022-087428  
**Vedhæftede filer:** Odense Robotics Høringssvar dronebekendtgørelse.docx

Hermed høringssvar angående udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesordning (EU) 2019/947.

De bedste hilsener / Kind regards

**Lisa Rosenlyst Hansen**  
Business Development Manager



(+45) 28 12 15 06

[lrh@odenserobotics.dk](mailto:lrh@odenserobotics.dk)

[odenserobotics.dk](http://odenserobotics.dk)

Munkebjergvænget 1  
DK-5230 Odense M

 Sign up to our newsletter

 Follow us on LinkedIn

 Danish Board of  
Business Development

 Co-funded by  
the European Union



## Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947

*j.nr. 2022-087428.*

Odense Robotics, national klynge for droner, robotter og automation, faciliterer et netværk af medlemsvirksomheder indenfor dronebranchen. I den anledning har vi samlet input fra vores medlemsvirksomheder vedr. udkast til ny dronebekendtgørelse.

### **§9 Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder**

Begrænsningen af droneflyvning i stk.3 er en væsentlig stramning også når man sammenligner med eksempelvis Sverige hvor reguleringen er langt mere fleksibel både ved VMC pladser hvor der ingen begrænsninger er, samt at flyvepladser hvor der ydes kontrol har langt mere fleksible muligheder. Man kunne derfor med fordel kigge på hvad der er gjort i andre lande.

Droner er ikke luftfartshindringer og dermed ikke en fast stor struktur. Derudover styres de af en dronfører der kan undvige et bemannet luftfartøj skulle det tænkte teoretiske scenarie opstå. Stramningen virker meget hård ift. den risiko man ønsker at forebygge.

Derudover er det værd at overveje hvordan man vil definere de zoner hvor man ønsker at sænke max højden ved indflyvning og tydeliggøre dette så man får en ensartethed på alle berørte steder. I andre lande bruges der eksempelvis polygoner forlænget ud af banen.

### **§10 Droneoperation må ikke gennemføres nærmere end 2 km horisontal afstand fra en HEMS**

Vi kan med tilfredshed konstatere at der nu er sket en lempelse i og med det nu vil blive muligt at søge om tilladelse til droneoperation i nærheden af en HEMS.

Som det står skrevet nu vil det dog i høj grad være op til fortolkning hvorledes Stk. 3, stk 1-2 anses og kan potentielt være begrænsende for tilladelser.

### **§14 Afstandskrav til militære områder og fartøjer**

Stramningen om afstandskrav til militære områder og fartøjer fra 300m til 1000m er en væsentlig stramning. Vi forstår hensynet til Forsvaret, men det er en uhensigtsmæssig regulering der vil være stærkt begrænsende for mange professionelle droneoperatører idet mange af disse områder ligger tæt på byer. I små samfund vil det reelt betyde at Forsvarskommandoen skal godkende simple inspektionsflyvninger.

Der henvises til at ændringen netop sker fordi de sensorer en drone i dag flyver med, også på 300 meter kan opfange militære hemmeligheder. Det virker dog ikke proportionalt at der lægges en begrænsning på en drone mens personer på jorden kan opholde sig helt tæt på med en sensor.

Vil dronezoner blive opdateret når et fartøj kommer i havn eller skal dronepilotten selv løbende følge op på dette?

### **§20 Droneoperationer i et område der er omkranset af bygninger**

Kravet om at dronen ikke må flyve højere end den laveste bygning begrænser stærkt muligheden for inspektion af højere bygninger i området og vil foruden at besværliggøre inspektioner af højere bygninger, fratage forretningsgrundlaget for den del af den danske dronebranche der arbejder på dette felt.

Ift. stk. 3 vil det være ønskværdigt at man nærmere definerer i hvor stor afstand og højde, operationen ikke må være omkranset af bygninger. Formuleringen som den står nu, lægger op til fortolkning omkring definitionen af "omkranset af bygninger" og kan i teorien fortolkes så snævert at det vil være noget nær umuligt at foretage drone operationer i bebygget område.

### **§26 Droneoperationer i den åbne kategori ved permanente menneskeskabte hindringer**

Skal formuleringen af denne paragraf forstås som at en drone der overflyver en permanent menneskeskabt hindring altid enten skal være fortøjet eller have et flight termination system? Hvis dette er korrekt, vil dette være en stramning og store inspektioner vil i fremtiden være væsentligt begrænset i den åbne kategori.

Er tolkningen ovenfor ikke korrekt, vil det være oplagt at lave en omformulering så det præciseres hvad der menes.

#### **Generelt**

Det er Odense Robotics opfattelse at stramningerne primært gælder for den åbne kategori og at mulighederne i den specifikke kategori er bedre. Det er dog en udfordring for dronebranchen at det er dyrt og langvarigt at ansøge i den specifikke kategori. Især den lange sagsbehandlingstid begrænser væsentligt drone virksomhederne i udvidelse af deres forretning.

I Danmark har man primært valgt at arbejde med generiske soraer hvilket man i mange andre EU lande er gået bort fra idet dette er for kompliceret. Som eksempel hertil kan Holland fremhæves. De giver stort set ikke generiske soraer men har til gengæld automatiseret sora per flyvning så man har mulighed for at opnå en tilladelse i løbet af et par dage til en meget lav pris.

Hvis man ønsker de nævnte stramninger samt at fortsætte med de generiske soraer bør det gå hånd i hånd med en forenkling og digitalisering af ansøgningsprocessen så den bliver mere smidig og langt hurtigere.

I er velkomne til at kontakte forretningsudvikler Lisa Rosenlyst Hansen enten på mail [lrh@odenserobotics.dk](mailto:lrh@odenserobotics.dk) eller telefon 28121506 for en uddybning.

Med venlig hilsen  
Odense Robotics

Søren Elmer Kristensen  
CEO

## Simone Holst

---

**Fra:** Lars Axel Andersen <lars@5700.dk>  
**Sendt:** 5. oktober 2023 14:39  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** j.nr. 2022-087428

2 bemærkninger til udkast til ny dronebekendtgørelse:

1) §14 stk. 3: En afstand på 1.000 m til militære fartøjer er (for) stor. Især ved flådens anløb af civile havne begrænser det mulighederne for droneflyvning drastisk.

2) Jeg savner en paragraf, der forpligter de ansvarlige for kritisk infrastruktur til at lade dem fremgå på Dronezoner. For eksempel er Marineudkigsstation Føllesbjerg på Langeland ikke at finde på Dronezoner.

Mvh Lars

Lars Axel Andersen  
ALLEKALD Kommunikation  
22 33 5678  
lars@5700.dk

Tekst · Foto · Video · Drone · SoMe







## Simone Holst

---

**Fra:** Ulrik Max Nielsen <umn@dronenetvaerk.dk>  
**Sendt:** 5. oktober 2023 17:29  
**Til:** Simone Holst  
**Cc:** Anders Hedegaard Jensen  
**Emne:** Høringssvar  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar vedr. udkast til ny dronebekendtgørelse.pdf

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2026503

Hej Simone (Anders cc.)

Jeg fremsender her kommentarer og høringssvar ift. dronebekendtgørelse.

Se venligst vedhæftede PDF.

På forhånd tak

---

Bedste hilsner

Dansk Drone Netværk ApS

Ulrik Max Nielsen,  
Stifter

- Droner til inspektion? - Læs gratis e-bog på:  
<https://plan2fly.com/droneinspektioner-ebog/>

- Se video showreel her: <https://youtu.be/tBUgtNd58uU>

- Se 3D showreel her: <https://youtu.be/Ni75Ir0Y-E>

T: +45 - 50 50 31 30

M: [umn@dronenetvaerk.dk](mailto:umn@dronenetvaerk.dk)

Web: [www.dronenetvaerk.dk](http://www.dronenetvaerk.dk) - [www.plan2fly.com](http://www.plan2fly.com) - [www.inspektioner.dk](http://www.inspektioner.dk) - [www.mapping.dk](http://www.mapping.dk)



## Hørings svar vedr. udkast til ny dronebekendtgørelse

### Kapitel 3: Afstandskrav:

#### Afstandskrav til sikringskritiske områder:

Super optimering, hvis flyvning igen kan afstemmes / tillades direkte med den "lokale" infrastruktur forvalter".

#### Droneoperationer ved kultursteder:

Jeg vil kraftig opfordre til, at denne bestemmelse modificeres, med inspiration fra natura zone fleksibilitet. Forstået, at der f.eks. indføres tidszoner, hvor droneflyvning kan pågå. De nævnte haver/parker fungerer perfekt som sikkerhedszoner med større fleksibilitet end andre byrum. Forslag kunne være, at flyvning må pågå fra 04.00-08.00 eller lign. – Herved opnås en mere optimal sikkerhedszone, på tidspunkter hvor parker på ingen måder er fyldte. Tidspunktet bevirker naturligt, at det kun er i de lyse måneder det bliver aktuelt.

#### Militære områder og fartøjer:

Medmindre Forsvarskommandoen indberetter midlertidige zoner, som f.eks. Esbjerg eller Køge havn til dronezoner og der herigennem formidles videre til piloter – så kan det ikke forventes, at piloter forinden en mission, er opmærksomme på evt. begrænsninger. Ja – Man kan selvfølgelig spotte en kolonne eller skib på vej ind i flyveområde, men...

At zoner udvides til 1.000m udenfor byer er mindre relevant. Det er vores oplevelse, at hvis ærinde er reelt, så kan dialog/tilladelser fint etableres. Dog burde det overvejes, at der f.eks. indføres en max. flyvehøjde fremfor komplet lukning fra 300m-1.000m. Ved flyvehøjde på f.eks. 30m, så er det begrænset hvor meget der kan "spioneres" 300m. væk. Men det giver stadig muligheder for f.eks. bygningsinspektioner uden at "systemer" skal belastes med tilladelsesbehandling.

#### Dynamiske natura zoner:

Såfremt forslag er korrekt forstået og at dette gælder flyvninger i den åbne kategori, så er det en super optimering. Det virker fjollet, at vente 2 mnd. på en tilladelse, såfremt det alligevel er udenfor yngle sæson. Win-win for både piloter og styrelser ift. sagsbehandling.

#### Operationer i et område, der er omkranset af bygninger:

Den nuværende formulering er MEGET uhensigtsmæssig. Dette især med tanke på bygnings inspektioner i by. Gårde ml. karré er oplagte sikkerhedszoner. De kan meget nemmere kontrolleres modsat vej/fortov og skaber langt sikrere flyvning. F.eks. overvejer mange boligforeninger at få kortlagt deres portefølje af ejendomme, for at opnå store grønne samfundsmæssige fordele. Denne formulering dræber reelt det fremskridt. Det er vigtig, at open category stadig kan udføre dette arbejde uden at blive bureaukratiseret yderligere ved, at skulle operere i specifik.

#### **Ad 6: Krav om at føre logbog (kommentar)**

Forslaget giver mening, set fra myndighedsside. Det er sikkert også korrekt, at de få virksomheder som opererede under driftsmanualer og nu i specifik, ikke anser det som noget specielt. Men... For de 20.000 piloter i open vil det som oftest være helt nyt. Blot en kommentar.

De områder, hvor der er krav om 10 timers log, bør fremhæves via kort datasæt – så info herom er oplyst.

#### **Kapitel 6: Digitale ansøgninger**

Vi anbefaler kraftigt, at der ikke stilles krav om, at ansøgninger skal føres igennem virk.dk eller at der skal benyttes Mitld. Det vil hæve barriererne for private udbydere, som eks. potentielt kommende USSP'er.

De digitale blanketter kan også blot ligge til udfyldelse på TS website. Ved at føre dem igennem Virk.dk eller krav til Mitld, stiller det krav til andre udbydere end TS om, at API integrere med f.eks. virk.dk samt påførelse af licensbetalinger til Mitld – som ærlig talt ikke er nødvendig p.t. ift. den åbne kategori. Det er en over bureaukratisering.

Formålet er vel i sidste ende, at skabe en standardisering, så sagsbehandling kan pågå hurtigere. Vi foreslår derfor, at TS udarbejder en "central" ift. hvordan ansøgninger ønskes modtaget. Det kan ske via oplysning på egen website eller via udbydere som Plan2Fly – som har en brugbar platform/løsning hertil inden nytår.

I bilag 1 har vi forsøgt at skitsere de indledende tanker, hvor vi samler al relevant info via en automatiseret PDF. Heri er info vedr. pilot, stam data, bevis, visuel missionsplan, forsikringsbevis m.v.

Vi indgår meget gerne i yderligere dialog vedr. TS ønsker hertil. F.eks. forestiller vi os en platform, hvor tilladelser / korrespondancer kan indgå fra div. infrastrukturforvaltere og/eller endda med en åben kommentering fra alle parter. Vi tror på, at vi herigennem kan skabe langt større standardisering and de nuværende blanketter. Samtidig vil det være "lavthængende frugter" ift. at påbegynde erfaringsindsamling ift. hvad der kræves af fremtidige USSP'er.

Såfremt TS ønsker krav om, at xx digitale løsninger SKAL anvendes, så anbefales som sagt en form for central, hvor private udbydere sørger for "autoudfyldning" herigennem, således det er ens for alle udbydere. Men som jeg læser det, så er det vigtigste, at ansøgere ved, hvilke oplysninger der skal indsendes.

Vi anbefaler at starter med en automatisering af open category blanketter og derefter kigge på ansøgninger til den specifikke.

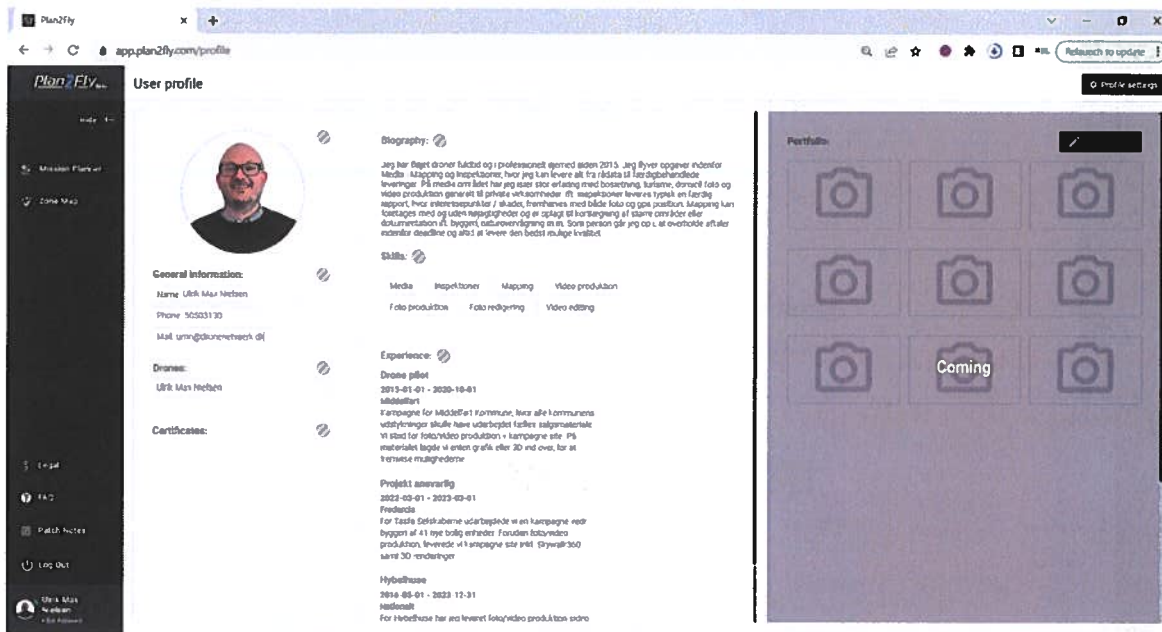
Se nedenstående bilag 1 for indledende tanker vedr. automatisk open category udfyldning.

Bilag 1:

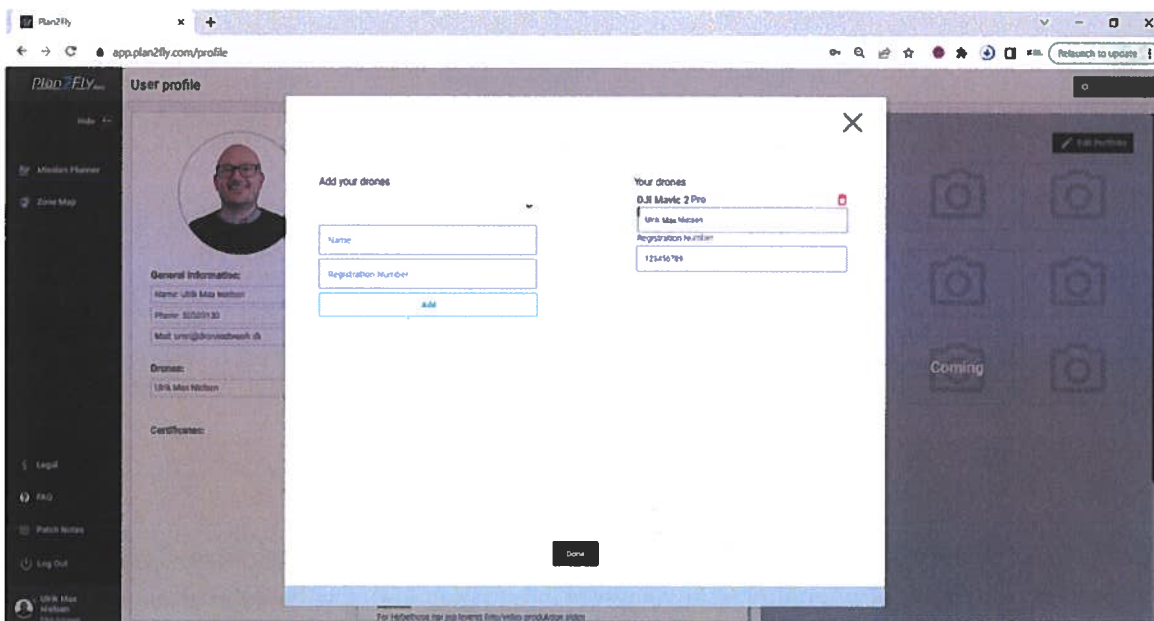
## Automatiserede tilladelses flow i open category

Det er vores intention at skabe et tilladelses flow via Plan2Fly, som kan bidrage til, at skabe standardisering og inkludere alle relevante oplysninger. Det endelige design m.v. bør være et resultat af forsat dialog og ønsker/behov fra Trafikstyrelsens side. Nedenstående er derfor "mock up" forslag, baseret på nuværende design i Plan2Fly.

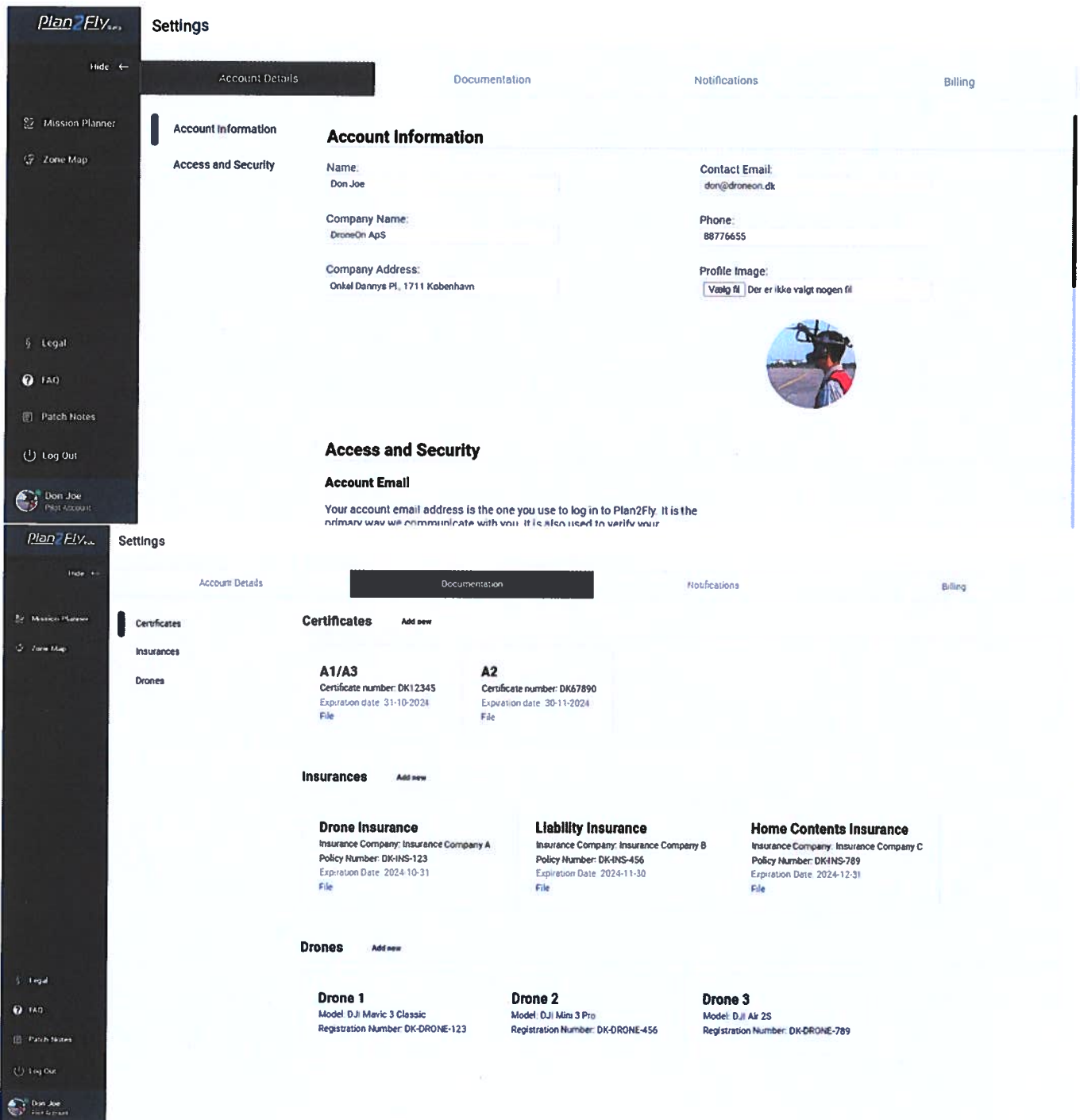
Alle brugere har p.t. en frivillig mulighed for, at oprette en profil. Her kan uddybes vedr. bio., udstyr



### Tilføj udstyr, certifikater, forsikringsbevis



Work in progress – Sådan bliver det fremadrettet: Pointen er, at vi allerede har alt data og derved kan lette flowet for både pilot og standard til TS.



Vi arbejder p.t. på profil modulet, så det bliver lidt mere lækker og vi udskiller stam data fra eks. portfolio. Dette er "fundament" arbejde, så vi kan trække de relevante informationer ift. udarbejdelse af samlet

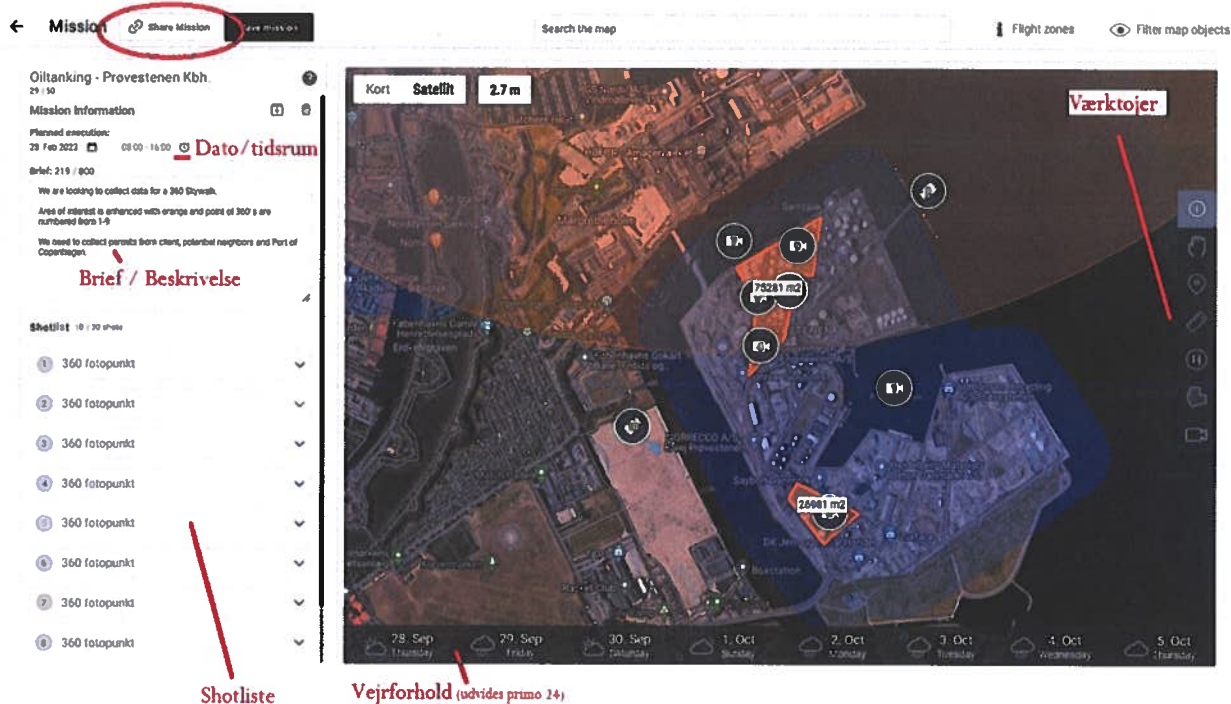
materiale til tilladelses indsendelse. Det bevirker også, at vi med få klik kan samle alt, som TS efterspørger, i en samlet PDF.

**Vi forestiller os at inkludere følgende:**

- Forside: Ansøgning vedr. droneflyvning i sikringskritisk område
- Pilot stam data inkl. udstyr – certifikat info – forsikrings info o.lign.
- Autoudfyldt ansøgningsblanket (TS skabeloner)
- Foto scr. dump af missionsplan + link til den interaktive/visuelt udarbejdede missionsplan
- Kopi af forsikringsbevis (evt. som bilag)
- Kopi af kompetence bevis (evt. som bilag)


På sigt ønskes at udvide "share" funktionen, så kunder, matrikelejer etc. kan give feedback direkte i missionsplanen samt notere evt. betingelser/krav/ønsker. Ligeså at piloter og brugere af Plan2Fly kan auto vedhæfte evt. mail korrespondance, så i asap kan se, at f.eks. Cph-Malmø Port har givet tilladelse.

Når drone piloter udarbejder den visuelle missionsplan, sammenholdt med deres stam data. Så får vi automatisk alle informationer der skal benyttes til en visuel standardiseret plan.



Design udarbejdelse undervejs, men forsimpelt kunne det se ud som nedenstående:

## User profile



**General information:**

Name: Ulrik Max Nielsen

Phone: 50503130

Mail: umn@dronenetaerk.dk

**Drones:**

Ulrik Max Nielsen

**Certificates:**

**Biography:**

Jeg har fløjet droner fuldtid og i professionelt hjemmed siden 2015. Jeg flyver opgaver indenfor Media - Mapping og Inspektioner, hvor jeg kan levere alt fra rådata til færdigbehandlede leveringer. På media området har jeg især stor erfaring med bosætning, turisme, domicil foto og video produktion generelt til private virksomheder. Ift. inspektioner leveres typisk en færdig rapport, hvor interessepunkter / skader, fremhæves med både foto og gps position. Mapping kan foretages med og uden nøjagtigheder og er oplagt til kortlægning af større områder eller dokumentation ift. byggeri, naturovervågning m.m. Som person går jeg op i, at overholde aftaler indenfor deadline og altid at levere den bedst mulige kvalitet.

**Skills:**

Media   Inspektioner   Mapping   Video produktion

Foto produktion   Foto redigering   Video editing

**Experience:**


**Drone pilot**

2015-01-01 - 2020-10-01

**Middelfart**

Kampagne for Middelfart Kommune, hvor alle kommunens udstyknings skulle have udarbejdet fælles salgsmateriale. Vi stod for foto/video produktion + kampagne site. På materialet lagde vi enten grafik eller 3D ind over, for at fremvise mulighederne.

## Missionsplan



Read Only   Flight zones   Filter map objects

Oiltanking - Prøvestenen Kbh.

**Mission information**


Mission type: Roof

Planned execution: 28-02-2023 08:00 - 16:00

Brief: We are looking to collect data for a 360 Skywalk. Area of interest is enhanced with orange and point of 360's are numbered from 1-9. We need to collect permits from client, potential neighbors and Part of Copenhagen.

**Shotlist** 10 / 30 shots

- 1 360 fotopunkt
- 2 360 fotopunkt
- 3 360 fotopunkt
- 4 360 fotopunkt
- 5 360 fotopunkt
- 6 360 fotopunkt
- 7 360 fotopunkt
- 8 360 fotopunkt
- 9 360 fotopunkt
- 10 New Shot



Link til interaktiv missionsplan:

<https://app.plan2fly.com/planner/shared/4EA1oCfVjWSFcTnP>



Blanket til ansøgning om flyvning ved sikringskritiske områder (jf. § 7 i BEK 2253 af 29/12/2020)

Information om droneoperatør	
Navn:	Ulrik Max Nielsen
Adresse:	Jernbanegade 75-77
Operatørregistreringsnummer:	DNK000000040028d
Telefonnummer:	50503130
E-mail:	umn@dronenetvaerk.dk
Beskrivelse af operationen:	Oiltanking Copenhagen (kunde) ønsker at udarbejde en 360 graders tour fra luften. Formålet er at benytte til onboarding af nye medarbejdere, leverandører m.v.  Se gerne missionsplan/flyveplan her: <a href="https://app.plan2fly.com/planner/shared/xJ7bFE2HINes3b1w">https://app.plan2fly.com/planner/shared/xJ7bFE2HINes3b1w</a>
Ønsket tidspunkt for operationen:	10 Maj (eller når sagsbehandling er afsluttet)
Operationstid:	08.00-16.00
Underskrift samt dato:	21 April - Ulrik Max Nielsen

Information om ansvarlig infrastrukturforvalter af sikringskritisk område	
Navn:	Verner Blener Hansen, Deputy Harbourmaster Phone direct +45 35461138, cmp.havnekontor@cmport.com
Adresse:	Containervej 9 (kontor adresse) Flyve adresse er Prøvestenen.
Betingelser/kommentarer:	Goddag.  Tak for deres henvendelse vedr. Droneflyvning  Umiddelbart har vi ingen indvendinger mod dette. Dog skal I være særligt opmærksomme på at CMP har en del såkaldte arbejdsforanstaltninger (Porte, Hæse, hegn, trafikhindringer m.m.) i området. Disse må IKKE fremgå af filmen, eller fotos.  Venligst kontakt Havnekontoret på telefon 35 46 11 38 inden I starter og når I er færdige. Tilfalden er dog befyngt af at I har alle nødvendige tilladelser på plads, inden arbejdet påbegyndes. Det er dog ikke CMP men Trafikstyrelsen som udsteder tilladelse til
Dato og underskrift:	Se mail bekræftelse



## Fjernpilotcertifikat for teoretisk viden REMOTE PILOT CERTIFICATE OF THEORETICAL KNOWLEDGE

Navn (First name)

**Ulrik Max**

Registreringsnummer (Identification number)

**DNK000000040028d**

Efternavn (Last name)

**Nielsen**

Udløbsdato (Expiration date)

**12-12-2026**



### RESUMÉ AF FORSIKRINGSDEKNING

Oplysningerne i dette dokument er kun et resumé.

For alle detaljer om gældende forsikringsdekning henvises til forsikringsoversigten og policens ordlyd.

DEL 1	Policenr.		CDA22302673EUR		
	Assurandør		Starr Europe Insurance Limited (SEIL)		
	Forsikringsnavn		Dansk Drone Netværk		
	Anvendelse		Ejere og operatører af ubemandede luftfartøjsystemer (UAS)		
	Adresse		Nygade 5, 1st., Midde/Art		
	Forsikringsperiode		fra	09/11/2022	til
		Begge dage inklusive			
DEL 2	Oplysninger om UAS				
	(1) Mærke	(2) Type	(3) Fremstillingsår	(4) Registreringsmærke	
	Dit	Mavic 2	2019		
	Dit	Mavic 2 Zoom	2018		
Ikke ejet elektronisk udstyr		Forsikringssum	Ikke forsikret		
DEL 3	Standardanvendelser: kommerciel	Særlige anvendelser:	ingen		
DEL 4	Operatører	Enhver person, der er godkendt af forsikrede, med tilladelse til luftarbejde eller tilsvarende godkendt af tilsynsorganet for luftfart, der arbejder i forbindelse med forsikreres virksomhed.			
DEL 5	Geografisk afgrænsning	Hvile verden Ekskluder: Algeriet, Burundi, Cambodja, Den Centralafrikanske Republik, Congo, Den Demokratiske Republik Congo, Eritrea, Etiopien, Eritreisk Flyvevæsen, Liberia, Mauritania, Nigeria, Somalia, Republikken Sudan, Sydsudan, Colombia, Ecuador, Peru, Afghanistan, Jammu & Kashmir, Myanmar, Nordkorea, Pakistan, Georgia, Nagorno-Karabakh, det nordkaukasiske føderale distrikt, Iran, Irak, Libyen, Syrien, Yemen, Ethvert land, hvor driften af det forsikrede fly er i strid med FNs sanktioner			
DEL 6	Grænser og sejrtilbø	(Relevante rubrikker skal udfyldes – andre skal markeres som 'Ikke relevant')			

## Simone Holst

---

**Fra:** Søren AARHUS (Quadsat) <sa@quadsat.com>  
**Sendt:** 5. oktober 2023 20:22  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst; Jens Anker NIELSEN (Quadsat)  
**Emne:** J.nr. 2022-087428 - høringsbemærkninger  
**Vedhæftede filer:** Udkast DBK - Quadsat hørings svar.pdf

Hej,

Hermed hørings svar fra Quadsat ApS ang. den aktuelle dronebekendtgørelse.

Best regards,

**Søren Aarhus** | Chief Operating Officer | P: +45 61 69 69 61  
**QuadSAT ApS** | Lufthavnvej 151 | DK-5270 Odense N

---

### Quadsat ApS

Lufthavnvej 151, 5270, Odense N, Denmark  
[+45 49 49 49 94](tel:+4549494994)



The content of this email is confidential and intended for the recipient specified in the message only. It is strictly forbidden to share any part of this message with any third party, without the written consent of the sender. If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion, so that we can ensure such a mistake does not occur in the future.



## **1 Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer<sup>1</sup>**

I medfør af § 1 a, § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, § 149, stk. 10, § 151, § 152, stk. 2, og § 155, stk. 2, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 970 af 26. juni 2020 og lov nr. 2073 af 21. december 2020, og efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

### Kapitel 1

#### *Anvendelsesområde*

**§ 1.** Reglerne i denne bekendtgørelse fastsætter supplerende bestemmelser om droneoperationer til Europa Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer med senere ændringer (herefter benævnt droneforordningen).

#### *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) Bybane: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport på skinner i byer og forstæder.
- 4) Certifikat for teoretisk viden: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpilotten har teoretisk viden om operation af droner, som beskrevet under UAS.OPEN.020, nr. 4, og UAS.OPEN.040, nr. 3, i bilaget, del A til droneforordningen.
- 5) Drone: Et ubemandet luftfartøj (UAS), som er et luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.
- 6) Droneoperatør: Enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere en eller flere droner, jf. artikel 2, nr. 2, i droneforordningen.

---

<sup>1)</sup> I bekendtgørelsen er medtaget visse bestemmelser fra Europa Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, EU Tidende 2019, nr. L 152, side 45-71. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af forordningens bestemmelser i bekendtgørelsen er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

# Oversigt over kommentarerne til Microsoft Word - Udkast til dronebekendtgørelse.docx

---

Side: 1

---

Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 14:12:44 +02'00'

---

Generelt:

Udkastet til ny Dronebekendtgørelse er på 24 sider; den nuværende bekendtgørelse er på 5 sider.

Selvom en udvidelse er forventelig og nødvendig, indikerer en så stor udvidelse at der er en risiko for at der bliver over-reguleret fra Trafikstyrelsens side.

Fra Quadsats side vil vi gerne opfordre til at TS redegør nærmere for hvorvidt det som national myndighed faktisk er i overensstemmelse med hensigten i EU lovgivningen at lovgive så detaljeret - med henvisning til Cover Regulation to Implementing Regulation (EU) 2019/947 preamble (18) og (21).

Umiddelbart virker det imod hensigten med EU Forordningen, som har til overordnet formål at harmonisere bestemmelser for drone flyvning i EU.

EASA angiver selv minimumsalder, konvertering af certifikater, autorisation af modelflyveorganisationer, bøder for overtrædelser, brug af geografiske zoner og forsikringskrav som de områder medlemsstater selv kan lovgive om, og tilføjer: "The EASA MSs cannot develop any further regulations on drones on a topic that is already regulated by the European Drone regulation".

Generelt opfatter vi det samlede billede af de foreslåede ændringer som så stor en stramning, at mulighederne for at drive kommerciel virksomhed i Danmark på basis af flyvning med droner bliver begrænset i væsentlig grad, særligt i sammenligning med mulighederne i andre EU/EASA lande.

Dette er baseret på vores hidtidige erfaring med at operere i andre EASA lande.

De enkelte paragraffer er kommenteret herunder hvor Quadsat vurderer det relevant.

7) Erklæring: Skriftlig tilkendegivelse, hvori en droneoperatør eller fjernpilot indestår for, at en af Trafikstyrelsen fastsat procedure om droneoperationer følges.

8) Fjernpilot: En fysisk person, der er ansvarlig for sikker udførelse af en flyvning af en drone ved at betjene dens styregrejer enten manuelt eller, når dronen flyver automatisk, ved at overvåge dens kurs og til enhver tid være i stand til at gribe ind og ændre kursen.

9) 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 artikel 15 i droneforordningen.

10) Identifikationsmærkning for klasse: Mærkning af droner i klasserne C0, C1, C2, C3, C4, C5 og C6 i overensstemmelse med bilaget i Europa-Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer.

11) 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.

12) Infrastrukturforvalter: Enhver myndighed eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af infrastruktur.

13) Kolonne 3-virksomhed: En virksomhed, som har oplag af brand- og eksplosionsfarlige stoffer, giftige stoffer eller miljøfarlige stoffer, og som er omfattet af risikobekendtgørelsen.

14) Kompetencecertifikat: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpilotten har teoretiske og praktiske kompetencer til operation af droner, som beskrevet under UAS. OPEN. 030, nr. 2 i bilaget, del A til droneforordningen.

15) Legetøjsdrone: En drone, der er designet målrettet og markedsført til børn under 14 år, hvor der medfølger en erklæring om, at dronen overholder kravene til legetøj i direktiv 2009/48/EF om sikkerhedskrav til legetøj.

16) Militær flyvestation: Flyveplads, der kontrolleres og drives af militæret.

17) 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.

18) 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.

19) 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.

20) Den specifikke kategori: Droneoperationer med forhøjet risiko, som defineret i artikel 5 i droneforordningen.

21) VLOS: Flyvning i visual line of sight (VLOS) er flyvning inden for fjernpilotens synsvidde.

22) Den åbne kategori: Droneoperationer med lav risiko, som defineret i artikel 4 i droneforordningen.

## Kapitel 2

### *Operationer med droner*

§ 3. Droneoperationer skal gennemføres i overensstemmelse med reglerne i droneforordningen og efterfølgende ændringer hertil, kapitel 9 a i lov om luftfart og bestemmelserne i denne bekendtgørelse.

*Stk. 2.* Droner med identifikationsmærkerne C0-C6 skal overholde kravene til den klasse, dronen er mærket som, efter Europa-Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer.

*Stk. 3.* Droneoperationer i U-space-luftrum skal gennemføres i overensstemmelse med Europa-Kommissionens forordning 2021/664/EU om et regelsæt for U-space. Eventuelle tilladelser skal være indhentet, inden droneoperationen kan gennemføres ved brug af en USSP-tjeneste.

*Stk. 4.* Det er droneoperatørens ansvar at sikre, at kravet i stk. 1-3 er opfyldt.

### *Forsikring*

§ 4. Droneoperationer skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring i henhold til lov om luftfart og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004, 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 2024.

*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. Fjernpilotten 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.

### 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 og 8 km horisontal afstand fra en bane på en militær flyvestation.

*Stk. 2.* Hvis fjernpilotten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 5 km indtil 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller en bane på en militær flyvestation. Flyvehøjden må i disse tilfælde ikke overstige 40 meter over banehøjden, jf. dog stk. 3.

*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.

## Side: 4

---

T Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 15:34:14 +02'00'

§ 9. Stk. 1:

En søgning efter definition på, eller en liste over "offentlig godkendte flyvepladser" i Danmark viser sig at være vanskelig - det må kunne forventes som bruger at denne viden er tilgængelig.

En optælling på Dronezoner kortet viser cirka 46 pladser med røde NFZ.

Dette indikerer at denne regel er unødvendig restriktiv, da flere af disse pladser ikke har en trafikmængde der berettiger til samme grad af beskyttelse eller risiko som større flyvepladser og lufthavne.

Det undrer at der ikke skelnes mellem ukontrollerede pladser uden nogen former for ATS og pladser med AFIS eller CTR.

Andre EASA lande har valgt at lade VMC pladser uden flyvekontrol eller flyveinformationstjeneste være uden begrænsninger.

Ligeledes er der i mange lande på flyvepladser med kontrol- eller informationstjeneste flere muligheder for fleksible aftaler om benyttelse af det laveste luftrum.

---

T Nummer: 2 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 13:58:15 +02'00'

§ 9. Stk. 2:

Området imellem 8-5 km på militær flyveplads ses ikke beskrevet.

---

T Nummer: 3 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 12:58:19 +02'00'

§ 9. Stk. 3:

Dette er en ekstrem lille risiko at forsøge at tage højde for.

Hvis et bemanded fly under indflyvning ligger i en højde af 40 m på en afstand af 2 km fra baneenden, er det nær ved at havarere.

Ligeledes vil et fly der under udflyvning befinde sig i 40 m højde på en afstand af 2 km fra baneenden, nødvendigvis være blevet udsat for en kritisk motorfejl.

Det virker urimeligt at lave en kompliceret bestemmelse for at tage højde for så usandsynlige hændelser.

Desuden vil vi gerne påpege at en drone styrtet af fjernpilot ikke er at sammenligne med en statisk luftfartshindring, men er i stand til at opdage og undgå et andet luftfartøj på meget kort tid med de højder og hastigheder der her er tale om.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-3 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.

*Stk. 5.* Stk. 4, nr. 2, anvendes ikke, hvis den offentlig godkendte flyveplads eller militære flyvestation har bestilt opgaven.

**§ 10.** Droneoperationer må ikke gennemføres nærmere end 2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS), jf. dog stk. 2-5.

*Stk. 2.* Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må operationer med droner finde sted indtil 1 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS). Foregår droneoperationen 1-2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads, må flyvehøjden ikke overstige 50 meter over lægehelikopterflyvepladsens banehøjde, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-2 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. 4.* Stk. 3, nr. 2, anvendes ikke, hvis hospitalet, hvor lægehelikopterflyvepladsen (HEMS) ligger, har bestilt opgaven.

*Stk. 5.* Droneoperationer nærmere end 2 km horisontal afstand ved Ringsted, Billund, Skive og Saltum lægehelikopterflyveplads (HEMS) må ikke finde sted.

#### *Afstandskrav til sikringskritiske områder*

**§ 11.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra diplomatiske repræsentationer (ambassader), kolonne 3-virksomheder eller virksomheder, som Trafikstyrelsen efter en konkret ansøgning vurderer, skal beskyttes, politiets ejendomme og kriminalforsorgens institutioner.

*Stk. 2.* Ejeren eller forvalteren af et område i 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. Går det sikringskritiske område ind over en anden geografisk dronezone, skal ejeren eller forvalteren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres. 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.

---

**T** Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 13:01:23 +02'00'

§ 9. Stk 4. 2):

Hvad er begrundelsen for at kommercielle formål pålægges denne ekstra stramning i forhold til de i § 9, Stk. 4. 1) nævnte formål?  
Risikoene er nødvendigvis den samme, så det virker urimeligt at stille kommercielle operatører dårligere, hvis de ellers lever op til 1).

---

**T** Nummer: 2 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 16:30:57 +02'00'

§ 10. Stk.5:

Det er en meget omfattende restriktion at pålægge drone brugere: Til eksempel er afstanden i Sverige 1 km.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, 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 at 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 der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves i sikringskritiske områder.

#### *Afstandskrav til kongehusets residenser*

**§ 12.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra kongehusets residenser, det Gule Palæ og Amaliehaven, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse efter stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationen 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. 3.* Hvis den kongelige residens er under Forsvarets bevogtning, skal Forsvarets samtykke indhentes.

*Stk. 4.* Slots- og Kulturstyrelsen eller den droneoperatør, som Slots- og Kulturstyrelsen har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved kongehusets residenser uden Trafikstyrelsens tilladelse. Hvis den kongelige residens er under Forsvarets bevogtning, skal Forsvarets samtykke indhentes.

#### *Droneoperationer ved kultursteder*

**§ 13.** Droneoperationer med droner nærmere end 150 meter horisontal afstand fra følgende slotte må ikke finde sted, jf. dog stk. 3:

- 1) Christiansborg Slot, Ridebanen og Slotskirken.
- 2) Kronborg.
- 3) Eremitagen
- 4) Frederiksborg Slot.
- 5) Koldinghus Slot og Staldgård.
- 6) Statsministerboligen Marienborg Slot.
- 7) Rosenborg Slot.
- 8) Sorgenfri Slot.

*Stk. 2.* Droneoperationer med droner i følgende haver må ikke finde sted, jf. dog stk. 3:

- 1) Rosenborg Slotshave (Kongens Have).
- 2) Sorgenfri Have.
- 3) Frederiksberg Have og Søndermarken.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse til droneoperationen, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationen 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 fjernpilotten har et kompetencecertifikat.

*Stk. 4.* Slots- og Kulturstyrelsen eller den droneoperatør, som Slots- og Kulturstyrelsen har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk område uden Trafikstyrelsens tilladelse. Går det sikringskritiske område ind over en anden geografisk dronezone, skal ejeren eller forvalteren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres. Fjernpilotten, som gennemfører operationen, skal have et kompetencecertifikat.

#### *Afstandskrav til militære områder og fartøjer*

**§ 14.** 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.* Fjernpilotten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

#### **Droneoperationer med drone i støjfølsomme naturområder**

**§ 15.** Droneoperationer i danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder må ikke finde sted uden tilladelse fra Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, jf. dog stk. 2-4.

*Stk. 2.* Droneoperationer 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, skovbrug, landbrug og dyrehold kan dog finde sted, uden at der skal ansøges om tilladelse efter stk. 1.

## Side: 7

---

T Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 13:11:26 +02'00'

§ 14. Stk. 1:

Mange af disse militære installationer kan ikke hævdes at være sensitive overfor signalindhentning med drone:

Der bør indføres et kriterie, der tilsikrer at denne tredobling af afstanden til militære områder kun indføres for sensitive militære områder.

Der findes utallige små og store indhegnede eller ikke-indhegnede områder, som ejes af militæret, som på ikke kan hævdes at være sensitive, og som ved håndhævelse af 1000 m afstandskrav vil forbyde droneflyvning i urimeligt omfang.

---

T Nummer: 2 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 16:31:20 +02'00'

§ 14. Stk. 3:

Alle tre kategorier er bevægelige, og oplysninger om disse kategoriers position kan ikke findes nogen steder, hvilket gør det umuligt at planlægge, og meget vanskeligt at udføre, droneoperationer.

Desuden overlades afstandsvurdering til fjernpilots eller den militæres enheds skøn, hvilket gør det vanskeligt i praksis at afgøre om stk. 3. er overholdt, da både dronen og de militære enheder er bevægelige.

---

T Nummer: 3 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 28-09-2023 14:35:31 +02'00'

§ 15:

Selvom det er positivt at disse områder ikke længere er permanente, er listen til gengæld vokset kraftigt.

At udsætte droner for de samme restriktioner som bemanded luftfart er ikke rimeligt; indvirkningen på omgivelserne fra drone er langt mindre end fly i samme højde.

Se kommentar til Stk. 3.

Stk. 3. <sup>1</sup>Droneoperationer højere end 1000 fod over danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder oplistet i bilag 2 kan finde sted, uden at der skal indhentes tilladelse efter stk. 1.

Stk. 4. Droneoperationer er tilladt uden for de i bilag 2 nævnte fuglebeskyttelses- og habitatområders beskyttelsesperioder. Falder droneoperationen ind under undtagelsen i stk. 2, kan operationen gennemføres, ligegyldigt om et område er åbent, eller der kræves tilladelse til at flyve i området efter stk. 1.

Stk. 5. Fjernpiloten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

#### *Droneoperationer i nærheden af dyrehold eller dyreflokke*

§ 16. Droneoperationer over dyr eller dyreflokke i indhegning 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, skovbrug, landbrug og dyrehold.

Stk. 2. Droneoperationer over eller i nærheden af <sup>2</sup>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, skovbrug, landbrug og dyrehold.

Stk. 3. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan give tilladelse til, at stk. 1 eller 2 fraviges.

#### *Afstand til og overflyvning af offentlig infrastruktur*

§ 17. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 15 meter horisontal afstand fra jernbaner og bybaner, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Kører en bybane under jorden, finder 1. pkt. ikke anvendelse. 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 jernbaner og bybaner.

§ 18. 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.

<sup>3</sup>§ 19. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 meter horisontal afstand fra strømførende luftledninger, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige



## Side: 8

---

T Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 16:31:39 +02'00'

§ 15. Stk. 3:

Disse 1000 fod stammer formentlig fra bemanded luftfart; idet 1000 fod for et bemanded fly måske kan hævdes at være rimeligt og fornuftigt, er en drones indvirkning på fugle- og habitatområder langt mindre i samme højde.

Det bør overvejes også her at tillade overflyvning af områderne i en højde af minimum 100 m med en given minimumshastighed.

---

T Nummer: 2 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 16:31:51 +02'00'

§ 16. Stk. 2:

"Dyrebestande" er en meget bred defintion, der nødvendigvis må defineres nærmere.

En biologs forståelse af hvad der er en "bestand" er temmelig sikkert væsentlig anderledes fra en fjernpilots.

Det vil være ekstremt begrænsende, hvis enhver dyrebestand i biologisk forstand ikke må overflyves.

---

T Nummer: 3 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 13:22:58 +02'00'

§ 19. Stk. 1:

Som denne paragraf er formuleret, vil man skulle forestille sig at det danske luftrum under 120 meter er gennemskåret af utallige kilometerlange 10-20 meter brede vertikale spærringer fra jordoverfladen til 120 meter.

Det er så utænkeligt at det formentlig er en fejl.

Der må skulle defineres en minimumshøjde for krydsning af strømførende luftledninger. Det kan evt. overvejes at definere en vinkel for krydsning, da dette kan minimere risikoen for den kritiske infrastruktur i det ekstremt usandsynlige tilfælde at en drone får motorstop netop under passage.

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*

**§ 20.** 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 forføjet.
- 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 droneforordningen, Bilaget, Del A, UAS.OPEN.020 eller UAS.OPEN.030 kan overholdes.

*Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves i områder, der er omkranset af bygninger.*

#### *Overflyvning af ejendomme, der anvendes til beboelsesformål*

**§ 21.** 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 beboelsejendomme, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må operationer ikke finde sted nærmere end 2,5 meter fra beboelsejendommen 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 beboelsejendomme, skal beboerne orienteres inden operationen.

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

*Stk. 6.* Fjernpiloten, 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 fods (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 der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves over private ejendomme.

#### *Droneoperationer i nærheden af indsatssteder*

§ 22. 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. Forstyrrelser 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.

#### *Droneoperationer i områder med adgangskontrol*

§ 23. 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.

## Side: 10

---

T Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 13:31:09 +02'00'

§ 22. Stk. 2:

Vi kan ikke se hvordan denne regel skal kunne overholdes af fjernpiloten. Hvordan skal en fjernpilot kunne afgøre om forsvaret assisterer politiet ved en konkret indsats? Selvfølgelig er der tilfælde, hvor dette er indlysende, men der vil også være tilfælde hvor det ikke er muligt for en fjernpilot at identificere tilhørsforholdet for aktører ved indsatssteder.

---

T Nummer: 2 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 12:04:21 +02'00'

§ 23. Stk. 1:

Denne regel er allerede dækket af "Hegn/Hæk/Mur" reglen - hvis der er adgangskontrol uden indhegning er det en unødigt restriktion at forbyde droneflyvning, da behovet for at begrænse adgang dermed dårligt kan hævdes at være begrundet i hverken security eller safety.

Det må også forventes at denne regel vil blive misbrugt af virksomheder, der blot ønsker at være uforstyrret, og iøvrigt ikke med rimelighed kan påberåbe sig særstatus.

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

#### *Geografiske dronezoner*

**§ 24.** Når Trafikstyrelsen udpeger geografiske dronezoner efter artikel 15 i droneforordningen, 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](http://dronezoner.dk), jf. bilag 1.

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

**§ 25.** Har en droneoperatør fået en tilladelse efter kapitel 3, skal tilladelsen og dokumentation for samtykke, når der skal gives samtykke, være til stede i operationsområdet og skal på forlangende forevises til politiet. Fjernpiloten skal tillige på forlangende fremvise sit dronecertifikat, hvis fjernpiloten skal have et dronecertifikat for at kunne flyve i området.

### Kapitel 4

#### *Droneoperationer i den åbne kategori ved permanente menneskeskabte hindringer*

**§ 26.** 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 forøjet eller har et flight termination system.

*Stk. 3.* Ligger hindringen mellem 5 km og 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller mellem 8 km og 2 km horisontal afstand fra en bane på en militær flyvestation, må dronen ikke operere i ind- og udflyvningen. Ligger hindringen længere væk end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller 8 km horisontal afstand

¶ Fra en bane på en militær flyvestation, må dronen ikke gennembyrde ind- og udflyvningen til den offentlige godkendte flyveplads eller militære flyvestation, som den er fastlagt i planen, som transportministeren har godkendt. En fjernpilot, der opererer dronen i et flyvesikringskritisk område, skal have et kompetencecertifikat.

*Stk. 4.* Droneoperatøren skal orientere en offentlig godkendt flyveplads eller militære flyvestation om den planlagte droneoperation, hvis den menneskeskabte hindring ligger nærmere end 5 km fra den offentlige godkendte flyveplads eller 8 km fra en militær flyvestation.

## Kapitel 5

### *Statsflyvninger*

§ 27. ¶ 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 artikel 14 i droneforordningen 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.

§ 28. Trafikstyrelsen fastsætter efter aftale med den offentlige myndighed 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 drone i henhold til dette kapitel, hvis fjernpiloten har gennemført uddannelse i henhold til de procedurer, der aftales efter § 28.

### *Generelle sikkerhedsregler ved statsflyvninger*

§ 29. ¶ 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 3.

*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.

## Side: 12

---

T Nummer: 1 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 02-10-2023 16:32:21 +02'00'

§ 26. Stk. 3:

Denne regel indeholder flere problemstillinger set fra en Fjernpilots synspunkt:

Hvordan fastlægges den geografiske udstrækning af "ind- og udflyvningen"?

Hvad er "planen, som transportministeren har godkendt"?

Hvad betyder det at "gennembyrde" ind- og udflyvningen?

Usikkerheder om ovenstående må nødvendigvis fjernes.

Det er igen indtrykket at en flyvende drone ligestilles i urimelig grad med en statisk luftfartshindring.

Desuden er Flyaways så ekstremt sjældne, at kravet om at dronen enten skal være fortøjet, eller have et Flight Termination System er urimeligt.

---

T Nummer: 2 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 15:32:16 +02'00'

§ 27. Stk. 1:

Dette er en for bred definition af Statsflyvninger. At alle offentlige myndigheder som flyver med droner skal være undtaget fra så godt som samtlige regler for droneflyvning, som private aktører er underlagt, virker helt ude af proportioner, eftersom risiciene er de samme.

ICAO definition på State Aircraft/Flights omfatter som udgangspunkt kun Militær, Toldvæsen, Politi og Brandvæsen. Det forekommer uholdbart at udvide begrebet som foreslået i udkastet.

---

T Nummer: 3 Forfatter: blaak Emne: Highlight Dato: 05-10-2023 13:28:16 +02'00'

§ 27. Stk. 1:

Det forekommer nærmest uforståeligt for private operatører, at offentlige myndigheder i stedet for det meget omfattende og komplicerede regelsæt der gælder generelt, kan "nøjes" med at udvise "agtpågivenhed, forsigtighed og iagttagelse af flyvesikkerhedsrisici".

Der er ganske vist krav om en operationel risikovurdering, men denne har kun karakter af en "deklaration" eller en "aftale", hvorimod kravet til private operatører er lovgivning.

*Stk. 4.* En hændelsesindberetning efter stk. 3 skal indrapporteres efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 376/2014 af 3. april 2014.

*Droneoperationer tæt på eller over flyvesikringskritiske områder og andre geografiske dronezoner*

**§ 30.** En offentlig myndighed kan foretage operative operationer over områder samt over flyvehøjder eller tættre på end de afstandskrav, der er fastsat for indehavere af kompetencecertifikat i § 9 og § 10 efter procedurer 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.

**§ 31.** En offentlig myndighed kan foretage operative operationer over eller horisontalt tættre på end de afstandskrav, der er fastsat for områder og bygninger omfattet af §§ 9-21, § 23 og § 26. Beredskabsmyndigheder og Forsvaret kan foretage operationer over eller horisontalt tættre på 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*

**§ 32.** 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 § 11, § 12 og § 14.

### *Digitale ansøgninger*

**§ 33.** Ansøgninger efter §§ 9-21, § 23 og § 26 og ansøgninger om tilladelser i den specifikke kategori skal indsendes via de blanketter, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for ansøgerne på [www.virk.dk](http://www.virk.dk) eller på Trafikstyrelsens hjemmeside.



§ 30. Stk. 1:

En stående dispensation til offentlige myndigheder forekommer uforståelig, da risiciene for offentlige myndigheders og privates ditto er de samme, og mulighederne for private operatører for at opnå det samme er begrænsede, og desuden forbundet med omkostninger.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan godkende, at borgere eller udenlandske virksomheder uden et elektronisk ID kan ansøge enten skriftligt på en anden måde end via de elektroniske blanketter eller mundtligt.

## Kapitel 7

### *Klageadgang*

**§ 34.** 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.

*Stk. 2.* Afgørelser truffet i medfør af § 17, stk. 1, § 18, stk. 1, og § 19, stk. 1, efter denne bekendtgørelse kan påklages til Trafikstyrelsen.

*Stk. 3.* Overlader Trafikstyrelsen kompetence til at træffe afgørelse efter § 11, stk. 3, § 12, stk. 2, § 13, stk. 3, § 15, stk. 1, eller § 16, stk. 3, til en anden myndighed, kan afgørelser truffet i medfør af disse bestemmelser påklages til Trafikstyrelsen.

## Kapitel 8

### *Straf*

**§ 35.** Overtrædelse af bestemmelserne i § 4, stk. 1, § 5, stk. 1-3, § 9, stk. 1-3, § 10, stk. 1-2 og stk. 5, § 11, stk. 1, § 12, stk. 1 og 3, § 13, stk. 1-2, § 14, § 15, stk. 1, § 16, stk. 1-2, § 17, stk. 1, § 18, stk. 1, § 19, stk. 1, § 20, stk. 1, § 21, stk. 1-4 og stk. 6, § 22, stk. 1 og 2, § 23, stk. 1 og 2, § 25 og § 26, stk. 1-3, straffes med bøde.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

### *Ikrafttræden*

**§ 36.** Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2024.

*Stk. 2.* Bekendtgørelse nr. 2253 af 29. december 2020 om supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer ophæves.

*Stk. 3.* 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.

**§ 37.** Bekendtgørelsen gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Trafikstyrelsen, den XX. XX 2023

X

/

## **Bilag 1**

### **1. Udpegning af geografiske dronezoner på dronezoner.dk**

Geografiske dronezoner, jf. § 24, der udpeges efter bestemmelserne i kapitel 3 i bekendtgørelsen, kan som udgangspunkt findes på [www.dronezoner.dk](http://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, uden at 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 og militære flyvestationer:*

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 kongehusets residenser, kolonne 3 virksomheder, politistationer og forsvarrets områder:*

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

#### *2.4 Geografiske dronezoner uden afstandskrav*

---

Nummer: 1    Forfatter: blaak    Emne: Highlight    Dato: 05-10-2023 13:31:50 +02'00'

---

Bilag 1, afsn. 2.1:

Dette udgør tilsyneladende en væsentlig stramning, da tekniske anlæg ikke hidtil har skulle medregnes.

Hvordan defineres "tekniske anlæg"?

Hvis der f.eks. menes radiofyrrer, markere, eller indflyvningslys, som kan være op til 900 meter lange, eller befinde sig "udenfor hegnet", er dette en urimelig stor tilføjelse til det område som drone er underlagt restriktioner i.

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 § 13, stk. 2 (Rosenborg Slotshave (Kongens Have) m.fl., § 15 (støjfølsomme områder), § 16 (beskyttelse af dyrehold og dyreflokke), § 20 (områder, der er omkranset af bygninger), § 21 (private ejendomme, der bebos) og § 23 (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](http://dronezoner.dk).

**Bilag 2**

Nr.	Fuglebeskyttelsesområder	Lukkeperiode	Årsag*
F1	Ulvedybet og Nibe Bredning	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + sæler (spættet sæl)
F2	Ålborg Bugt, nordlige del	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (spættet sæl)
F4	Rold Skov	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle
F5	Råbjerg Mile og Hulsig Hede	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F6	Råbjerg og Tolshave Mose	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F7	Lille Vildmose	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F8	Kysten fra Aggersund til Bygholm Vejle	15. marts – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F9	Nordre Rønner	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N+Ø) + spættet sæl)
F11	Hirsholmene	1. februar – 15. december og fra 15. november – 15. januar	Andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (N + Ø) + spættet sæl)
F12	Løgstør Bredning, Livø, Feggesund og Skarrehage	1. april – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F13	Østlige Vejler	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + sæler (spættet sæl)
F15	Randers og Mariager Fjorde og Ålborg Bugt, sydlige del	1. marts – 30. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + fældende fugle + sæler (spættet sæl)
F16	Tjele Langsø	1. oktober – 31. marts	Ekstra sårbare trækfugle
F17	Ålvand Klithede og Førby Sø	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F18	Vangså Hede	1. marts – 15. juli	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F19	Lønnerup Fjord	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F20	Vestlige Vejler, Arup Holm og Hovsør Røn	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + sæler (spættet sæl)
F21	Ovesø	1. februar – 31. august	Andre ynglefugle
F22	Hanstholm Reservatet	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F23	Agger Tange	1. februar – 1. september og 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F24	Hjarbæk Fjord og Simested Fjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (spættet sæl)

F25	Mågerodde og Karby Odde	15. marts – 31. juli	Andre ynglefugle
F26	Dråby Vig	15. marts – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F27	Glomstrup Vig, Agerø, Munkholm og Katholm Odde, Lindholm og Rotholme	1. februar – 1. september og 15. november – 15. januar	Andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F28	Agger Tange, Nissum Bredning, Skibsted Fjord og Agerø	15. november – 15. januar 15. februar – 15. april 20. maj – 1. september	Sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F29	Flyndersø og Skalle Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F31	Stavns Fjord	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F33	Salten Langsø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F34	Skovområde syd for Silkeborg	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F35	Mossø	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F36	Horsens Fjord og Endelave	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F37	Borris Hede	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F38	Nissum Fjord	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F39	Harboøre Tange, Plet Enge og Gjeller Sø	1. marts – 31. juli	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle
F40	Venø, Venø Sund	15. marts – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F41	Stadil Fjord og Vest Stadil Fjord	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F42	Sønder Feldborg Plantage	1. april – 15. juli	Andre ynglefugle
F43	Ringkøbing Fjord	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F44	Uldum Kær, Tørring Kær og Ølholm Kær	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle
F45	Skovområde ved Vejle Fjord	1. maj – 31. august	Ynglende rovfugle
F46	Randbøl Hede	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F47	Lillebælt	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle
F48	Hedeområder ved Store Råbjerg	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F49	Engarealer ved Ho Bugt	15. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F50	Kallesmærsk Hede og Grærup Langsø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle



F51	Ribe Holme og enge med Kongeåens udløb	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F52	Mandø	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F53	Fanø	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F54	Vejen Mose	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F55	Skallingen og Langli	15. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F56	Fiilsø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F57	Vadehavet	15. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F58	Hostrup Sø, Assenholm Mose og Felsted Vestermark	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F59	Pamhule skov og Stevning Dam	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F60	Vidåen, Tøndermarsken og Saltvandssøen	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F61	Kongens Mose og Draved Skov	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F62	Tinglev Sø og Mose, Ulvemose og Terkelsbøl Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F63	Sønder Ådal	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F65	Rømø	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F66	Lindet Skov, Hønning Mose og Plantage, Lovdrup Skov og Skrøp	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F67	Ballum og Husum Enge og Kamper Strandenge	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F68	Rinkenæs Skov, Dyrehaven og Rode Skov	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle
F69	Kogsbøl og Skast Mose	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F70	Frøslev Mose	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F71	Sydfynske Øhav	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F72	Marstal Bugt og den sydlige del af Langeland	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle

F74	Skove ved Brahetrolleborg	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F75	Odense Fjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F76	Æbelø og kysten ved Nærá	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F77	Romsø og sydkysten af Hindsholm	1. april – 15. juli	Andre ynglefugle
F78	Arreskov Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F79	Ertholmene	1. februar – 15. august	Andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø))
F80	Almindingen, Ølene og Paradisbakkerne	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F81	Karrebæk, Dybsø og Avnø Fjorde	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F82	Bøtø Nor	1. februar – 1. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F83	Kyststrækningen v. Hyllekrog-Rødsand	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F84	Ulvsund, Grønsund og Farø Fjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F85	Smålandshavet nord for Lolland	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F86	Guldborgsund	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F87	Maribosøerne	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F88	Nakskov Fjord og Inderfjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F89	Præstø Fjord, Ulvshale, Nyord og Jungshoved Nor	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F90	Klinteskoven	15. april – 15. september	Ynglende rovfugle
F91	Holmegårds Mose og Porsmose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F93	Tystrup-Bavelse Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F94	Sejerø Bugt og Nekselø	15. marts – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle
F95	Skælskør Nor, Skælskør Fjord og Gammelsø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F96	Farvandet mellem Skælskør Fjord og Glænø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F97	Hov Vig	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle

F98	Sprogø og Halsskov Rev	15. marts – 31. juli	Andre ynglefugle
F99	Saltbæk Vig	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle
F100	Tissø, Åmose og Hallenslev Mose	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F101	Søer ved Bregentved og Gisselfeld	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle
F103	Gammel Havdrup Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F104	Ramsø Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F105	Roskilde Fjord, Kattinge Vig og Kattinge Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F106	Arresø	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle
F107	Jægerspris Nordskov	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F108	Gribskov	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F109	Furesø med Vaserne og Farum Sø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F110	Saltholm og omliggende hav	1. februar – 1. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F111	Vestamager og havet syd for	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F114	Husby Sø og Nørresø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F115	Flynder Å og heder i Klosterhede Plantage	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F116	Hammeren og Slotslyngen	15. april – 15. september	Ynglende rovfugle
F117	Store Åmose	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F118	Skjern Å	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F119	Klitheder mellem Stenbjerg og Lodbjerg	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F121	Stensbæk Plantage og Heder	1. februar – 31. juli	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F122	Sølsted Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F123	Bøjden Nor	15. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F124	Listrup Lyng	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F125	Maden på Helnæs	15. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F127	Nordvestlige Kattegat	1. marts – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle

H4	Hirsholmene, havet vest herfor og Ellinge Ås udløb	15. november – 15. januar 15. februar – 15. april 20. maj – 1. september	Sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
H9	Strandenge på Læsø og havet syd herfor	15. november – 15. januar 1. februar – 1. september	Sæler (gråsæl (N + Ø) + spættet sæl)
H42	Anholt og havet nord for	1. februar – 1. september	Sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
H112	Hesselø med omliggende stenrev	1. februar – 1. september	Sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
H195	Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord	20. maj – 1. september	Sæler (spættet sæl)
H255	Sydlig Nordsø	15. februar – 15. april 20. maj – 1. september 15. november – 15. januar	Sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)

\*Årsagskolonnen er opdelt i følgende 5 kategorier:

- Ynglende rovfugle: dækker over ynglende rovfugle og ugler
- Andre ynglefugle: dækker over forstyrrelsessårbare ynglefugle der ikke er indeholdt i ovenstående kategori
- Fældende fugle: dækker over fugle der i de enkelte områder er på udpegningsgrundlaget med kriterie F4, fordi forekomsten bidrager væsentligt til artens overlevelse i fældningstiden.
- Ekstra sårbare trækfugle: dækker over trækfugle der er særligt følsomme over for forstyrrelser i den periode de opholder sig i Danmark
- Sæler: dækker over gråsæl og spættet sæl. Gråsæl er opdelt i to bestande Nordsobestanden (N) og Østersobestanden (Ø).

## Bilag 3

### 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 §§ 9-21, § 23 og § 26.
  - b. Kommer operationen eksempelvis til at foregå over personer, uden for fjernpilots synsvidde (BVLOS) eller tæt på eller over særlige områder efter denne bekendtgørelses §§ 9-21, § 23 og § 26.
- 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.



## Simone Holst

---

**Fra:** Claus Rindahl Hansen <ch@sojbv.dk>  
**Sendt:** 5. oktober 2023 15:22  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** Høringssvar fra Danske Beredskaber vedr. Dronebekendtgørelsen, Deres j.nr. 2022-087428  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar fra Danske Beredskaber vedr. Dronebekendtgørelsen.docx

Til Trafikstyrelsen.

Vedhæftet høringssvar fra Danske Beredskaber vedr. ændring af Dronebekendtgørelsen.

På Danske Beredskabers vegne.

Med venlig hilsen

**Claus Rindahl Hansen**  
Beredskabsinspektør

Mobil: 29 91 06 37  
Mail: [ch@sojbv.dk](mailto:ch@sojbv.dk)

SYDØSTJYLLANDS  
BRANDVÆSEN



**Operativt Beredskab**  
Endelavevej 5  
8700 Horsens







## **Hørings svar fra Danske Beredskaber vedr. Dronebekendtgørelsen, Deres j.nr. 2022-087428.**

### Indledning.

Med høringsfrist 6. oktober 2023 har Transportministeriet sendt Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i høring.

Nedenfor er hørings svar fra Danske Beredskaber samlet og indsendt af Sydøstjyllands Brandvæsen på Danske Beredskabers vegne.

### Hørings svar.

Der ønskes en præcisering af, at elektronisk logning kan ske via dronens eget registreringssystem.

Der ses ikke angivet en definition på begrebet "statsflyvning". Det bør udtrykkeligt fremgå – enten som en definition angivet i §2 eller i den indledende bestemmelse til kapitel 5 Statsflyvninger - at kommunale beredskaber er omfattet af "offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder", hvorved kommunale beredskabers flyvninger også er omfattet af begrebet "statsflyvninger".

§31, stk. 1, sidste punktum. Der bør tages højde for situationer, hvor politiets indsatsleder er optaget på anden opgave, og hvor koordination ikke er muligt. Således kan det foreslås, at bestemmelsen eksempelvis formuleres: "Beredskabsmyndighederne og Forsvaret skal orientere og om muligt koordinere med politiet, herunder politiets indsatsleder".

§31, Stk. 2. Med begrebet "øjemedet forspildes" forstås almindeligvis, at en myndighed foretager et indgreb, hvorved skal opnås noget særligt i kontrol eller strafferetlig sammenhæng. Begrebet "øjemedet forspildes" kan derfor med fordel præciseres, så der eksempelvis står "... hvis øjemedet ikke dermed forspildes samt at den offentlige myndighed ikke får mulighed for at opnå det ønskede med operationen".



## Simone Holst

---

**Fra:** Emilie Staunstrup <ems@danskeberedskaber.dk>  
**Sendt:** 6. oktober 2023 16:58  
**Til:** ts Info; Simone Holst  
**Emne:** Høringssvar - droner  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar fra Danske Beredskaber vedr.PDF

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2028642

Kære Simone

Hermed høringssvar fra Danske Beredskaber.

Vh. Emilie

**Emilie Staunstrup**  
Organisationskonsulent  
T: 60 247 267  
M: [ems@danskeberedskaber.dk](mailto:ems@danskeberedskaber.dk)



H. C. Andersens Boulevard 23, 3.  
DK-1553 København V.  
[www.danskeberedskaber.dk](http://www.danskeberedskaber.dk)





## **Høringssvar fra Danske Beredskaber vedr. Dronebekendtgørelsen, Deres j.nr. 2022-087428.**

### Indledning.

Med høringsfrist 6. oktober 2023 har Transportministeriet sendt Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i høring.

Nedenfor er høringssvar fra Danske Beredskaber.

### Høringssvar.

Der ønskes en præcisering af, at elektronisk logning kan ske via dronens eget registreringsystem.

Der ses ikke angivet en definition på begrebet "statsflyvning". Det bør udtrykkeligt fremgå – enten som en definition angivet i §2 eller i den indledende bestemmelse til kapitel 5 Statsflyvninger - at kommunale beredskaber er omfattet af "offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder", hvorved kommunale beredskabers flyvninger også er omfattet af begrebet "statsflyvninger".

§31, stk. 1, sidste punktum. Der bør tages højde for situationer, hvor politiets indsatsleder er optaget på anden opgave, og hvor koordination ikke er muligt. Således kan det foreslås, at bestemmelsen eksempelvis formuleres: "Beredskabsmyndighederne og Forsvaret skal orientere og om muligt koordinere med politiet, herunder politiets indsatsleder".

§31, Stk. 2. Med begrebet "øjemedet forspildes" forstås almindeligvis, at en myndighed foretager et indgreb, hvorved skal opnås noget særligt i kontrol eller strafferetlig sammenhæng. Begrebet "øjemedet forspildes" kan derfor med fordel præciseres, så der eksempelvis står "... hvis øjemedet ikke dermed forspildes samt at den offentlige myndighed ikke får mulighed for at opnå det ønskelige med operationen".

