

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), ES-DAA (es@es-daa.dk)
Fra: ES (es@es-daa.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering. Ekstern: ES 7-16
Sendt: 09-01-2016 10:31:37

ES 7-16

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring om forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, administration af afgifter og gebyrer og justering af arbejdsmiljøregler).

ES er enig i, at droneteknologien udvikler sig med høj hastighed i disse år, hvilket giver et stort vækstpotentiale og mange erhvervs- og anvendelsesmuligheder. Lovforslaget vurderes at sikre droneområdet med den foreslåede forankring i luftfartsloven. ES støtter, at reguleringen af droneområdet gøres risikobaseret. Det må erkendes, at EU ikke er så langt fremme i sin behandling af droner, som dette lovforslag lægger op til. Det er derfor vigtigt, at forslaget tager højde for den kommende EU regulering på droneområdet.

ES har noteret sig, at forslaget til regler om administration af afgifter og gebyrer indebærer en justering af den nuværende model for finansieringen af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed og øvrige opgaver på luftfartsområdet, hvilket ES kan tilslutte sig.

ES kan også tilslutte sig den foreslåede justering af arbejdsmiljøreglerne, som indebærer en justering af luftfartslovens bestemmelser om luftfartsselskabernes tilrettelæggelse af arbejdsmiljøarbejdet. ES er tilfreds med forslagets tilpasning af reglerne til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, da det giver virksomhederne ensartede regler for, hvornår der skal oprettes en arbejdsmiljøorganisation, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden. Arbejdsmiljø er både et nationalt anliggende såvel som et anliggende for EU, hvilket ikke umiddelbart ses reflekteret i forslaget. ES vil gøre opmærksom på, at ministeren har etableret Arbejdsmiljørådet for Luftfart, hvis opgaver bygger på den eksisterende lovgivning. Det må vurderes, om der skal ske justering i Rådets kommissorium og om Rådet skal nævnes i loven.

Med venlig hilsen / Best Regards
Dan Banja
Oberstløjtnant / Lt. Colonel
Generalsekretær / Secretary-General
Blålersvej 51
DK-2990 Nivå
Mobil: +45 2480 2256
www.es-daa.dk

Transport- og Bygningsministeriet

Formandssekretariatet
Nyropsgade 38
1780 København V
Telefon 3363 2000

metal@danskmetal.dk
danskmetal.dk

11. januar 2016

Høringssvar, forslag til lov om ændring af luftfartsloven

Dansk Metal takker for muligheden for at svare på høringen over forslag til lov om ændring af luftfartsloven vedrørende en ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer.

Dansk Metal deler opfattelsen af, at droneområdet i disse år undergår en hastig udvikling, som fordrer justeringer og opdateringer i den hidtidige regulering og skaber hensigtsmæssige rammer, indtil Det Europæiske Luftsikkerhedsagenturs regelsæt kan implementeres.

Fra Dansk Metals side bakker vi op om hensigten med at sikre danske operatørers konkurrenceevne, og vi har ikke yderligere kommentarer til den aktuelle høring.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Stoklund', with a horizontal line extending to the right.

Rasmus Stoklund
Erhvervspolitisk konsulent

Til: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk)
Cc: Benny Bøttiger (bb@Hogk.dk), Dan Hasløv (dha@hogk.dk), rs@svanberg.mobi (rs@svanberg.mobi)
Fra: Roger Svanberg (rs@hogk.dk)
Titel: Høringssvar, Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart
Sendt: 05-01-2016 14:30:47

**Til Transport- og Bygningsministeriet
Att. Christian Kauffeldt Løber**

Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart.

Som fremtidig bruger og professionel fører af drone til udførelse af fotooptagelser fra luften, vil dette lovforslag være en klar forbedring og forenkling af vores muligheder for at bruge den nye droneteknologi, både set i firma-sammenhæng og for vores branche generelt.

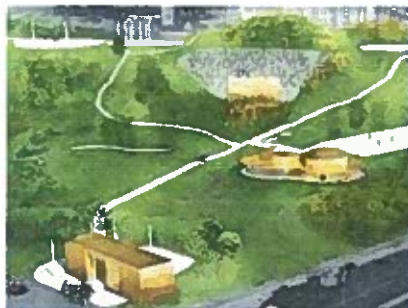
Tanken om, at man med sit dronebevis er godkendt i professionelt øjemed til at føre en mindre drone i bymæssigt område, og at godkendelsen specifikt er rettet mod droneførerens kompetencer, er helt rigtig.

Vi ser frem til, at lovforslaget vedtages hurtigst muligt.

Med venlig hilsen / Best regards
Roger Svanberg
Specialist, Landskabsarkitekt, Arkitekt MAA

Dir. +45 33 18 91 19, Mob.
E-mail: rs@hogk.dk

HASLØV & KJÆRSGAARD



Moskva – fra losseplads til bypark

Haslov & Kjærsgaard bag ny landskabspark i den russiske hovedstad

Se mere på vores hjemmeside

Byplanarkitekter, proceskonsulenter, Ny Østergade 32, 1101 København K, Tlf.: +45 33 14 29 07 www.hogk.dk

Til: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Anne Bollerup-Jensen (anbje@efkm.dk)
Fra: Mette Svarre Spangsberg (msp@DMI.dk)
Titel: Svar på høring over forslag til ændring af luftfartsloven (DMI Id nr.: 95707)
Sendt: 06-01-2016 15:14:31

Til Transport- og Bygningsministeriet.

cc. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, att. Anne Bollerup-Jensen

DMI skal venligst meddele, at DMI ikke har bemærkninger til det fremsendte forslag til ændring af luftfartsloven.

Med venlig hilsen | Yours Sincerely

Mette Svarre Spangsberg
Direktionssekretariat
DMI

Tlf. 506

E-mail: msp@DMI.dk



Danmarks Meteorologiske Institut
Lyngbyvej 100
2100 København Ø
Tlf.: +45 3915 7500
Fax: +45 3927 1080
e-mail: epost@DMI.dk
Hjemmeside: www.dmi.dk

Danish Meteorological Institute
Lyngbyvej 100
2100 Copenhagen O
Tlf.: +45 3915 7500
Fax: +45 3927 1080
e-mail: epost@DMI.dk
Website: www.dmi.dk

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

trm@trm.dk
ckl@trm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 11. januar 2016
SAGSNR.: 2016 - 9
ID NR.: 382024


Høring - over forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler, administration af afgifter og gebyrer)

Ved e-mail af 15. december 2015 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Advokatrådet noterer sig, at forslaget bl.a. indebærer en ændring af den nuværende model for finansieringen af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed og øvrige opgaver på luftfartsområdet. Efter Advokatrådets opfattelse er det imidlertid uklart, hvad der er den nærmere rækkevidde af den foreslåede bestemmelse i § 148, herunder bl.a. om ændringerne vedrørende safety-bidraget betyder, at betaleren tilpligtes at betale et gebyr, som skal finansiere mere end det, som betaleren får, således at gebyret rettelig skal fastsættes i loven. Advokatrådet opfordrer således til, at forarbejderne til bestemmelsen i § 148 udbygges og præciseres.

Med venlig hilsen


Torben Jensen



Afs.: Kongelig Dansk Aeroklub, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

Transport og Bygningsministeriet
Pr. E-mail trm@trm.dk
CC: Christian Kauffeldt ckl@trm.dk

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Danmarks Luftsports-Forbund

Protector:
H. K. H. Prinsgemalen

Roskilde, 11. januar 2016

Emne: Kongelig Dansk Aeroklubs høringssvar til lovforslag om ændring af lov om luftfart.

Hermed har Kongelig Dansk Aeroklub fornøjelsen af at fremsende vores høringssvar til lovforslag om ændring af lov om luftfart.

Indledningsvis mener KDA at det er et godt og gennearbejdet lovforslag, som er vedlagt denne skrivelse.

KDA udtrykker samtidig sin støtte til det af Modelflyvning Danmark fremsendte høringssvar.

Det er vigtigt at reguleringen af droner ikke medfører ulempe i form af restriktioner, økonomiske udgifter eller diskriminering af nuværende luftrumsbrugere, for at imødekomme et politisk ønske om at tilgodese dronedyvning.

Derfor mener KDA, at Trafikstyrelsen bør iagttage den teknologiske udvikling på droneområdet, og tilsikre at det ikke er eksisterende luftrumsbrugere der bliver forment adgang til luftrummet på grund af flyvning med ubemandede luftfartøjer.

KDA udtrykker generelt sin bekymring ved BVLOS flyvninger, og de sikkerhedsmæssige problemer der opstår når vigepligtsregler skal iagttages. Det er selvsagt uhyre vigtig at droner undgår andre luftrumsbrugere – uden at disse skal træffe ekstraforanstaltninger eller implementere ny teknologier for at kunne opdages og undgås.

Med venlig hilsen

Tonny Henriksen
Generalsekretær

Vedlagt Modelflyvnings Danmarks Høringssvar.



Høringssvar til
Forslag til Lov om æ

Medlem af *Fédération Aéronautique Internationale*



Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon 22 88 70 91 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

Århus d. 9. januar 2016

Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart af 15. dec. 2015

Høringssvaret er indgivet af Modelflyvning Danmark

Forord.

Dette høringssvar er indgivet af Modelflyvning Danmark, som samler og organiserer modelflyveaktiviteterne for ca. 3.600 danske modelflyveinteresserede medlemmer.

Modelflyvning Danmark repræsenterer den traditionelle rekreative og sportslige modelflyvning gennem de seneste 60 år både nationalt og internationalt under FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Modelflyvning Danmark er tilsluttet under KDA (Kongelig Dansk Aeroklub).

Modelflyvning Danmark samler omkring 100 danske modelflyveklubber fordelt over hele landet. Modelflyveklubberne er kendetegnet ved at de har oprettet og driver en godkendt modelflyveplads, hvorfra hovedparten af aktiviteterne foregår.

Det skal nævnes at Modelflyvning Danmark har udtaget en tredjemands ansvarsforsikring på vegne af sine medlemmer, og dermed findes der på nuværende tidspunkt en tilgængelig ansvarsforsikring. Forsikringen dækker på basis af objektivi ansvar i henhold kravene i til Luftfartslovens § 130.

Konklusion på lovforslaget

Modelflyvning Danmark kan i hovedtrækkene tilslutte sig det lovforslag der er stillet.

Der er enkelte forhold, vi gerne vil kommentere, idet de vedrører den traditionelle modelflyvning, og som vi frygter at kunne få utilsigtede eller unødvendigt begrænsende konsekvenser for den traditionelle rekreative modelflyvning. Det gælder ikke mindst i forhold til vores fortsatte muligheder for at udøve konkurrencesport under FAIs reglement.

Det skal også ses i lyset af at den traditionelle modelflyvning har foregået i mere end 50 år uden at have været årsag til problemer og ulykker af betydning. Dette vil vi gerne tage indtægt for at den organiserede fritidsflyvning under Modelflyvning Danmark foregår på et oplyst og ansvarligt grundlag og derfor i udgangspunktet ikke bør være genstand for en yderligere eller strammere regulering.

I svaret har vi kun forholdt os til regulering af den rekreative ubemandede flyvning, idet denne flyvning er Modelflyvning Danmarks interesseområde.

De følgende afsnit indeholder kommentering af udvalgte punkter i lovforslaget.

§ 151 a. Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, uden for bymæssigt område kræver kendskab til de grundlæggende regler for flyvning med droner, som nærmere fastsat af transport- og bygningsministeren.

Bemærkning:

Dette forslag hilser vi særligt velkommen i Modelflyvning Danmark.

Kendskab og oplysning er med til at sikre, at den ubemandede flyvning foregår på et oplyst og sikkert grundlag. En sådan informering gives allerede til medlemmer af Modelflyvning Danmark gennem modelflyveklubberne, men vi kan ikke nå ud til de uorganiserede brugere af modelfly og droner.

§ 151 b. Stk. 3.

Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

Henstilling

Ovenstående definition medfører at unge under 16 år ikke kan flyve droner med en vægt over 7Kg – såkaldte stormodeller. Det giver god mening i det åbne land, men vi henstiller til at aldersgrænsen ikke finder anvendelse, når flyvningen foretages af et ungt medlem af Modelflyvning Danmark på en godkendt modelflyveplads, og når piloten har opnået Modelflyvnings Danmarks færdighedscertifikat for modeltypen såvel som stormodelcertifikat. Der kan evt. gælde et krav om at flyvningen skal overvåges af en voksen.

§151 c

Det fremgår af de senere bemærkninger til dette punkt at definitionen af bymæssigt område kan revideres. Her vil vi anmode om at Modelflyvning Danmark tages med på råd, hvis en sådan revidering medfører, at en eller flere allerede anlagte og godkendte modelflyvepladser dermed kommer til at befinde sig i bymæssigt område.

§ 151 e. Transport- og bygningsministeren kan udover de forhold, der er nævnt i §§ 151 a-d fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, herunder om:

- 1) Trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner,*
- 2) konstruktion, udstyr og vedligeholdelse, og*
- 3) hel eller delvis undtagelse af mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse.*

Bemærkning til punkt 2 om konstruktion:

Modelflyveudstyr til amatørbrug (traditionel modelflyvning) er ofte hjemmebygget, og vil vanskeligt kunne omfattes af specifikationer for luftdygtighed, opbygning og vedligeholdelse. Det står i kontrast til de komplette flyvefærdige produkter der nu tilbydes på markedet for andre droner end modelfly. Modelflyvning Danmark har dog en godkendelsesordning for droner over 7 Kg. Vi opfordrer til at den traditionelle modelflyvning for fartøjer op til 25 Kg ikke på noget tidspunkt omfattes af sådanne regler.

**Følgende afsnit indeholder Modelflyvning Danmarks kommentarer til:
Bemærkninger til lovforslaget Almindelige bemærkninger**

Til: Indledning

En drone er et ubemandet luftfartøj, som hører til i kategorien af "luftfartøjer som ikke har fører ombord"; dvs. et førerløst fly eller helikopter som typisk fjernstyres af en person på jorden.

Vi vil gerne betone vores tidligere fremsatte bekymring om at begrebet droner også omfatter traditionelle modelfly i forslaget. Forslaget argumenterer udmærket for rationalet i at bruge denne fælles betegnelse.

Vi er dog bekymrede for at den traditionelle modelflyvning ikke får tilstrækkelig opmærksomhed omkring sine særlige behov for en mindelig regulering. Det gælder ikke mindst ved senere kommende reguleringsarbejde.

Indtil for kort tid siden udgjorde den organiserede traditionelle rekreative og sportslige modelflyvning, som Modelflyvning Danmark repræsenterer, ~99% af al anvendelse af ubemandede luftfartøjer. At den teknologiske udvikling nu har åbnet mulighed for en kommerciel sektor, der også anvender ubemandede luftfartøjer, giver selvfølgelig anledning til at sikre et lovgrundlag og en regulering, som gør de eksplosivt stigende kommercielle aktiviteter forenelige med befolkningen og samfundets interesser.

Men i samme tidsrum er der ikke sket væsentlige ændringer for den organiserede rekreative modelflyvning, hverken i form eller omfang. Dermed er der ingen ændring i risikoprofilen eller trusselsbilledet om man vil.

Om end det i hovedtrækkene er samme type af fartøjer der bruges, er fartøjernes anvendelse og formålet med anvendelsen fundamentalt forskellig og reelt ikke sammenlignelig.

Den organiserede rekreative modelflyvning har ikke behov for eller interesse i at flyve i bymæssige områder. Modelflyvning foregår altovervejende på modelflyvepladser, der er anlagt i landzoner eller i udkanten af bymæssige områder, eller i det åbne land langt fra alting. Dermed er den nuværende regulering BL 9.4 i al væsentlighed fyldestgørende.

Vi anerkender at den nemme adgang til flyvefærdige droner, specielt i form af multiroterer også har åbnet for en hastigt voksende uorganiseret fritidsflyvning, som vil have større sandsynlighed for at foregå i bymæssige områder på et uoplyst grundlag, og at oplysning og regulering derfor er nødvendig for denne sektor.

Specielt om regulering af flyvning indendørs

Modelflyvning Danmark bakker fuldt op om hensigten med at indføre regulering af indendørs brug af droner i det offentlige rum fx i forbindelse med reklamer ved sportsstævner o.l.

Men reguleringen har en dramatisk uønsket side effekt for Modelflyvning Danmark indendørs publikumsstævner / flyveopvisninger, hvoraf der traditionelt foregår 10-12 stk. af hver vinter.

Side 39 om flyvning i områder med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko

Uhensigtsmæssigheden opstår fordi indendørsflyvning for publikum kategoriseres som *flyvning med forhøjet sikkerhedsrisiko*.

Dermed træder følgende 3 reguleringer i kraft:

- kravet om en minimumsalder på 16 år for piloter
- kravet om at søge særlig tilladelse til hvert indendørs publikumsarrangement
- kravet om at dronerne skal bære elektronisk identifikation

Vi mener, at der bør skelnes mellem om flyvningen er primær eller sekundær i forhold til publikumsbegivenheden.

Reklameflyvning ved en håndboldkamp er sekundær i forhold til publikumsbegivenheden – håndboldkampen. Piloten kan desuden være utrænnet eller ubekendt med gældende regler.

Derimod er flyvningen den primære publikumsbegivenhed ved en indendørs modelflyveopvisning eller modelflyvekonkurrence. Piloterne er trænede og bekendte med både lovgivning og evt. skærpende regler der er interne for Modelflyvning Danmark.

Dermed er risikoprofilen ikke sammenlignelig, og vi kan ikke med 15 års erfaring i indendørs publikumsopvisninger finde belæg for at flyvningen skulle være forbundet med forhøjet risiko.

Det skal i parentes bemærkes, at Modelflyvning Danmarks har udvidet sin generelle 3'dje mands ansvarsforsikring til også at dække indendørs flyvning i henhold til §130 forudsat at det benyttede fartøj vejer max 500g. Forsikringen dækker publikum på basis af objektivt ansvar, hvis et uheld skulle ske.

Hvis kategoriseringen fastholdes uden skelnen til ovenstående, vil konsekvenserne være:

- vores unge medlemmer er afskåret fra at deltage i publikumsarrangementer
- unødigt administration ifm ansøgning om tilladelser til ellers vanlig begivenhed
- problematisk / umuligt at forsyne de lette indendørs fartøjer (startvægt typisk 20-200g) med transpondere (elektroniske nummerplader). Det vil heller ikke have noget formål, da piloten altid vil kunne identificeres 100% alligevel.

Vi ser 3 måder at undgå problemstillingen:

1. generelt at undlade at betragte indendørs flyvning for publikum som værende med forhøjet risiko
2. give Modelflyvning Danmark en generel dispensation til at flyve indendørs med publikum
3. give Modelflyvning Danmark en rammedispenation, der aktiveres fra gang til gang

Ad. 1. så rammer man ikke den egentlige målgruppe fx håndboldkampe.

Ad. 2. er vores foretrukne løsning. Ved en flyveopvisning foregår flyvningen under alles direkte opmærksomhed, og unge piloter vil ikke udgøre nogen særskilt risiko.

INSTITUT FOR
MENNESKE
RETTIGHEDER

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Danmark

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
DIREKTE 3269 8866

Att. Christian Kauffeldt Løber

LGH@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

J. NR. 15/00452-2

**HØRINGSSVAR OM FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING
AF LOV OM LUFTFART (NY SAMLET REGULERING AF
DRONEOMRÅDET, JUSTERING AF
ARBEJDSMILJØREGLER, ADMINISTRATION AF
AFGIFTER OG GEBYRER)**

11. JANUAR 2016

Ved e-mail af 15. december 2015 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til lovforslag.

Institut for Menneskerettigheder har ingen bemærkninger til forslaget.

Der henvises til ministeriets j.nr. 2015-839.

Med venlig hilsen

Lise Garkier Hendriksen

SPECIALKONSULENT



Transport- og Bygningsministeriet
J.nr. 2015-839
Att. Christian Kauffeldt Løber

Dansk Told & Skatteforbund
TOLDUDVALGET

12. januar 2016

Henvendelse fra Dansk Told & Skatteforbunds Toldudvalg vedrørende høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler, administration af afgifter og gebyrer)

Dansk Told & Skatteforbunds Toldudvalg er ikke optaget på den officielle høringslister vedrørende ovennævnte forslag, men har alligevel læst det udsendte materiale med stor interesse.

Toldudvalget har i den forbindelse et ønske om, at toldmedarbejderne under Skatteministeriet (SKAT), på lige fod med det civile beredskab og politiet, bliver en del af denne lovgivning. Helt konkret foreslår Dansk Told & Skatteforbunds Toldudvalg følgende ændringer til det udsendte forslag:

Der indsættes som ny § 151 e, stk. 4, følgende:

”Skatteministeren kan efter forhandling med transport- og bygningsministeren fastsætte bestemmelser for SKATs anvendelse af mindre droner”.

Det fremsendte lovforslags § 4 ændres herefter til § 5, der samtidig konsekvenstilrettes i forhold til ovenstående nyt stk. 4.

Har I spørgsmål til ovenstående er I velkommen til at kontakte undertegnede på tlf. 26 74 48 41 eller mail jn@dts.dk.

Med venlig hilsen

Jan Nørner
Faglig sekretær

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Fra: Asta Ostrowski (aso@fbr.dk)
Titel: Høringssvar Forbrugerrådet Tænk
Sendt: 12-01-2016 11:38:58

Vedr. forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler, administration af afgifter og gebyrer)

Med forslaget til lov om ændring af lov om luftfart imødekommes det stigende behov for simpel og klar regulering af droneområdet. Forbrugerrådet Tænk finder det positivt, at reglerne vil bidrage til at sikre privatlivets fred og give enkle retningslinjer for private forbrugere.

Det er væsentligt, at det fremgår entydigt for forbrugerne, hvornår der kræves ansvarsforsikring. Forbrugerrådet Tænk forstår forslaget således, at alle forbrugere, der har en drone, som vejer mere end 250 g, skal have en ansvarsforsikring.

Endvidere har vi forstået, at alle forbrugere, der har en drone, som vejer mere end 250 g, tillige skal have gennemført og bestået en test, hvorefter man modtager et dronebevis.

Vi finder det også positivt, at EASA foreslår krav om elektronisk identifikation på dronerne. Vi mener, at man bør kunne identificere dronen, hvis den forvolder materiel- eller personskaade, uanset om dronen anvendes til erhvervmæssig- eller fritidsbrug.

Med venlig hilsen

Asta Ostrowski
Seniorrådgiver, Transport

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7702 / 41947909 taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet
Tænk
Danish Consumer Council

2016-01-12

Ref.: UJG

Høringssvar fra Dansk Standard vedr.:

Forslag til lov om ændring af luftfartsloven – Ny samlet regulering af droneområdet mm.

Dansk Standard (DS) værdsætter muligheden for at kommentere forslaget til ændring af luftfartsloven.

Vi foreslår en præcisering af en enkelt passage i lovforslagets bemærkninger, hvor standarder nævnes. Det drejer sig om *bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*, "Til §1", "Til nr. 16", s. 41).

Her står i høringsversionen af forslaget (vores fremhævning):

Der findes i dag ingen internationale tekniske standarder for droner. På sigt tænkes den foreslåede bestemmelse anvendt til fastsættelse af regler om luftdygtighed og flyveegenskaber for de mindre droner. Sådanne tekniske regler vil gradvist muliggøre lempelser af de operative flyverestriktioner.

Denne formulering er misvisende, idet der findes en lang række tekniske standarder for dronernes enkelte dele, som spiller en rolle i den teknologiske udvikling af droner. Disse standarder vil også kunne udgøre en del af grundlaget for de europæiske standarder, der skal udvikles for krav specifikt rettet mod droners egenskaber og anvendelse, og som også vil kunne anvendes som reference i regulering på området.

På denne baggrund foreslår vi, at den med gult markerede sætning herover ændres til følgende:

Der findes i dag ingen internationale standarder for droner, som umiddelbart kan udgøre det tekniske referencegrundlag for regulering af produkternes sikkerhed eller anvendelse.

Dette tekstforslag er i tråd med det, der allerede står i lovforslagets kapitel 1 (indledningen), nederst på s. 7:

Da der endnu ikke er udviklet standarder m.v. til betryggelse af droners luftdygtighed, lægger forslaget op til primært at regulere mindre droner ved at stille krav til, hvor de må flyve (operative krav), og hvad føreren skal kunne (kompetencekrav og ansvar).

Og i kapitel 3.3.3 om flyvning i bymæssigt område, s. 17:

Det er hensigten at indføre krav om elektronisk identifikation og øvrige tekniske krav til droner i takt med udviklingen af europæiske standarder på området.

Dansk Standards eksperter står naturligvis til rådighed, hvis vores forslag eller bemærkninger kræver uddybning.

Kontakt:

Ulrik Jørstad Gade
Public affairs-konsulent
ujg@ds.dk / 26 83 26 38

*Dansk Standard
Göteborg Plads 1
2450 Nordhavn*

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk)
Fra: ADM Teknat/Sund fakultetskontor (teknat-sund@adm.aau.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt
Sendt: 12-01-2016 12:21:17

J.nr.2015-839

Til Transport- og Bygningsministeriet,

Aalborg Universitet har ingen kommentarer til Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven.

Venlig hilsen
Bisera Bratovic

Bisera Bratovic
Kontorfuldmægtig- Journalen | Kommunikationsafdelingen
Det Teknisk-Naturvidenskabelige Fakultet & Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet

T: (+45) 9940 9646 | Email:bb@adm.aau.dk | Web: www.aau.dk
Aalborg Universitet | Niels Jernes Vej 10 | 9220 Aalborg Øst | EAN: 5798000420632

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Christian Kauffeldt Løber [mailto:ckl@TRM.dk]

Sendt: 15. december 2015 16:31

Til: info@danskerhverv.dk; Dansk Industri; Dansk Transport og Logistik; Danske Regioner; dch@dch.dk; DI - Transport; Fælles Fagligt Forbund (3F); Forbrugerrådet; Rigsombuddet; Kommunernes Landsforening; Landbrug & Fødevarer; samfund@advokatsamfund.dk; Akademikernes Centralorganisation; info@aopa.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; info@bll.dk; info@dansk-luftfart.dk; mail@danskeadvokater.dk; cau@cau.dk; info@dalpa.dk; dbta@dbta.dk; drf@travelassoc.dk; dtu@dtu.dk; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Erhverv; info@danskerhvervsfremme.dk; datca@datca.dk; dhf@dhf-net.dk; Dansk Metal; mail@flyvdmu.dk; dansk.standard@ds.dk; dulfu@motorflyvning.dk; Danske Handicaporganisationer; dsvu@dsvu.net; es@es-daa.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk; fpu@forbundet.dk; VFK@mil.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte; info@rejsearrangorer.dk; fp@forsikringogpension.dk; Funktionærenes og Tjenestemændenes Fællesråd; mit@mit.gl; info@nanoq.gl; Håndværksrådet; hkstat@hk.dk; HK Trafik og jernbane; ida@ida.dk; info@humanrights.dk; mail@krp.dk; kda@kda.dk; besbensen@gmail.com; Ramus.winther@cph.dk; Marianne.bauer@cph.dk; dalo@da.dk; info@modelflyvning.dk; Offentligt Ansattes Organisationer; laa@pakkerejseankenaevnet.dk; bf@rejsegarantifonden.dk; rpch@politi.dk; _kjeldalarsen lic-maildk; Rådet for Sikker Trafik; service@forbundet.dk; sdu@sdu.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; Teknisk Landsforbund; info@teknologisk.dk; Trafikforbundet; info@uasdenmark.dk; info@aal.dk; AAU/ESDH-sekretariatet; info@aar.dk
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

Til relevante høringsparter

Vedlagt er forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer) samt høringsbrev.

Transport- og Bygningsministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest tirsdag den 12. januar 2015.

Med venlig hilsen

Christian Kauffeldt Løber
Fuldmægtig / Head of Section

Transport- og Bygningsministeriet
Ministry of Transport and Building
Internationalt Kontor / International Division Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 41 71 27 00
ckl@trm.dk<mailto:ckl@trm.dk>
www.trm.dk<http://www.trm.dk/>

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Email til trm@trm.dk med kopi til
Christian Kauffeldt Løber, cckl@trm.dk

Bemærkninger til forslag til ændring af luftfartsloven – droner, afgiftsregulering og arbejdsmiljøregler

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport er blevet anmodet om bemærkninger til ovennævnte forslag til ændring af luftfartsloven. Ændringerne vedrører regler for anvendelse af droner, tilpasning af reglerne vedrørende regulering af søfety bidraget mm. samt harmonisering af luftfartens arbejdsmiljøregler med de generelle arbejdsmiljøregler.

Regulering af droneområdet:

Med den hastige udvikling på droneområdet, er der et klart behov for at indføre en relevant regulering, der kan sikre et fortsat højt flyvesikkerhedsniveau. Vi kan derfor tilslutte os, at der på nationalt plan og i ventetiden på tilsvarende EASA-regler, reguleres på området. Det er i den forbindelse afgørende, at reglerne om droner ikke belaster den civile luftfart, hverken operationelt eller omkostningsmæssigt.

Vi bemærker, jf. lovbemærkningerne, at EASA-regler ikke forventes på plads før tidligst om 3 år. Konturerne af et EASA-regelsæt står dog allerede rimeligt klare. Det er i den forbindelse afgørende, at danske regler udformes, så de ligger tættest muligt op af den kommende EASA-regulering. Det er vigtigt for dansk luftfarts konkurrenceevne, at et dansk regelsæt ikke pålægger erhvervet unødige byrder i forhold til vores nabolande. Vi har med tilfredshed noteret os, jf. lovbemærkningerne, at dette også indgår som en central intention i transport- og bygningsministeriets overvejelser i forbindelse med lovforslaget.

Vi er, jf. ovenstående, helt enige i, at reguleringen skal hvile på den risikobaserede tilgang og dermed den simplest mulige regulering.

Vi forudsætter, at den eksisterende BL 9-4 efterfølgende revideres i tråd med den rammeregulering, der er grundlaget for lovforslagets udformning.

Udover ovennævnte og vores bemærkning nedenfor om finansiering af tilsynet med droneområdet, kan vi tilslutte os lovforslagets øvrige indhold.

Arbejdsmiljøregler:

Postadresse/Postal address

1787 København V
Danmark

(+45) 3377 3377

info@dansk-luftfart.dk
www.dansk-luftfart.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Hannemanns Allé 25
København S

CVR: 32 96 16 73

Vi kan tilslutte os de foreslåede ændringer. Vi bifalder i den forbindelse, at kravet til organisationsstørrelse for oprettelse af arbejdsmiljøorganisation i luftfartsvirksomheder harmoniseres, så det svarer til kravet i den generelle arbejdsmiljølovgivning.

Administration af afgifter og gebyrer:

Vi kan tilslutte os de foreslåede ændringer, herunder at safety-bidraget fremover ikke fastsættes direkte i luftfartsloven, men fastsættes administrativt af transport- og bygningsministeren og håndteres i henhold til budgetvejledningen.

Det fremgår dog, at safety-bidraget vil dække alle omkostninger til tilsynet med den civile luftfart, herunder også for den gruppe af aktører, der ikke betaler safety-bidrag, jf. blandt andet bemærkningerne til nr. 12 (p. 30). Det er som udgangspunkt i tråd med den hidtidige praksis. Det er dog vigtigt, at de civile luftfartselskaber ikke generelt skal belastes af finansiering af disse aktørers aktiviteter. Grundfinansieringen skal efter vores opfattelse derfor alene medgå til forhold, der har betydning for den generelle flyvesikkerhed. I lyset af de foreslåede rammer for droner, bør udgifter til dronebevis, dronetegn / -kørekort, træning mv. gebyrfinansieres af de berørte aktører.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces, herunder uddybning af ovennævnte bemærkninger.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. +45 3374 6080
-
INFO@DANSKERHVERV.DK

Transport- og Bygningsministeriet

12. januar 2016

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart – droner m.v.

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 10. december 2015 vedrørende ovennævnte.

Vi er generelt meget positive over for forslagene til indførelse af et regelsæt for droner under 25 kg. Dansk Erhverv påskønner, at danske myndigheder er på forkant med den europæiske og globale udvikling og bidrager gerne til yderligere udvikling af området.

Generelt rammer forslaget efter vores opfattelse en fornuftig balance mellem hensynet til udvikling og udbredelse af droner på den ene side og sikkerhedshensynet på den anden.

Dansk Erhverv støtter på den baggrund, at det foreslås at flyvning med små droner (legetøjsdroner/mikrodroner) ikke undergives særlig flyvesikkerhedsmæssig regulering. Vi finder dog med udgangspunkt i udviklingen på området, at det bør overvejes hvorvidt undergrænsen på 250 gram skal hæves til i hvert fald 500 gram. Vi støtter på den baggrund at vægtgrænsen reguleres ved administrativ forskrift i stedet for at være anført i loven idet det dermed vil være enklere på et senere tidspunkt at ændre vægtgrænserne når der er mere viden på området.

Dansk Erhverv støtter tillige at man udregner de konkrete grænser for uddannelse osv. efter en kombination af en risikoberegnet vægtgrænse samt brugerens alder. Disse grænser er mulige for både salgssteder og brugere at kommunikere, henholdsvis agere efter. Når der formentlig på et tidspunkt kommer mere formaliserede internationale regler og retningslinjer på området – fx om afmærkning og registrering – vil vi på foreliggende grundlag støtte at man viderefører udgangspunktet i den i dette forslag angivne reguleringsform samt at dronerne skal være CE-mærket og ikke have et særligt regelsæt.

Vi støtter endvidere Trafik- og Byggestyrelsens initiativ med hjemmesiden "Droneregler.dk". Særligt i den indledende fase af regulering og salg af produktet til private og virksomheder er det vigtigt at oplyse særligt forbrugerkøbere om, at droneflyvning er undergivet særlige krav.

JHS/JHS
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/2

-

Deres ref.: 2015-839

Dansk Erhverv medvirker derfor gerne til en yderligere udvikling af hjemmesiden og skal i den forbindelse foreslå en drøftelse om, hvordan der bedst muligt informeres om eksempelvis alderskrav, tilladelser, forsikring m.v.

Vi har ingen bemærkninger til forslagene om justering af arbejdsmiljøregler samt administration af afgifter og gebyrer.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Christian Kauffeldt Løber



Forsikring & Pensions høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om luftfart

12.01.2016

Forsikring & Pension takker for muligheden for at afgive bemærkninger til Transport- og Bygningsministeriets forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf. 41 91 91 91
Fax 41 91 91 92
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Forsikring & Pension har følgende bemærkninger til lovforslaget.

Generelle bemærkninger til lovforslaget

Forsikring & Pension er enig i, at der er behov for en bedre og mere detaljeret regulering på droneområdet. Den nugældende lovgivning er først og fremmest forældet og ikke gearret til at håndtere, at droner på det private område er blevet allemandseje, og at de på det erhvervmæssige område er i voldsom vækst. Det er derfor efter Forsikring & Pensions opfattelse nødvendigt, at reglerne med det foreslåede bliver både tidssvarende og klarere, således at anvendelsen af droner kan ske under hensyn til, at sikkerheden samt privatlivets fred sikres.

Mads Balken Petersen
Konsulent
Dir. 41919056
mab@forsikringogpension.dk

Forsikring & Pension skal dog påpege, at man skal være varsom med en komplet reform af den nationale regulering, når man er vidende om, at der indenfor en kortere årrække kommer ny EU-regulering på området. Forsikring & Pension anbefaler, at man, så vidt det er muligt, nøjes med at vedtage regulering, som kan indeholdes inden for rammerne af den kommende EU-regulering. Vedtages nationale regler som i løbet af få år skal ændres drastisk, risikerer man at forvirre aktørerne, herunder med risiko for, at kendskabet til- og klarheden af reguleringen hæmmes. Derudover bør der ikke indføres national regulering, som går videre end den kommende EU-regulering, særligt i disse tider, hvor der er fokus på at undgå overimplementering af EU-regulering.

Vores ref. MAB/hes
Sagsnr. GES-2014-00329
DokID 364707

Specifikke bemærkninger til lovforslaget

Puljeordning til dækning af skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede droner

Forsikring & Pension er – som også angivet i vores høringssvar på den tværministerielle rapport – tilfredse med, at Transport- og Bygningsministeriet i denne omgang ikke vil etablere en puljeordning til dækning af skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede droner, da dette på nuværende tidspunkt vil resultere i uforholdsmæssigt store administrative byrder. Hvorvidt den kommende EU-

Brancheorganisation
for forsikringsselskaber
og pensionskasser

regulering finder behov for at adressere skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede droner, må tiden vise.

Forsikring & Pension

Risikobaseret regulering af operative krav, kompetencekrav, ansvar og forsikring

Vores ref. MAB/hes
Sagsnr. GES-2014-00329
DokID 364707

Forsikring & Pension finder det hensigtsmæssigt, at dronereguleringen - herunder særligt de forsikrings- og ansvarsmæssige forhold - angribes ud fra en risikobaseret tilgang.

Forsikringsmæssige aspekter

Forsikring & Pension ser frem til at blive inddraget i mere konkrete drøftelser om, hvorledes forsikringskravene skal udformes. Forsikring & Pension har pt. følgende bemærkninger:

Droner under 250 gram undtages fra fremtidig regulering

Transport- og Bygningsministeriet anbefaler med lovforslaget bl.a., at mindre droner, som vejer under 250 gram, undtages fra den foreslåede regulering, herunder også fra kravet om, at brugeren skal have tegnet en gyldig ansvarsforsikring. Transport- og Bygningsministeriet henstiller til, at dronebrugerens eventuelle ansvar henføres under et eksisterende forsikringsprodukt, fx familieansvarsforsikringen.

Forsikring & Pension skal bemærke, at vi hverken kan eller må bestemme, hvad en almindelig familieforsikring skal indeholde. Vores opfattelse af markedet er dog, at den ansvarspådragende adfærd, som kan følge ved brugen af mikro/mindre droner i privat regi, allerede er dækket på familieforsikringen hos mange af aktørerne på forsikringsmarkedet. Der kan dog altid forekomme variationer i dækningen, herunder fx i forhold til vægtgrænser. Der er eksempler på forsikringsselskaber, som, på den almindelige familieforsikring, dækker ansvar forvoldt af droner på op til 7 kg, mens vægtgrænsen hos andre selskaber kan være 250 eller 500 gram. Det er derfor vores umiddelbare vurdering, at forsikringsmarkedet, som det ser ud i dag, på betryggende vis allerede lever op til forventningerne i lovforslaget.

Det er vigtigt at understrege, at familieforsikringen er bygget op ud fra et princip om, at culpa er ansvarsvurderingen. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis det mere tydeligt fremgår, at mikrodrooners undtagelse fra reguleringen også gælder for så vidt angår det objektive ansvar i luftfartsloven, og at de således skal behandles ud fra almindelige erstatningsretlige principper.

Maksimale dækningssummer p.a. for ansvarsforsikringen

Det er vigtigt, at forsikringsselskabet kender sin eksponering pr. hændelse og på årlig basis.

Forsikring & Pension gør opmærksom på, at ansvarsdækning på den almindelige familieforsikring dækker personskader med indtil 10 millioner kr. årligt ved personskade og med indtil 3 millioner kr. årligt ved skade på dyr og ting.

For erhvervsforsikringer er årlige makssummer ligeledes almindelig praksis.

Administrativ adgang til regulering af fastsatte vægtgrænser

Det foreslås, at der indføres en administrativ adgang til at øge eller sænke en given vægtgrænse efter behov. Forsikring & Pension gør opmærksom på, at forsikringsmarkedet vil have tilpasset sig en given fastsat vægtgrænse. Ændring af denne vægtgrænse vil dermed kunne skabe utilsigtede dækningshuller. Forsikring & Pension skal derfor henstille til, at ændringer i dækningsgrænserne varsles med mindst 6 måneder, så markedet kan nå indrette sig derefter.

Et utilsigtet dækningshul kan tillige forekomme, hvor der tildeles en dispensation fra minimumsgrænsen på 250 gram, hvilket efter lovforslaget, kan ske i konkrete tilfælde, hvor ansøger kan dokumentere, at den pågældende drone er ufarlig.

En dispensation fra bagatelgrænsen bør derfor ledsages af en information om, at ansøgeren bør undersøge med sit forsikringsselskab, hvorvidt han eller hun er dækket ved forvoldelse af en erstatningsberettiget hændelse. Denne information bør tillige fremgå af Transport- og Byggestyrelsens meget positive initiativ, www.droneregler.dk, når de nye regler indføres.

Den professionelle droneførers ansvar, at der er tegnet gyldig ansvarsforsikring

I et bestående ansættelsesforhold vil det almindeligvis ikke være dronepiloten selv, der tegner ansvarsforsikringen, men derimod den virksomhed, hvor han er ansat. Men det vil være droneføreren, som forud for flyvning, bedst kan sikre, at denne er omfattet af en gyldig ansvarsforsikring – i det denne må formodes at have det bedste kendskab til reglerne grundet uddannelse, kvalifikationer m.v.

Når de endelige forsikringskrav skal fastlægges, anbefaler vi, at Forsikring & Pension bliver inddraget i processen.

Med venlig hilsen

Mads Balken Petersen

Forsikring & Pension

Vores ref. MAB/hes
Sagsnr. GES-2014-00329
DokID 364707

Motorflyvningens Fællessekretariat

DMU Dansk Motorflyver Union



Transport- og Bygningsministeriet

Sendt pr. e-mail til:

trm@trm.dk

Cc Christian Kauffeldt Løber, ckl@trm.dk

Aabybro, den 12. januar 2016

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Med reference til forslaget om præcisering i loven, at Trafik- og Byggestyrelsen kan opkræve gebyr for kurser i relation til security og luftfartsområdet generelt og at safety-bidraget dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand, finder vi at udgifterne forbundet med fornyelse/vedligeholdelse af Class Rating Examiner/Examiner og tilhørende kurser/seminarer bør henregnes under Safety Bidraget da det er en væsentlig faktor for at tilsikre og opretholde et højt sikkerhedsniveau hos piloterne i luftfartsselskaberne.

De opgaver Class Rating Examiner/Examiner udfører er at betragte som en forlængelse af Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand og bør derfor dækkes af Safety Bidraget.

Med venlig hilsen
AOPA Danmark

Jacob Pedersen
Formand

Med venlig hilsen
Dansk Motorflyver Union

Knud Nielsen
Formand

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), Lars Dalgaard (ldd@teknologisk.dk), Thomas Madsen Almdal (thal@teknologisk.dk)
Fra: Kurt Nielsen (kuni@teknologisk.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart
Sendt: 12-01-2016 15:27:13

Teknologisk Institut ser droneområdet som et vigtigt og perspektivrigt område med stort potentiale for dansk erhvervsliv, og takker for muligheden for at kommentere på høringsmaterialet.

Teknologisk Institut arbejder med mange aspekter af det hastigt voksende droneområde. Dette omfatter blandt andet forsknings- og udviklingsprojekter omkring udvikling af nye energisystemer til droner der tillader længere flyvetid end hvad tilfældet er i dag, innovativ sensor- og kamerateknologi der sætter droner i stand til at løse nye problemstillinger samt applikation af droneteknologi i nye markedsdomæner der endnu ikke har taget teknologien til sig. Teknologisk Institut indgår desuden også i standardiseringsaktiviteter på droneområdet.

En simplere regelsæt med udgangspunkt i den risikobaserede tilgang som præsenteret i udkastet, vil efter Teknologisk Instituts opfattelse, skabe lettere vilkår for erhvervslivet og denne tilgang hilses derfor velkommen.

Udviklingen af nationale såvel som internationale standarder, der kan støtte op omkring forbedret luftduelighed af dronesystemerne, ser Teknologisk Institut som en vigtig forudsætning for at de operationelle muligheder i teknologien kan forbedres, og teknologien spredes til domæner hvor det af sikkerhedsgrunde ikke kan lade sig gøre at operere droner i dag. Med formuleringen i §151 e, stk. 1, nr. 2 der tillader ministeren i fremtiden at fastsætte regler til fartøjernes opbygning, f.eks. ud fra fremtidige standarder, ligger der en mulighed for dansk erhvervsliv gemt, såfremt de rette standarder appliceres i denne henseende, og derved giver nye operationsmuligheder for de danske virksomheder gennem lempeligere lovgivning. Når disse standarder skal vælges, bør relevante vidensinstitutioner som f.eks. GTS-institutter inddrages, så branchens- og erhvervslivets behov tilgodeses bedst muligt.

Det, i branchen meget omdiskuterede, forslag omkring elektroniske nummerplader for droner ført i professionelt øjemed i bymæssig bebyggelse ser Teknologisk Institut som udgangspunkt positivt på. I denne henseende bør vi dog understrege at Teknologisk Institut finder det vigtigt, at branchen samt relevante vidensinstitutioner bliver inddraget og hørt, inden en standard eller teknisk løsning bliver valgt, således det sikres det bedst mulige system vælges.

Flyvning uden for synsvidde med dronesystemer vil have stor anvendelighed inden for mange brancher, når systemernes tekniske niveau bliver tilstrækkeligt højt. I udviklingsfasen hen i mod dette stadie, er det dog nødvendigt at vidensinstitutioner har adgang til at teste relevante teknologier der kan forbedre dronesystemerne og sensorikken ombord. I bemærkningerne til lovforslaget anføres det, at det nuværende dispensationsregime videreføres med individuel tilladelse fra flyvning til flyvning. For at lette belastningen på Trafik- og Byggestyrelsen i forhold til udstedelse af dispensationer til flyvning udenfor synsvidde, foreslås det at kompetencen til at udstede tilladelser j.f. § 151 d, stk. 2, kunne overdrages til relevante vidensinstitutioner eller virksomheder, der råder over testfaciliteter der kunne tillade sådanne operationer på ansvarlig vis. Dette kunne eksempelvis være mindre lufthavne.

Venlig hilsen

Kurt Nielsen

Centerchef
Robotteknologi
Produktion
Mobil +45 72 20 22 11
kuni@teknologisk.dk

Teknologisk Institut
Forskerparken 10F
5230 Odense
Telefon +45 72 20 20 00

<http://www.teknologisk.dk>

- af og til kan din vision få brug for et afgørende teknologisk løft...

Følg kampagnen på **teknologisk.nu**

Transport- og Bygningsministeriet
trm@trm.dk

Att: Christian Kauffeldt Løber
ckl@trm.dk

Svar på høring vedr. lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler, administration af afgifter og gebyrer)

12. januar 2016

Hermed Ingeniørforeningens høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler, administration af afgifter og gebyrer). Ingeniørforeningen takker for muligheden for at afgive høringssvar. Dette høringssvar vil udelukkende omfatte kommentarer til den nye regulering af droneområdet.

Ingeniørforeningen er overordnet meget positive overfor, at der bliver udarbejdet en regulering for droneområdet. Det er et område i både teknologisk og erhvervs-mæssig udvikling og med store potentialer for så forskellige områder som beredskab, landbrugsdrift, naturovervågning, byggeri og kulturliv. Fælles for de professionelle brugere har været en usikkerhed i forhold til investeringer i droner i forhold til, hvad der kunne tillades og hvad der ville være ulovligt. Der har derfor været en efterspørgsel på regulering af droneområdet, der kunne skabe klarhed og dermed et mere optimalt grundlag for kommerciel og industriel udvikling på området.

Samtidig er det meget positivt, at lovforslaget er udformet som rammelovgivning, så der er plads til relativt smidigt at ændre reglerne, så de passer til den teknologiske udvikling. Det forventes at udviklingen omkring f.eks. sensorsystemer, "Detect and avoid" systemer til forbedring af sikkerhed og større nøjagtighed ved styring vil gøre droner mere sikre og mere styrbare, hvilket kan have en positiv indflydelse på, hvornår der vil kunne gives tilladelser til dronetrykning i mere kritiske områder. På samme måde som en bekendtgørelse løbende vil kunne skærpe kravene til f.eks. elektronisk identifikation efterhånden, som det bliver teknisk muligt.

Der har blandt Ingeniørforeningens fagfolk på området været et ønske om "en færdselslov for droner", krav til træning i og kørekort til droner, klare retningslinjer for forsikringsansvar og krav til ID af droner. Det fremlagte forslag til regulering er helt i overensstemmelse med dette. Formålet bør være, at der gives videst mulige rammer for professionelt brug af droner der, hvor det samfundsmæssigt er en gevinst, men i fuld overensstemmelse med befolkningens behov for sikkerhed og privatlivets fred, ligesom droner til hobbybrug bør være muligt i det omfang det er

uskadeligt og uden gene for mennesker og dyreliv. Det er således hensigtsmæssigt, at reglerne kan tilpasses løbende i forhold til f.eks. sikkerhed og støjniveau.

Det er derudover positivt, at forslaget medfører en forenkling i forhold til muligheden for at bruge droner, jf. § 151 c, ved at godkendelsen til at flyve med droner rettes mod den enkelte dronfører, der til gengæld skal godkendes med dronebevis svarende til den pågældende drone, ligesom det foreslås, at det er virksomheden, der ejer dronen, der er ansvarlig for, at der er tegnet den nødvendige ansvarsforsikring. Dette giver øgede muligheder, også for mindre virksomheder, til at kunne få løst opgaver udført af droner, uden at hele virksomheden nødvendigvis skal involveres i en godkendelse.

Med venlig hilsen

Grit Munk
Chefkonsulent
Politik, Analyse og Presse
Ingeniørforeningen



Odense, den 12 januar 2016

Transport og Bygningsministeriet

Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart - med særligt fokus på droneområdet

UAS Denmark er branchenetværk for den professionelle del af droneindustrien i Danmark og repræsenterer knapt 100 medlemmer, spændende fra fremstillingsindustri over forskningsinstitutioner og offentlige myndigheder til mindre operatørvirksomheder. Netværkets hovedformål er at forbedre vilkårene for den professionelle del af dronebranchen.

Som en del af netværket har UAS Denmark etableret en regelgruppe, bestående af frivillige medlemmer, der involverer sig i reguleringsspørgsmål. Dette høringssvar er formuleret af UAS Danmarks regelgruppe, som har taget imod input fra dels UAS Denmark medlemmer og UAS Danmarks Advisory Board.

Høringssvaret går primært på det konkrete indhold i lovforslaget og ikke bemærkningerne hertil.

1. Generelt

UAS Denmark er positivt indstillet over for en ændring af Lov om Luftfart, sådan at der kan indføres specifikke regler for dronebrug som supplement til den eksisterende BL 9-4 med tilhørende dispensationsmuligheder. Vi ser det som værende i branchens bedste interesse, at der udarbejdes klare regler, der skelner mellem professionel og rekreativ brug.

Udmøntningen af loven i konkrete BL'er er et meget vigtigt punkt for UAS Denmark. Derfor vil vi fokusere på at komme med input til de bebudede BL'er når disse kommer i høring og igennem fremadrettet dialog med Trafik og Bygningsstyrelsen.

Et af de mest omtalte elementer i den forestående regulering er den bebudede indførelse af elektronisk ID, når teknologien tillader det. UAS Denmark håber til dels at dette undersøges til bunds i dansk og international kontekst, til dels at branchen høres inden sådan et system indføres, da der er problemstillinger uden for SDU's nuværende kommissorium, som bør belyses (ansvarsforhold, passivt vs. aktivt ID mv.).

2. Til lovforslagets pkt 13, 15 og 16 – om alkoholpåvirkning

UAS Denmark hilser introduktionen af specifikke regler omkring flyvning i alkoholpåvirket tilstand velkommen. Som udgangspunkt mener vi, at man bør afholde sig fra flyve droner efter nogen form for alkoholindtag. Den foreslåede tilgang, med inspiration fra færdselsloven, vil dog være let at forstå og hilses derfor velkommen.

3. Til introduktion af aldersgrænser i §151 b stk. 3 og §151 c stk. 3

Som udgangspunkt ser vi brugen af minimumsaldersgrænser som et positivt element, men finder placeringen i Lov om luftfart fremfor i BL'er betænkelig. Da Lov om luftfart umiddelbart ikke vil revideres i den nærmeste fremtid vil det måske være mere hensigtsmæssigt at indføre aldersbestemmelser i BL'er.

Den samfundsmæssige og politiske debat, der finder sted omkring aldersgrænser for både bil-kørekort og stemmeret gør, at der med fordel kan tages hensyn til, at aldersgrænser let kan ændres.

Desuden kan det undre, at der indføres forskellige aldersgrænser for flyvning uden for bymæssigt område med en forhøjet sikkerhedsrisiko (16 år) og flyvning i bebygget området (18 år).

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), Christian Berg (chb@hca-airport.dk)
Fra: Lars Michael Larsen (lml@hca-airport.dk)
Titel: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart
Sendt: 12-01-2016 22:02:27

HØRINGSSVAR FRA UAS TEST CENTER DENMARK V/ HANS CHRISTIAN ANDERSEN AIRPORT

UAS Test Center Denmark/HCA Airport ser gerne, at der indføres i Lov om Luftfart, at Transportministeren kan udarbejde særskilte bestemmelser for UAS-testområder, således at der kan etableres permanente godkendelser til at udføre flyvninger i testområder, uden at der vil skulle dispenseres fra BL eller Lov om Luftfart.

Michael Larsen
Head of UAS

UAS Test Center Denmark

Lufthavnvej 151, 5270 Odense N
Mobile: +45 40 46 91 02
Phone: +45 65 95 50 72 # 2
www.uastestcenter.com





Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Christian Kauffeldt Løber

12. januar 2016 · J.nr. Geoforum-40-00029 · Ref. JES

Høringssvar angående høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Geoforum har, selvom vi ikke er på høringslisten, taget sig den frihed at indgive høringssvar vedrørende forslaget til lov om ændring af lov om luftfart.

Vi har gransket indholdet for at afklare, om Geoforum kunne bidrage i høringen med relevant viden indenfor vores fagområde. Vi har fundet en række punkter, hvor vi mener, at det er oplagt for os at give høringssvar i denne sag.

Generelt

Geoforum ser positivt på den nye lovgivning om regulering af mindre droner. Overordnet har vi nedenstående kommentarer, der er uddybet i de efterfølgende afsnit:

- Det er positivt, at det kun er professionelle dronebrugere, der må flyve i bymæssig bebyggelse samt i sommerhusområder.
- Det er godt med uddannelseskrav og ligeledes godt, at det er piloten, og ikke virksomheden, der er godkendt.
- Det er også positivt, at godkendelsen ikke er knyttet til en bestemt drone.
- Geoforum ser gerne
 - en prøve på færdigheder, som meget gerne indbefatter en praktisk del
 - en opblødning på flyvning uden for synsvidde
 - en opdeling af dronetegn i "stort" og "lille"

Flyvning i bymæssig bebyggelse

Det giver god mening, at det kun er professionelle dronebrugere, der må flyve i bymæssig bebyggelse samt i sommerhusområder. Det er ligeledes fint, at der er særlige flyveregler. Derved undgår man negative historier om uheld, forårsaget af uforsvarlige privatpersoner, idet det i højere grad må forventes, at de professionelle har styr på deres drone og de regler, der gælder. Dette kan ikke nødvendigvis forventes på samme niveau for privatpersoner.

Det er meget positivt, at der er uddannelseskrav, og det er godt, hvis det er piloten og ikke virksomheden, der har tilladelse til at flyve med droner i bymæssig bebyggelse. Det giver nogle muligheder for vores virksomhedsmedlemmer, at de ikke skal igennem en registrering, men i stedet f.eks. kan sende deres folk på kursus. Ligeledes er det positivt, at godkendelsen ikke er knyttet til en bestemt drone.

Det er et meget stort plus, hvis driftsmanualer udgår, da det er en omfattende hæmsko for vores virksomhedsmedlemmer, som gerne vil i gang med at flyve med droner.

Geoforum hilser en teoretisk og meget gerne en praktisk prøve velkommen. Den behøver ikke være omfattende, men at kunne bevise, at man kender lovgivningen og kan flyve en drone, er essentielt. Det ville også være et stærkt signal for geodata-branchen at kunne sende, at der forventes noget og er krav til flyvning i bymæssig bebyggelse samt i sommerhusområder.

Flyvning uden for synsvidde

Det er i nogle af vores medlemmers interesse, at det bliver nemmere at få lov at flyve uden for synsvidde (BVLOS). Dette gælder især ved test af udstyr for dronebrugere, der f.eks. skal udenlands og afprøve dette.

Geoforum anbefaler derfor, at der oprettes specielle flyvekorridorer, hvor det ikke kræver en speciel tilladelse fra Trafikstyrelsen, men at tilladelsen i stedet bliver givet af de, der styrer teststedet. Det kunne f.eks. tænkes, at UAS Danmarks testcenter i Odense Lufthavn havde en sådan korridor, som testcenteret kunne give dronebrugere tilladelse til at bruge, såfremt de kan redegøre for deres færdigheder. I disse korridorer kunne man ligeledes give tilladelse til at lade dronerne flyve autonomt.

Dronetegn

Geoforum ser det som det rette, at der er et generelt krav til uddannelse. Derfor hilser foreningen et dronetegn velkommen.

Geoforum er dog bekymret over, hvis det ender med at blive en simpel computerbaseret selvbetjeningstest, selvom det foregår i landzonen. Også i landzonen burde man skelne mellem privat og professionelt brug og Geoforum vil derfor foreslå, at opdele dronetegnet i kategorier, f.eks. et stort og et lille dronetegn.

Jo større et dronetegn er, jo strengere krav til prøvens art. Private kan nøjes med en skriftlig prøve, mens myndighederne af kommercielle dronebrugere bør kræve en eller flere praktiske prøver aflagt (afhængigt af brugen af dronen).

Geoforum tager gerne imod muligheden for at kunne afgive høringssvar fremover ved høringer, hvor I måtte skønne, at det kunne have en relevans.

På foreningens vegne

Winn Nielsen
Præsident for Geoforum



12. januar 2016

Høringssvar fra Dansk Drone Kompagni ApS på "Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart" med høringsfrist 12. januar 2016

Dansk Drone Kompagni ApS
Birkholmvej 4, Osted
4320 Lejre
www.dronekompagniet.dk
Kontakt: Hans Hansen – hans@dronekompagniet.dk - 31 13 17 04

Om Dansk Drone Kompagni ApS

Dansk Drone Kompagni ApS tilbyder professionelle drone-ydelser indenfor områder som: inspektion, kortlægning, opmåling, kreativ foto/video, virtual reality etc. Virksomheden er startet i 2013 og løser opgaver i hele landet. Dansk Drone Kompagni er godkendt som UAS-operatør af Trafik- og Byggestyrelsen og er medlem af branchenetværket UAS Denmark.

Kommentarer til 'Bemærkninger til lovforslaget'

Generelt

Det er generelt meget positivt at der nu er lovgivning på vej som inkluderer regulering af mindre civile droner, samt at der lægges op til at de nærmere regler vedr. brug af droner udarbejdes af Trafik- og Byggestyrelsen. Lad det gerne ske i en endnu tættere dialog med de professionelle brugere af droner. Kun på den måde kan vi sikre den fleksibilitet, som er nødvendigt i en branche hvor teknologien udvikles stadigt hurtigere.

Forenklingen omkring godkendelser er stærkt tiltrængt, og at godkendelsen rettes mod den enkelte dronefører er fornuftig.

Punkt 3.3.2 Flyvning uden for bymæssigt område – side 14

+

Punkt 8. Administrative konsekvenser for borgerne – side 26

Kravene til flyvning uden for bymæssigt område retter sig ganske rigtigt til en meget bred brugerkreds, og de meget lempelige krav der stilles ("simpel computerbaseret selvbetjeningstest") vil udgøre en sikkerhedsrisiko for borgere, være til stor skade for professionelle droneoperatører og medføre at de samfundsmæssige gevinster ved drone-teknologi ikke realiseres.

Problemet opstår når der flyves i bymæssigt område af ikke-professionelle/fritidsbrug. Denne ulovlige flyvning finder sted i dag og håndhæves ikke tilstrækkeligt af politiet. Med et stærkt stigende salg af droner til private er der brug for skrappe krav til personer, der ejer/flyver med drone og det er uheldigt, at der ikke er udsigt til et krav om registrering: "Da dronetegnet er et oplysningsredskab, påtænkes der ikke registrering af dette. Det er hensigten, at dronetegnet blot skal kunne fremvises til politiet på forlangende."

Ligeledes er det betænkeligt at det ikke er Trafik- og Byggestyrelsen (eller anden offentlig myndighed) som stiller en hjemmeside til rådighed for dronetegnet: "Dronetegnet forventes udbudt på en række hjemmesider med en fast spørgeramme efter godkendelse af Trafik- og Byggestyrelsen. Det er forventningen, at en række hjemmesider vil udbyde spørgerammen gratis for brugerne."

Vi mener derfor at kravene til private, der flyver med droner, skal skærpes. Specifikt:

- Registrering af private droner efter samme model som de amerikanske luftfartsmyndigheder (FAA) netop har indført - registrering med navn, adresse og e-mail samt tildeling af et unikt registreringsnummer.
- Test og registrering bør finde sted samlet – centralt – og drives af en offentlig myndighed. Oprettelse af hjemmeside (droneregler.dk) og tilbuddet om at forhandlere kan sætte klistermærker på drone-produkter er ikke tilstrækkeligt, hvis målet er en effektiv information til private om droneregler. Kun ved en central registrering af private drone-ejere kan der effektivt kommunikeres om gældende drone-regler. Helt lavpraktisk må det være mere effektivt at sende borgere en mail/NemID om at en ændring i en BL påvirker deres muligheder for flyvning med drone – snarere end et håb om, at de orienterer sig via presse/jævnlig besøg på droneregler.dk.
- Bødestraffen for uautoriseret flyvning med droner i bymæssigt område bør være markant. Vi har uden resultat hos Trafik- og Byggestyrelsen efterspurgt tal på omfanget af anmeldelser/bøder udstedt. Det er vores opfattelse, at den ulovlige flyvning i bymæssigt område er betragtelig og udgør en sikkerhedsmæssig risiko for borgere, ligesom det udsætter professionelle drone-operatører for unfair konkurrence.

Punkt 3.3.3 Flyvning i bymæssigt område – side 16 nederst

Kravet om elektronisk identifikation bør genovervejes i den form (sender som retrofittes på droner) som er testet af SDU gennem 2015 og blev præsenteret på møde i Droneforum den 11. november 2015.

Hovedparten – over 80% - af de droner som godkendte operatører flyver med i dag er kompakte (f.eks. de mange DJI Phantom 3 og DJI Inspire som optræder på listen udsendt af Trafik- og Byggestyrelsen den 5. januar 2016 – email 'Registererede droner i DK'), og designet og testet til at blive betjent efter producentens anbefalinger. At retrofitte en drone med en sender – mod producentens anbefalinger - vil udgøre en sikkerhedsrisiko.

Der er en forhistorie på området fra krav om montering af horn / tonegivende signal på kategori 1B og 2. Dette krav gav på f.eks. DJI Inspire 1 store problemer med at styre dronen, og førte til at Trafikstyrelsen den 9. april 2015 frafaldte kravet. Mange droner er siden april 2015 kun blevet mere kompakte og med flere og nye typer sensorsystemer (f.eks. 'sense and avoid'). Med et forslag om en aktiv sender (og ikke blot et horn) må man antage at disse problemer kun bliver større.

Et krav om at retrofitte en drone med en sender - mod producentens anbefalinger - vil åbne for en række uafklarede forhold vedr. produktansvar i fald dronen fejler, og tilføre et stort usikkerhedsmoment for professionelle drone-brugere (producenten vil kunne fraskrive sig ansvar, da der var påmonteret et ikke godkendt 3. parts produkt). Endvidere er det uklart, hvordan forsikringsvirksomheder vil forholde sig til tegning af ansvarsforsikringer, for droner som ikke flyves efter producentens anbefalinger.

Det er vores anbefaling, at man på europæisk plan bør arbejde på en løsning, hvor der stilles krav til de største drone-producenter om at flight-logs på en let måde kan gøres tilgængelige for myndigheder.

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Brad Beach (brbe@mmmi.sdu.dk), Kjeld Jensen (kjen@mmmi.sdu.dk), Annette Schmidt (ans@sdu.dk), TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), Lone Wichmann (lkn@sdu.dk), Bjarne Graabech Sørensen (bgs@sdu.dk), Henrik Dam (hod@sdu.dk), Karen Heebøll (kahe@sdu.dk), Kasper Hallenborg (hallenborg@mmmi.sdu.dk), Jørgen Schou (js@sdu.dk)
Fra: Kirsten Fly Malling (kfm@sdu.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer
Sendt: 13-01-2016 09:24:22

Transport- og Bygningsministeriet

Ministeriets j.nr. 2015-839
SDU's j.nr. 15/96060

Transport- og Bygningsministeriet har ved e-mail af 15. december 2015 anmodet Syddansk Universitet (SDU) om evt. bemærkninger til ovenstående høring.

Universitetet takker for den ekstraordinære udsættelse af deadline for høringssvar og fremsender hermed følgende bemærkninger:

SDU har med afsæt i universitetets årelange erfaring med forskning og innovation inden for robotteknologi haft stigende fokus på droneteknologien og det vækstpotentiale, der ligger heri. Det er universitetets vurdering, at droneteknologien rummer et betydeligt potentiale for den danske og europæiske industri i forhold til dronernes anvendelse samt udvikling, produktion og salg af teknologien hertil.

For at imødekomme dette har universitetet i 2015 etableret SDU UAS Center for på tværs af universitetets øvrige strukturer at samle den forskningsmæssige viden og kapacitet på området. Målet er at levere forskning og vidensdeling til industrien, som kan sikre Danmark en førerposition inden for droneteknologi.

Generel kommentar

Det er SDU's vurdering, at lovforslaget er et vigtigt og rigtigt skridt mod at understøtte den danske industri og forretningsudvikling inden for droneteknologien. Forslaget vurderes også at tilgodese de mange rekreative brugere af droner, herunder både eksisterende modelflyvere og det stigende antal nye ejere af droner. Samtidig balancerer forslaget på passende vis mulighederne for droneflyvning imod den nødvendige sikkerhed omkring integration af det stigende antal droner i luftrummet.

Herudover har SDU enkelte kommentarer til specifikke områder primært i afsnittet med bemærkninger. Disse er listet herunder.

Elektronisk identifikation

Trafik- og Byggestyrelsen og SDU påbegyndte i sommeren 2015 et længerevarende forskningsbaseret samarbejde om at fremme udviklingen af teknologiske løsninger, der muliggør en effektiv og sikker anvendelse af droner med sigte på en positiv erhvervsmæssig udvikling i Danmark. Første projekt under samarbejdet har været at etablere viden og erfaring inden for identifikation og monitorering af droner, et arbejde der har involveret danske droneoperatører, danske udviklingsvirksomheder, UAS Denmark og offentlige myndigheder, herunder Politiet, Forsvaret, Beredskabsstyrelsen og Naviair. Aktuelt er de foreløbige resultater ved at blive publiceret internationalt.

Elektronisk identifikation er et emne, som optager mange i branchen, både droneoperatører, udviklingsvirksomheder og myndigheder, og holdningerne er meget forskellige. Ud fra det foreløbige projektarbejde er det SDU's vurdering, at det er muligt at indføre elektronisk identifikation inden for en relativ

kort tidshorizont, hvis de nødvendige ressourcer afsættes hertil. Der er stadig uafklarede forhold såvel teknologisk som juridisk, ikke mindst fordi Danmark er blandt de første lande, der laver forsøg med dette. SDU ser projektet som en vigtig del af arbejdet med at forbedre droneoperatøernes muligheder under hensyntagen til sikkerheden og ser frem til at fortsætte arbejdet i de kommende måneder.

Bagatelgrænse

Det fremgår af bemærkningerne, at det er hensigten at indføre en bagatelgrænse på foreløbig 250 g, som fastsættes ud fra en risikobaseret tilgang, samt at droner under bagatelgrænsen undgår en række krav såsom flyvning i bymæssigt område, dronetegn, ansvarsforsikring osv. SDU anerkender det videnskabelige grundlag udarbejdet af Aalborg Universitet og publiceret i tidsskriftet *Robotics and Autonomous Systems* med titlen "*Mass threshold for 'harmless' drones*". Det er dog vigtigt at være opmærksom på kommissoriet for arbejdet, herunder at vægtgrænsen er baseret på sandsynligheden for, at en drone styrter og rammer en person med dødelig udgang til følge.

Størstedelen af mindre, billige droner i handelen i dag må antages at være upålidelige set fra et flyvesikkerhedsmæssigt perspektiv. Fejl som eks. "fly away", hvor dronen via autopilot uden for pilotens kontrol flyver bort og falder ned forårsaget af fejlbetjening eller en teknisk fejl, er ikke unormale. SDU vurderer, at mindre uheld med droner under bagatelgrænsen i takt med en stigende anvendelse vil forekomme relativt ofte. Det er i den forbindelse vigtigt at vurdere, om disse uheld kan påvirke befolkningens holdning til droneteknologien negativt og dermed skabe udfordringer for droneindustrien.

SDU anbefaler, at der under reguleringen af bagatelgrænsen ud over det nuværende grundlag også tages hensyn til risikoen for ikke-dødelige skader samt sekundære skader, hvor dronen ikke direkte forårsager skaden, men eks. forskrækker en eller flere personer, der så kommer til skade.

Nationale testfaciliteter

Droneindustrien har brug for at udføre tests i forbindelse med produktudvikling af droner og komponenter hertil. I en del tilfælde involverer det testflyvning med udstyr, der er ufærdigt og utestet, og dette bør ske på dertil egnede testfaciliteter, hvor en risikovurdering af testflyvningen modsvares af tilstrækkelige sikkerhedsfaciliteter. Et eksempel er det nationale testcenter *UAS Test Center Denmark* i Odense, hvor en række af UAS Denmark netværkets medlemmer i dag udfører tests. Testcenteret har samtidig formået at skabe opmærksomhed og interesse hos større internationale aktører, dels på grund af testcentrets faciliteter og dels pga. de danske myndigheders konstruktive tilgang til droneflyvning. Under den nuværende lovgivning reguleres nationale testfaciliteter via dispensation, og testflyvninger indgår ikke i ændringsforslaget.

SDU anbefaler, at nationale faciliteter til testflyvning af droner indarbejdes i ændringsforslaget på linje med øvrige områder, som eks. det civile beredskabs brug af droner, hvor Transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser.

Aldersgrænser

Der foreslås indført en aldersgrænse på 18 år for flyvning i bymæssigt område, samt at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

Det er værd at bemærke, at minimumsalderen for udstedelse af eks. et svæveflyvecertifikat er 16 år, hvilket giver tilladelse til at overflyve bymæssige områder i en vis minimumshøjde, samt at regeringens aktuelle vækstpakke indeholder forslag om, at 17-årige skal kunne erhverve kørekort med den forudsætning, at den 17-årige det første år kun kører bil med en erfaren ledsager. Samtidig er droneteknologien i hastig udvikling, og det må forventes, at risikovurderingen for i hvert fald visse dronetyper ændrer sig inden for en kort årrække.

SDU anbefaler derfor, at krav til specifikke aldersgrænser fjernes, og at transport- og bygningsministeren i stedet bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser.

På rektors vegne

Jørgen Schou

Sekretariatschef, Rektorsekretariatet

Tlf. 6550 1040

Mobil 6011 1040

Fax 6550 1090

E-mail js@sdu.dk

Web <http://www.sdu.dk/ansat/js>

Adr. Campusvej 55, 5230 Odense M



SYDDANSKUNIVERSITET.DK

Campusvej 55 · 5230 Odense M · Tlf. 6550 1000 · www.sdu.dk

Ølstykke, 12. januar 2016

Til
Transport- og Bygningsministeriet
e-mail (trm@trm.dk)
med kopi til Christian Kauffeldt Løber (ckl@trm.dk).

Vedrørende:

Høringssvar på forslag til Lov om ændring af lov om luftfart jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013 med fokus på området for mindre droner.

Airborne Consult Aps (ABC) er en konsulentvirksomhed for luftfartsbranchen i Danmark og har blandt andre 65 professionelle operatører af mindre droner spændende over forskningsinstitutioner, beredskaber, kommuner og offentlige myndigheder, større TV- og filmselskaber, bygningsindustrien, skibsværfter og en række mindre UAS-operatører med forskellige arbejdsområder.

Generelt

Nedenstående høringssvar er baseret på egne og indsamlede kommentarer fra vores kundekreds, samt fra en række af andre godkendte operatører og piloter dækkende i alt ca. 110 af de ca. 185 droneoperatører der er godkendt pr. dags dato.

Airborne Consult ApS er positivt indstillet overfor en ændring af Lov om Luftfart, sådan at der kan indføres specifikke regler for professionel brug af ubemandede luftfartøjer (droner) til erstatning for de eksisterende dispensationer i henhold til AIC B 08/14 fra bestemmelserne i BL 9-4.

Vi anser det værende i branchens interesse, at der udarbejdes klare regler der skelner mellem professionel og fritidsmæssig brug af ubemandede luftfartøjer.

For den fritidsmæssige brug af ubemandede luftfartøjer anses de nuværende bestemmelser BL9-4 principielt for fyldestgørende og dækkende, dog bør bestemmelsen gennemgås og opdateres på flere områder for at gøres denne tidssvarende.

For den professionelle brug af ubemandede luftfartøjer har der i en længere årrække været et stigende behov for en bestemmelse (BL) som tager udgangspunkt i de professionelles brugeres behov for operation i bymæssige områder, hvor der er særlige flyvesikkerhedsmæssige kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder, samt operationer i det åbne landskab med reducerede sikkerhedsafstande til større veje, jernbaner, lufthavne, og særligt støjmæssigt følsomme naturområder.

Udmøntningen af loven i relevant BL for den professionelle brug af UAS er meget vigtigt for branchen og vi fokuserer på at komme med input til BL'er når disse kommer i høring og igennem dialog med Trafik og Bygningsstyrelsen fremadrettet.

Det nuværende forslag til Lov om ændring af Lov om Luftfart, for så vidt området for mindre droner, bærer præg af en generel sammenblanding af fritidsmæssig brug og professionel brug af mindre droner. Her ville det være hensigtsmæssigt at separerer de to forskellige områder i lovteksten, således af reguleringen af den fritidsmæssige og professionelle brug er helt klart adskilt.

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget at de nye bestemmelser i §151a til 151e vil skabe klare rammer for de professionelles anvendelse af droner. Umiddelbart ser det ud til at denne paragraf §151a til 151e også drejer sig om regulering for den fritidsmæssige brug af mindre droner. Lovforslaget giver i, sin nuværende udformning, derfor ikke de klare rammer for hvad der er gæl-

dende for den professionelle brug af mindre droner, men blander tingene sammen med den fritidsmæssige brug af mindre droner og modelfly.

Det foreslås derfor at lovforslaget omarbejdes, således at der er to forskellige paragraffer, en udelukkende dækkende den fritidsmæssige brug af mindre droner og en udelukkende dækkende den professionelle brug af mindre droner.

Med venlig hilsen



Niels Erik Høiberg
Luftfartskonsulent
Airborne Consult ApS
Københavnsvej 31
3650 Ølstykke
Tlf: +45 23980259
E-Mail: mail@airborneconsult.dk

Lovforslag	Høringssvar
<p>3. I § 149 indsættes som stk. 16 og 17: »Stk. 16. Overtrædelse af § 151 a, stk. 6, straffes med bøde. Straffen kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen har oversteg 2,00 promille. Stk. 17. Overtrædelse af § 151 a, stk. 1, 2 og 7, § 151 b, stk. 1, § 151 c, stk. 1-5, og § 151 d, stk. 1, straffes med bøde.«.</p> <p>4. I § 149, stk. 17, indsættes efter »§ 151 b, stk. 1«: »og 2«.</p> <p>5. I § 150 indsættes som stk. 10-13: Stk. 10. Retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, stk. 1, skal frakendes, når den pågældende har ført eller forsøgt at føre en mindre drone efter at have indtaget spiritus som angivet i § 151 a, stk. 6. Stk. 11. Frakendelsen efter stk. 10 sker betinget, hvis førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen ikke er over 1,20 promille. Stk. 12. Frakendelse efter stk. 10 sker ubetinget, hvis førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen er over 1,20 promille. Under særligt formildende omstændigheder kan frakendelsen ske betinget. Stk. 13. Bestemmelserne i stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 2, 2. pkt., stk. 3 samt stk. 5-7 finder tilsvarende anvendelse på den, der i professionelt øjemed fører en mindre drone i bymæssigt område eller den, der fører en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, stk. 1</p>	<p>§ 149 generelt <u>Luftfart og alkoholindtag hører ikke sammen.</u></p> <p>Det er ikke i professionelle dronebranches interesse at det overfor den øvrige befolkning gives det indtryk/accept af at det er acceptabelt at professionelle dronepiloter må flyve i tættere bebyggede områder i småberuset tilstand. Her må det bemærkes at Trafik og Byggestyrelsen's risikobaserede indgangsvinkel på området er uhensigtsmæssig.</p> <p>Den foreslåede tilgang, med inspiration fra færdselsloven, anses endvidere som kompliceret i forhold til den nuværende § 50 i Lov om Luftfart. Her er der fastsat én promille grænse, som er let at forstå, nemlig 0,2 promille.</p> <p>Det anses også som uhensigtsmæssigt at man vil indføre promille grænser i kapitel 13 som omhandler straffebestemmelser. Disse promillegrænser hører til i § 50. Det foreslås at ændringsforslagene til paragraf 149 og 150 udgår, idet ændringsforslagene er unødige da de nuværende § 50 og § 149 er fuldt ud dækkende som de er.</p> <p>Hvis der skulle blive tale om en ændring burde det være i § 35 hvor droner evt. kunne defineres. Men den nuværende § 35 vil være dækkende som den er, idet der ifølge bemærkninger til lovforslaget påtænkes udstedelse af et dronercertifikat til professionelle dronepiloter.</p> <p>Som lovforslaget er udarbejdet kunne det give anledning til at tro at det er acceptabelt at fritidsmæssige brugere af droner eller modelfly at flyve i alkoholpåvirket tilstand uden begrænsning.</p>
<p>§ 151 a. Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe.</p> <p>Stk. 2. Flyvning med mindre droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sik-</p>	<p>§ 151 a. her antages det kun drejer som om mindre droner fra 250 gr og opefter, idet der i bemærkninger til lovforslaget ligges op til mindre droner under 250 gr ikke skal reguleres.</p> <p>Stk. 2, her antages det kun drejer som om mindre droner fra 250 gr og opefter, idet der i bemærkninger til lovforslaget ligges op til mindre droner under 250 gr ikke skal reguleres.</p>

Lovforslag	Hørings svar
<p>ringsmæssigt kritiske områder og uden for særligt følsomme naturområder, jf. dog § 151 e, stk. 2-4.</p> <p>Stk. 3. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om en øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.</p> <p>Stk. 4. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning med mindre droner og om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder en nærmere afgrænsning af flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder samt operative flyveregler.</p> <p>Stk. 5. Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner og droner under den i § 151 e, stk. 1, nr. 3, nævnte minimumsgrænse samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.</p> <p>Stk. 6. Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller sådan flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille.</p> <p>Stk. 7. Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller sådan flyvning, hvortil der kræves særlig tilladelse efter § 151 d, må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen på grund af alkohol sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.</p>	<p>Stk 3: Set i lyset af de kommende EU bestemmelser på området for professionel brug af mindre droner foreslås det at de heri nævnte vægtgrænser anvendes for mindre droner, dette vil give lettelser for ca. 90% for de mindre droner der anvendes professionelt i dag, og kun berøre en mindretal der opererer droner mellem 20 og 25 kg, det anslås at der i dag højst er 10-15 stk der ligger over 20 kg MTOM.</p> <p>Stk. 4: Ref bemærkninger til Stk 3:</p> <p>Stk 5. Evt nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssige kritiske områder bør indeholde muligheder for særlige tilladelse til flyvning over disse områder.</p> <p>Stk 6. Se bemærkninger for §149. Lovforslaget ligger op til at det er tilladeligt at flyve med alkoholkoncentration i blodet på over 0,5 promille udenfor bymæssigt område eller hvor der ikke kræves tilladelse efter § 151 d.</p> <p>Stk 7. Dette er allerede reguleret i §50 stk 2. Da den korrekte faglige betegnelse for en drone er et "Ubemandet Luftfartøj" vil begrebet "luftfartøj" i §50 kunne anses som værende dækkende for en mindre drone.</p>
<p>§ 151 b. Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, uden for bymæssigt område kræver kendskab til de grundlæggende regler for flyvning med droner, som nærmere fastsat af transport- og bygningsmi-</p>	<p>§ 151 b Det foreslås at dette kun er gældende for fritidsmæssige brugere af mindre droner, ref forslag til rettelse af §151c stk. 2.</p>

Lovforslag	Hørings svar
<p>nisteren.</p> <p>Stk. 2. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1.</p> <p>Stk. 3. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.</p>	<p>Stk 2: Her er BL 9-4 ganske godt dækkende for den fritidsmæssige brug af mindre droner. Evt kan MDK's standard for uddannelse af dronepiloter i de forskellige kategorier benyttes direkte.</p> <p>Stk 3: Aldersgrænsen for flyvning som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 18 år og har særlig tilladelse til dette. (F.eks. flyvning over større forsamlinger m.m.) Ref §151d.</p> <p>Angående aldersgrænse for fritidsmæssig brug af mindre droner bør denne følge de standarder som Modelflyvning Danmark har udarbejdet på baggrund af BL 9-4.</p>
<p>§ 151 c. Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, i bymæssigt område må alene ske i professionelt øjemed, jf. dog § 151 e, stk. 1, nr. 3.</p> <p>Stk. 2. Flyvning af mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver passende standardiserede kompetencer, som nærmere fastsat af transport- og bygningsministeren jf. stk. 6.</p>	<p>Hvilket vel egentlig siger at §151b kun er gældende for fritidsmæssig brug af mindre droner.</p> <p>Stk 2: Teksten foreslås rettes til: <i>Flyvning af mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver passende standardiserede kompetencer, som nærmere fastsat af transport- og bygningsministeren jf. stk. 6.</i></p> <p>I bemærkninger til lovforslaget ligger der op til at en professionel dronepilot alene på baggrund af et teorikursus på 15 lektioner á 45 minutter, 2,5 times flyvning, 15 vellykkede landinger og en eksaminering skal kunne operere professionelt i bymæssige områder uden yderligere krav end at vedkommende efterfølgende skal kunne dokumentere 1,5 times samlet flyvning om året.</p> <p>Det er positivt at Trafik- og Byggestyrelsen stiller krav til en struktureret uddannelse af professionelle dronepiloter, det vil medføre bedre kvalificerede piloter og sikre et vist minimum krav til flyveerfaring. Men som enhver ved, vil der over tid ske en lille forglemmelse her og der, og et skred i retning af hvad der nu passer bedst i en given situation, i dag - en undtagelse, i morgen - sådan har vi altid gjort.</p> <p>Dog må det tilføjes at dette giver adgang til at operere i professionelt øjemed i bymæssige områder, med alt hvad det medfører af reducerede sikkerhedsafstande til 3. part personer og ejendom, større veje, større forsamlinger og nærmere end 5 km fra offentlige lufthavne uden nogen form for yderligere tilladelser, eller dokumenterede sikkerhedsprocedurer og retningslinjer må anses for at være yderst betænkeligt.</p> <p>Ikke alene vil det medføre en stor risiko for sort droneflyvning med deraf manglende skatte- og momsafregning, men også at etablerede droneoperatører vil møde en ulig konkurrence fra seriøse free-lance dronepiloter der kan/vil tilbyde sine ydelser for en brøkdel af hvad en seriøs operatør med dokumenterede sikkerhedsprocedurer og evt begrænsninger skal have for en opgave. Allerede i dag er der godkendte operatører, der burde vide bedre, der tilbyder at udføre opgaver som alle andre godkendte operatører takker nej til fordi det ikke er muligt at overholde sikkerhedsafstande til 3. part personer eller andre begrænsninger af sikkerhedsmæssige årsager. Når/hvis dette bliver en realitet vil vi se droneflyvning i bymæssige områder som aldrig før, med piloter der giver køb på hvad som helst sikkerhedsmæssigt, blot for at få en opgave.</p> <p>Vi har, fra ABS side, hørt argumentet at det er fordi vi lever af at udarbejde drifts-</p>

Lovforslag	Hørings svar
<p>Stk. 3. Flyvning med mindre droner i bymæssigt område kræver, at droneføreren er fyldt 18 år.</p> <p>Stk. 4. Mindre droner, der føres i professionelt øjemed i bymæssigt område, skal kunne identificeres og skal registreres hos Trafik- og Byggestyrelsen.</p>	<p>håndbøger, at vi har en interesse i at krav om en driftshåndbog opretholdes for flyvning med mindre drone i professionelt øjemed. Ja, det har vi, dels pga det faktisk gør at der er blevet oprettet flere nye arbejdspladser og fordi vi, i tilfælde af at operatører ikke længere ser et behov for en driftshåndbog, vil nedlægge disse arbejdspladser der er skabt.</p> <p>Men der er også en anden årsag til vores arbejde, nemlig en interesse i at dronebranchen i Danmark bliver opfattet som en seriøs branche, der i samarbejde arbejder på at gøre droneoperationer til et sikkert og velfungerende supplement til den danske luftfartsbranche.</p> <p>Dette gøres blandt andet ved et langt sejt træk for at få forbedret flyvesikkerheden indenfor dronebranchen, dette arbejde er ikke uden omkostninger, men ufinansieret, blandt andet dette høringssvar, derfor har vi brug for indtægter til også at tage os af den side.</p> <p>Et andet argument vedrørende kravet om driftshåndbøger er at det ikke gør noget det er lidt besværligt at opnå en godkendelse, det sorterer de værste cowboy-piloter fra, og giver operatøren et godt renommé at vedkommende har styr på sikkerheden og sine procedurer.</p> <p>Der kunne dog gøres ikke så lidt fra Trafik- og Byggestyrelsens side vedrørende krav til godkendelsen og revision af driftshåndbøgerne.</p> <p>Der kunne sagtens laves nogle mere lempelige regler for godkendelse af driftshåndbøger og revision af disse - hvis man vil !</p> <p>Trafik- og Byggestyrelsen har tilsyneladende anlagt den risikobaserede vurdering at det er lige så sikkert at en pilot på baggrund af et kortvarigt kursus og minimal flyveerfaring må operere i bymæssige områder uden nogen form for beskrevne sikkerhedsprocedurer eller tilladelser, og kun basere sine sikkerhedsprocedurer på hukommelsen og hvad "man plejer" at gøre.</p> <p>Så Trafik- og Byggestyrelsen kunne måske overveje at vende denne risikovurdering om og sige at der både er krav til en formel uddannelse og krav om driftshåndbøger - men at disse driftshåndbøger og revisioner ikke nødvendigvis skal være godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen eller andre certificerende organisationer, men af operatøren selv og/eller på baggrund dennes rådgiver/konsulent's anbefalinger. Så kan man for vores skyld gerne stille krav til disse rådgiveres minimum kompetence krav og baggrund.</p> <p>Dette vil sikre at der er beskrevne procedurer at forholde sig til, og mulighed for at holde en drone operation på rette spor.</p> <p>Dette vil medføre endog særdeles store besparelser for operatørerne og de virksomheder som udarbejder driftshåndbøger, og på den måde ville man kunne både bibeholde arbejdspladser og det relative høje flyvesikkerhedsniveau der, trods alt, er opnået de seneste 2-3 år.</p> <p>For ABC's vedkommende er driftshåndbøgerne løbende blevet opdateret og forbedret på baggrund af samtlige 65 operatørers driftserfaringer - hele dette samlede flyvesikkerhedsmæssige arbejde vil falde til jorden - sammen med dronerne!</p> <p>Stk 3: Teksten foreslås rettes til: Flyvning med mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver, at droneføreren er fyldt 18 år.</p> <p>Stk 4: Teksten foreslås rettet til: Mindre droner, der føres i professionelt øjemed i bymæssigt område, skal kunne identificeres og skal registreres hos Trafik- og Byggestyrelsen.</p> <p>Dette foregår allerede i dag, ved tildeling af et registreringsnummer og registrering af de professionelle droneoperatører hos Trafik- og Byggestyrelsen.</p> <p>Det foreslås at Trafik- og Byggestyrelsen opretter et on-line register hvor operatø-</p>

Lovforslag	Hørings svar
	<p>rer, af droner der anvendes i professionelt øjemed, har pligt til registrere drone og ejerforhold.</p> <p>De amerikanske myndigheder FAA har netop indført et sådan on-line system hvor alle brugere af mindre droner har pligt til at registrere sig og dronerne, dette system er bruger finansieret med et mindre gebyr på 5 USD pr operatør. Herefter skal de, som her i landet, montere en label der identificere dronen.</p> <p>Et lignende system vil koste en brøkdel af det elektroniske ID system, og kan som i USA, finansieres via et mindre gebyr.</p> <p>I bemærkninger til lovforslaget lægges der op til indførelse af et elektronisk ID system når teknologien er på plads.</p> <p>Som forslaget og planerne er nu er det i første omgang planen at systemet kun skal være lovpligtigt for flyvning med mindre droner i professionelt øjemed. Det oprindelige forslag til et elektronisk ID system indebærer kun at der skulle udsendes et ID således at politi og andre myndigheder kan se om det er en godkendt operatør den flyver.</p> <p>Angiveligt har det været et ønske/krav fra politiets side at kunne identificere en drone, med begrundelse i sikkerheds- og terrormæssige årsager. Da det elektroniske ID-system kun påtænkes at skulle være lovpligtigt for professionelle operatører giver det slet ikke mening, idet det må anses som lidet sandsynligt at en terror organisation eller anden forbrydervirksomhed vil henvende sig til Trafik- og Byggestyrelsen for at opnå en driftstilladelse, dronebevis og blive registreret som ejer af en drone. Og selvom man indførte det elektroniske ID-system for alle mindre droner, ville det stadig være usandsynligt at personer/grupper, med forbryderiske bagtanker, vil registrere sig for at overholde luftfartsloven.</p> <p>Det har siden udviklet sig til et system der både skal/kan via mobiltelefonnettet sender data om bruger, flyvehøjde, position, og en række andre oplysninger som hverken politi, operatører eller andre har ønsket sig.</p> <p>At man så samtidig har valgt en løsning der kører på 2,4 GhZ er mere end almindeligt uhensigtsmæssigt, idet majoriteten af alle sendere og modtagere i mindre droner også benytter dette frekvensbånd, med risiko for interferens mellem det elektroniske ID senderudstyr og dronernes sender/modtager system. Systemet vil indebære at man bliver nødt til at placere en sender indenfor ganske få cm fra dronens modtager system. Et lignende problem har man mht GPS antennen til ID-systemet, her er det bydende nødvendigt at der ikke er risiko for interferens mellem dronens GPS system og ID-systemet.</p> <p>Da det elektroniske ID-system kun påtænkes at skulle anvendes af de professionelle brugere skal der udvikles et system der kun kan påregnes at skulle produceres i et meget begrænset antal, hvilket vil indebære høje enhedspriser for de enkelte operatører. Anskaffelsesomkostning anslås til minimum kr. 10.000 pr. enhed/pr. drone, samt et årlige driftsomkostninger på kr. 2.000 pr. enhed/pr. drone.</p> <p>Et elektronisk ID-system på en drone vil endvidere medføre nogle vedligeholdsmæssige krav, samt der vil opstå fejl med krav om udskiftning.</p> <p>Vi har ikke mødt en eneste operatør der har været interesseret i et elektronisk ID-system og ingen ønsker "sirene-sagen" gentaget pga nogle uigennemtænkte krav, som ingen operatører har gavn af.</p> <p>(Til orientering drejer "sirene-sagen" om en dansk særregel om et teknisk krav i AIC B 08/14 om retrofit installation af "lydgivende signal" på droner over 1,5 kg, denne sirene skulle advare evt tilstedeværende om at en nødlanding var nært forestående. Problemet var at sirenen nærmere tiltrak publikum, i et enkelt tilfælde afstedkom en flok galopheste i en indhegning opfattede det som startsignal på et løb, og da der kom droner på markedet med sonarudstyr gik dette i interferens med sirenen, samt afstedkom flere tekniske problemer som fabrikanterne afviste at dække pga uautoriserede indgreb i de elektroniske styresystemer. Kravet bortfaldt herefter fordi det</p>

Lovforslag	Høringssvar
<p>Stk. 5. Flyvning med mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130.</p> <p>Stk. 6. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1-5.</p>	<p>gav flere problemer end det løste)</p> <p>Endvidere er der flere fabrikanter der har meddelt at evt indgreb i dronerne vil medføre at fabriksgarantien bortfalder, idet de ikke kan stå inde for en retrofit installation af operatøren selv udfører. Sandsynligvis vil en retrofit installation blive udført af ikke-fagfolk, med de forudsætninger de nu måtte have.</p> <p>Trafik- og Byggestyrelsen nævner i deres bemærkninger til lovforslaget at man betragter ID-systemet som et operativt krav, hvilket indebære at det ikke kan betragtes som en teknisk handelshindring i forhold til andre EU lande. Hvorom alting er, så er det en teknisk foranstaltning, som kun danske operatører skal have installeret, hvorfor en leverandør af en drone fra en anden EU medlemsstat ikke umiddelbart kan sælge en drone til en dansk operatør uden at skulle montere en teknisk anordning, specielt beregnet til Danmark. Ligeledes vil det medføre at en eventuel operatør fra et andet EU land ikke kan opnå tilladelse til at operere i Danmark uden at skulle foretage en teknisk ændring på dronen. Derfor anvises Trafik- og Byggestyrelsens påstand om at det skal betragtes som et operativt krav, det er efter vor og vore operatørers opfattelse en teknisk handelshindring i strid med gældende EU-lovgivning.</p> <p>Hvis man ønsker et elektronisk ID-system er det noget der bør være et fælles EU-krav til de tekniske krav en mindre drone skal opfylde for at kunne blive importeret eller fremstillet i EU. Krav om retrofit installation på eksisterende droner vil således være særdeles omkostningskrævende for de enkelte operatører og med stor risiko for utilsigtede problemer i stil med kravet til retrofit installation af en sirene.</p> <p>Stk 5: Det foreslås at teksten rettes til: <i>Flyvning med mindre droner i professionelt øjemed, såvel som fritidsmæssigt øjemed, kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130.</i> (se begrundelse i høringssvar for § 151b, stk 2 længere nede)</p> <p>For nærværende refererer IAC B 08/14 til EU forordning 785/2004 for krav om minimumdækningssummer. Dette er uheldigt fordi samme EU-forordning specifikt nævner at ubemandede luftfartøjer (modelfly) under 20 kg ikke er omfattet af forordningen.</p> <p>Da Trafik- og Byggestyrelsen ikke tidligere har udarbejdet retningslinjer for minimum dækningssummer for professionel brug af droner har dette resulteret i en måske urimelig høj minimum dækningssum på min 750.000 SDR, hvilket svarer til de forventede erstatningssummer et luftfartøj på op til 500 kg kan forårsage. Kravet fra Trafik- og Byggestyrelsen side virker urimeligt idet den EU forordningen ikke gælder for statsluftfartøjer, modelfly med en MTOM på under 20 kg, luftfartøjer, der startes ved førerens egen muskelkraft, herunder motoriserede glideskærme og dragefly, stand-balloner, drager, faldskærme, fly, herunder svævefly, med en MTOM på under 500 kg, og UL-fly der anvendes til ikke-erhvervs mæssig flyvning eller til lokal flyveundervisning uden passage af internationale grænser.</p> <p>Her kunne en risikobaseret vurdering af skadernes eventuelle tænkelige omfang være på sin plads, især set i lyset af antallet af anmeldte skader på 3. part person eller ejendom som ifølge Trafik- og Byggestyrelsens egne oplysninger er 0 (nul) indenfor den periode hvor der er givet dispensationer for kravene i BL 9-4.</p> <p>Til oplysning kan det nævnes at en ansvarsforsikring, bla.a. pga den høje minimum dækningssum kan koste op imod kr. 2.500 pr drone – det er mere end hvad man skal give for en ansvarsforsikring til en bil, der vejer op til 3.500 kg og kører på landevejen i tæt trafik.</p> <p>Stk 6: Der bør snarest muligt udarbejdes en BL for professionel brug af mindre droner</p>

Lovforslag	Hørings svar
<p>§ 151 d. Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren.</p> <p>Stk. 2. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1, herunder hvad der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, tilladelser, klageadgang osv.</p>	<p>Flyvning, med mindre droner, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko bør alene ske i professionelt øjemed. Derfor virker §151b stk 3 lidt ude af trit med denne paragraf.</p> <p>Stk 2: Der bør snarest muligt udarbejdes en BL for professionel brug af mindre droner</p>
<p>§ 151 e. Transport- og bygningsministeren kan udover de forhold, der er nævnt i § 151 a-d fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, herunder om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner, 2. konstruktion, udstyr og vedligeholdelse, og 3. hel eller delvis undtagelse af mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse. <p>Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med det civile beredskab.</p> <p>Stk. 3. Justitsministeren kan efter forhandling med transport- og bygningsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.</p> <p>Stk. 4. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for anvendelse af mindre droner i professionelt øjemed, som ikke er omfattet af stk. 2 og 3.</p>	<p>Pkt 2: Kravspecifikationer til mindre drone hilses velkommen.</p> <p>Pkt 3: I bemærkningerne er der omtalt en bagatelgrænse på 250 gr, hvilket er positivt, således at rene legetøjsdroner, små kastefly o.l. helt undtages fra regulering og kunne flyves lovligt overalt. Dog bør der for disse legetøjsdroner bliver fastsat en maximal flyvehastighed, støjgrænser, drivmiddel m.m. Den teknologiske udvikling er også gældende for disse helt små droner. F.eks. er der i dag droner på ca. 200 gram på markedet der kan flyve med hastigheder på 120-140 km/t. Vi vil komme til at opleve flyvning med meget hurtiggående og særdeles støjende/hvinene mikrodroner i højder under 50 meter i både bymæssige områder såvel som i særligt støjfølsomme områder. Disse mikrodroner har motorer (Elektriske eller brændstofmotorer) der kører med 20-25.000 omdr/min, og de er bestemt hverken ufarlige eller lydløse at være i nærheden af. Og hvis nogen skulle være i tvivl, så gå på Youtube og søg på "FPV Race".</p>

Lovforslag	Hørings svar
<p>I § 151 b indsættes som nyt stk. 2:</p> <p>»Stk. 2. Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130.«.</p> <p>Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.</p> <p>18. I § 151 b, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«.</p>	<p>Er der ikke en fejl i referencen til §151 b ?</p> <p>Stk 2: I ændringsforslaget til § 151c stk 5 kræves det kun at der skal være ansvarsforsikring når man flyver <u>i bymæssigt område</u>. I denne paragraf er der så krav om ansvarsforsikring når man flyver <u>udenfor bymæssigt område</u>.</p> <p>Summa-summarum, der kræves altså både ansvarsforsikring når man flyver i, såvel som udenfor bymæssigt område, hvorfor det foreslås at denne paragraf udgår, og erstattes af forslag til rettelse af § 151c stk 5.</p>
<p>Lov om luftfart § 151 til 158</p>	<p>Det fremgår ikke af lovforslaget at disse paragraffer skifter nummer</p>

Hørings svar til "Bemærkninger til lovforslaget"

Side 25, afsnit 2, "På droneområdet indebærer forslaget -----"

Den væsentligste årsag til de betydelige omkostninger der er ved at udarbejde driftshåndbøgerne er ikke så meget arbejdet med at udarbejde dem.

Det er primært de omkostninger der er forbundet med ansøgning, få driftshåndbogen godkendt, grundet en lang og meget tung godkendelsesproces.

Hvis kravet om driftshåndbøger blev opretholdt, men uden en decideret godkendelse fra myndighedernes side, ville en driftshåndbog kunne udarbejdes for under 4000 kr.

Derved vil man kunne opretholde et rimeligt sikkerhedsniveau ved hjælp standardiserede procedurer og virksomhederne kunne dokumentere deres procedurer, som evt free-lance piloter, skulle arbejde under i den specifikke virksomheds operationsmønster.

For nogle virksomheders vedkommende har driftshåndbøgerne ikke været betragtet som et nødvendigt onde, men som en naturlig del af virksomhedens øvrige kvalitetssikringssystem og evt ISO godkendelse. Disse virksomheder vil få forøget deres omkostninger ganske betragteligt, hvis grundlaget for konsulentvirksomhederne forsvinder, og de dermed selv skal sætte resurser af udarbejdelse af en kvalitetshåndbog.

Side 25, afsnit 3, "Erhvervslivets besparelser /-----"

Det nævnes at der vil være en besparelse for erhvervslivet på ca. 3,5 mio. kr. pr. år som følge af at driftshåndbogen afskaffes – denne besparelse opvejes i 1:1 i kr. med det tab det samme erhvervslivs konsulentvirksomheder har på mistet omsætning.

Der tages heller ikke hensyn til de økonomiske gevinster som virksomhederne har haft på at kunne arbejde med de er gode til, mens konsulentvirksomhederne har gjort det de er gode til, samt de økonomiske gevinster og konkurrencemæssige fordele virksomhederne har fået ved at få en godkendelse hurtigt og smertefrit igennem.

Der tages endvidere ikke hensyn til tab af de nyetablerede arbejdspladser der har været forbundet med udarbejdelse af driftshåndbøger. Her vil der blive tale om ukendt antal mio.kr. i omkostninger for det offentlige til arbejdsløshedsunderstøttelse og andre sociale foranstaltninger.

Side 25, afsnit 4, "Forslaget om på sigt at-----"

Det nævnes at indføres at elektronisk ID kun vil medføre let øgede administrative byrder for erhvervslivet.

Ifølge et af de større danske virksomheder som udvikler elektroniske systemer til den internationale droneindustri vil det medføre en engangsudgift på estimeret 10.000 kr og ca. 2.000 pr år i vedligehold og udskiftning pr. drone.

Den høje engangsudgift er begrundet i det relativt lille antal enheder der skal produceres og udvikles.

Med udgangspunkt i det antal droner der pr dags dato er registeret (ca. 300) vil denne udgift belaste erhvervet med en samlet engangsudgift på 3.000.000 kr. og en løbende udgift på 600.000 kr.

Udover dette vil der være både etableringsomkostninger for det offentlige til at indsamle data, samt udgifter til udstyr og uddannelse af politiets mandskab (ca. 2.000 patruljevogne med 4.000 betjente)

Ud over disse omkostninger er der bevilget et større beløb til forskning og udvikling af det elektroniske ID system, denne udgift for det offentlige er der ikke forventning om at komme ind igen idet det, efter det oplyste, er planen at frigive det færdigudviklede produkt som "open source" for virksomheder der ønsker at sætte en produktion i gang.

At betragte disse samlede omkostninger som "let øgede meromkostninger" må betegnes som en sandhed med modifikationer.

Side 25, afsnit 5 "For at få et dronebevis-----"

Det kan forventes at en uddannelse på en myndighedsgodkendt dronekursusvirksomhed vil koste et sted i nærheden af 8.000 til 10.000 kr pr. pilot. Plus evt moms for den del af piloterne der ikke er momsregistreret.

Det må forventes at der vil ske en forøgelse af de nuværende kursuspriser pga. de omkostninger disse virksomheder vil få i forbindelse med udvikling af kvalitetshåndbog, undervisningsmaterialer og gebyrer til Trafik- og Byggestyrelsen for tiltrædekontrol og tilsyn.

Til dette beløb skal der lægges de omkostninger der er forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens gebyr for udstedelse af dronebevis – Så alt i alt vil et dronebevis koste i omegnen af 11-12.000 kr plus evt moms pr. pilot.

For virksomheder med 1 pilot vil denne omkostning til uddannelse stort set svare til den omkostning der er i dag for udarbejdelse af en driftshåndbog inkl evt ikke-obligatorisk kursus. Derved forsvinder den besparelse som der ligger op til i Side 25, afsnit 3 stort set for de mindre virksomheder.

Større dronevirksomheder har med de nuværende regler mulighed for selv at uddanne piloter og her er det typisk kun 1-2 piloter der har været sendt på de ikke obligatoriske uddannelser, hvorefter disse har stået for den interne uddannelse af virksomhedens øvrige piloter. Andre virksomheder har fået den ikke obligatoriske uddannelse "gratis" som en del af det at få udarbejdet en driftshåndbog.

Flere virksomheder har således mere end 10 piloter tilknyttet virksomheden. Her vil omkostningerne til uddannelse af fremtidige piloter beløbe sig til større beløb, alt efter piloternes tilknytning til virksomheden, som må forventes at blive løsere fordi piloterne bærer deres kvalifikationer videre. Det er dog ikke anderledes end for så megen anden efteruddannelse af medarbejderne.

Disse omkostninger for branchen som helhed opvejes af den omsætning der genereres af den del af branchen der beskæftiger sig med uddannelse.

Side 26, afsnit 4 "Det forventes at have erhvervsøkonomiske-----"

Der bør ikke ses bort fra at der er en risiko for at der vil blive drevet en del sort arbejde af free-lance piloter som har et løst forhold til virksomhederne, og som "frie fugle" vil befinde sig i et stærkt konkurrencepræget marked.

Allerede i dag ser vi en ikke ubetydelig del sort droneflyvning udført af ikke godkendte virksomheder til priser fra 6-900 kr om dagen. En hurtig søgning på nettet med søgeord som "drone + foto" vil vise at der er flere ikke-godkendte virksomheder end der er godkendte virksomheder der udbyder droneflyvning erhvervsæssigt.

---000---

Til: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Rigsombuddet (ro@fo.stm.dk)
Titel: Vs: Høring hos UVMR over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 384)
Sendt: 14-01-2016 15:28:57
Bilag: Bemærkninger verørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart.pdf;

Til Transport- og Bygningsministeriet

Rigsombuddet har modtaget nedenstående høringssvar fra færøske myndigheder. Det vedhæftede brev fra Vagar Lufthavn er skrevet på dansk og nedenfor er min oversættelse af mailen fra landsstyreområdet med ansvar for luftfart.

Oversættelse starter:

Vedlagt sendes bemærkninger fra Vagar Lufthavn til ovenfor nævnte forslag. Samtidig meddeles der, at Atlantic Airways har medelt, at selskabet ikke har bemærkninger til forslaget.

Landsstyreområdet for kollektiv trafik, som er ressortområde for arbejdsmiljø, har ikke indgivet mulige bemærkninger til Uttanríkis- og Vinnumálaráðið endnu. Mulige bemærkninger fremsendes snarest muligt.

Venligst på vegne af Uttanríkis- og Vinnumálaráðið

Jóanna Djurhuus, specialkonsulent

Med venlig hilsen



Rigsombudsmanden
på Færøerne

John Johannessen
Administrativ kontorleder
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tel: +298 201200
Fax: +298 201220
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigsombudsmanden.fo

Til: Rigsombudsmanden på Færøerne (ro@fo.stm.dk)
Cc: John Johannessen (jjo@fo.stm.dk)
Fra: Jóanna Djurhuus (JoannaD@uvmr.fo)
Titel: SV: Høring hos UVMR over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)
Sendt: 13-01-2016 16:23:38

Til Ríkisumboðið
Att.: John Johannesen

Hjálagt verða sendar viðmerkingar frá Vága Floghavn til omanfyrinevnda uppskot. Samstundis verður sagt frá, at Atlantic Airways hevur boðað frá, at felagið ikki hevur viðmerkingar til uppskotið.

Samferðslumálaráðið, ið varðar av arbeiðsumhvørvisreglunum, hevur ikki latið Uttanríkis- og vinnumálaráðnum møguligar viðmerkingar enn; møguligar viðmerkingar frá Samferðslumálaráðnum verða sendar skjótast til ber.

Vinarliga v. Uttanríkis- og vinnumálaráðið
Jóanna Djurhuus, ráðgevi

Fra: Rigsombuddet [mailto:ro@fo.stm.dk]

Sendt: 16. desember 2015 08:52

Til: VMR-Journal <uvmr-journal@uvmr.fo>

Emne: Høring hos UVMR over forslag til lov om ændring af luftfartslovenNy samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrerEksternt (Id nr.: 90121) (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 384)

Til Uttanríkis- og Vinnuáráðið

Transport- og Bygningsministeriet har anmodet Rigsombuddet om at forelægge forslag til lov om ændring af luftfartsloven for færøske myndigheder med henblik på høring. Forslaget drejer sig om ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer.

Ministeriet har sat høringsfristen til tirsdag den 12. januar 2015. Rigsombuddet skal derfor anmode om at modtage eventuelt høringssvar på e-mail adressen ro@fo.stm.dk senest 11. januar 2015. Såfremt svar sendes direkte til Transport- og Bygningsministeriet skal Rigsombuddet være cc. på mailen.

Med venlig hilsen



Rigsombudsmanden
på Færøerne

John Johannessen
Administrativ kontorleder
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tel: +298 201200
Fax: +298 201220
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigsombudsmanden.fo

Til: DI – Transport (transport@di.dk), info@rejsearrangorer.dk (info@rejsearrangorer.dk), dhf@dhf-net.dk (dhf@dhf-net.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Forbrugerrådet (fbr@fbr.dk), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), dalo@da.dk (dalo@da.dk), Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk (Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk), service@forbundet.dk (service@forbundet.dk), drf@travelassoc.dk (drf@travelassoc.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), HK Trafik og jernbane (trafik-jernbane@hk.dk), info@esbjerg-lufthavn.dk (info@esbjerg-lufthavn.dk), info@dansk-luftfart.dk (info@dansk-luftfart.dk), samfund@advokatsamfund.dk (samfund@advokatsamfund.dk), mail@flyvdmu.dk (mail@flyvdmu.dk), info@danskerhverv.dk (info@danskerhverv.dk), Trafikforbundet (trf@trf.dk), kda@kda.dk (kda@kda.dk), besbensen@gmail.com (besbensen@gmail.com), info@bll.dk (info@bll.dk), mail@danskeadvokater.dk (mail@danskeadvokater.dk), post@sonderborg-lufthavn.dk (post@sonderborg-lufthavn.dk), Forsvarskommandoen (vfk@mil.dk), info@humanrights.dk (info@humanrights.dk), info@teknologisk.dk (info@teknologisk.dk), Teknisk Landsforbund (tl@tl.dk), mail@krp.dk (mail@krp.dk), rpch@politi.dk (rpch@politi.dk), bf@rejsegarantifonden.dk (bf@rejsegarantifonden.dk), ida@ida.dk (ida@ida.dk), laa@pakkerejseankenaevnet.dk (laa@pakkerejseankenaevnet.dk), marianne.bauer@cph.dk (marianne.bauer@cph.dk), info@aar.dk (info@aar.dk), Offentligt Ansattes Organisationer (oao@oao.dk), info@aal.dk (info@aal.dk), mit@mit.gl (mit@mit.gl), Ramus.winther@cph.dk (Ramus.winther@cph.dk), info@modellflyvning.dk (info@modellflyvning.dk), dsvu@dsvu.net (dsvu@dsvu.net), Håndværksrådet (hvr@hvr.dk), sdu@sdu.dk (sdu@sdu.dk), Rigsombudsmanden på Færøerne (ro@fo.stm.dk), 'Forsikring og pension' (fp@forsikringogpension.dk), info@uasdenmark.dk (info@uasdenmark.dk), aa@aa.dk (aa@aa.dk), info@dalpa.dk (info@dalpa.dk), dbta@dbta.dk (dbta@dbta.dk), Landbrug & Fødevarer (info@lf.dk), cau@cau.dk (cau@cau.dk), dtu@dtu.dk (dtu@dtu.dk), dansk.standard@ds.dk (dansk.standard@ds.dk), dulfu@motorflyvning.dk (dulfu@motorflyvning.dk), datca@datca.dk (datca@datca.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), 'dh@handicap.dk' (dh@handicap.dk), 'regioner' (regioner@regioner.dk), 'dch@dch.dk' (dch@dch.dk), 'DI' (di@di.dk), fpu@forbundet.dk (fpu@forbundet.dk), Fælles Fagligt Forbund (3F (3f@3f.dk), hkstat@hk.dk (hkstat@hk.dk), es@es-daa.dk (es@es-daa.dk), info@aopa.dk (info@aopa.dk), 'Kommunernes Landsforening' (kl@kl.dk), 'info@nanoq.gl' (info@nanoq.gl), 'FOA' (foa@foa.dk), 'FTF' (ftf@ftf.dk), 'Da' (Da@da.dk), 'ae@ae.dk' (ae@ae.dk), 'Akademikernes Centralorganisation' (ac@ac.dk), 'Dansk Byggeri' (info@danskbyggeri.dk), 'Dansk Erhverv' (hoeringssager@danskerhverv.dk)

Fra: TRM Christian Kauffeldt Løber (ckl@TRM.dk)

Titel: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

Sendt: 15-12-2015 16:30:56

Til relevante høringsspartner

Vedlagt er forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer) samt høringsbrev.

Transport- og Bygningsministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest tirsdag den 12. januar 2015.

Med venlig hilsen

Christian Kauffeldt Løber
Fuldmægtig / Head of Section

Transport- og Bygningsministeriet
Ministry of Transport and Building
Internationalt Kontor / International Division
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 41 71 27 00
ckl@trm.dk<<mailto:ckl@trm.dk>>
www.trm.dk<<http://www.trm.dk>>

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.



13. januar 2016

Bemærkninger fra Vagar Lufthavn til Transport- og Bygningsministeriet omkring forslag til lov om ændring af luftfartsloven for færøske myndigheder med henblik på høring. Forslaget drejer sig om ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer.

Vagar Lufthavn vil først og fremmest bemærke, at der er en forskel imellem de instanser som modtager forslaget på hhv. Grønland og Færøerne. Imens det bliver sendt direkte til hhv. Grønlands Lufthavne og Grønlands Selvstyre; så bliver for Færøernes vedkommende først sendt til Rigsombuddet. Dette forsager efter Vagar Lufthavns opfattelse en forsinkelse i behandlingstiden og responstiden for lufthavnens vedkommende. Sammen med Vinnumálaráðið, har Vagar Lufthavn, de sidste års tid arbejdet med at strømline den formelle kommunikation imellem Transport- og Bygningsministeriet og også Trafikstyrelsen, under Transport- og Bygningsministeriet, således at modtageren til enhver tid er Vinnumálaráðið. Denne faste indgang har forbedret muligheden for en kvalificeret behandling fra færøsk side.

I forhold til selve udkastet til forslag til Lov om ændring af lov om luftfart, så bliver det fastslået på side 5 at loven ikke gælder for Færøerne, men at den helt eller delvis kan sættes i kraft ved kongelig anordning. Selvom denne lov ikke direkte gælder for Færøerne, så er der nogle aspekter af forslaget som gælder for Færøerne. Det er delen omkring luftfartslovens § 148, stk. 1, som drejer sig om brugerbetaling. Det nuværende indhold ved lov nr. 655 af 12. juni 2013 er gældende for Færøerne og Danmark, men ikke Grønland (se side 19)

Bemærkninger på side 21 drejer sig om brugerbetaling undrer dog Vagar Lufthavn. Her skrives der at *"Brugerbetaling for øvrige opgaver herunder kurser, og afgifter og årsgebyrer i relation til Grønland og Færøerne, som ikke er omfattet af safety-bidraget, da lov nr. 655 af 12. juni 2013 ikke er sat i kraft her endnu.* Vagar Lufthavn forstår ikke helt at teksten på side 19 fastslår at Færøerne er med, men at der på side 21 bliver konkluderet at Færøerne ikke er med. Vi vil gerne have en nærmere forklaring på det.

Vagar Lufthavn har ellers ikke nogle bemærkninger til afsnittene omkring brug af droner. Vagar Lufthavn mener at der er brug for yderligere regulering og specificering på området og vil følge udvikling med interesse. På side 17 er, bliver der inddraget andre interessenter og lovgivning så som overvagningsloven og persondataloven i forhold til optagelser som bliver foretaget med droner. Der kunne det være interessant at den færøske myndighed



på området "Dátueftirlitið", fik mulighed til at komme med en udtalelse fordi at der er droner på Færøerne som har muligheden for at tage video.

I forhold til administration af afgifter og gebyrer, så ser Vagar Lufthavn med lidt skepsis på udviklingen og forvaltningen af indtægterne for safety-bidraget. Det er godt, at regnestykket ender positivt, og at der udtrykkes en vilje til at betale nogle penge tilbage til aktørerne på området, men Vagar Lufthavn har i forbindelse med indførslen af safety-bidraget påpeget, at en af følgerne kunne blive mere administration fra Trafikstyrelsen, og derved flere udgifter til aktørerne. Det kunne være udgifter til behandling og forespørgsler.

På side 22 kommer man netop ind på sådan en ekstra udgift for de små lufthavne. Der bliver lagt op til at flere funktioner skal indunder safety-bidraget, og derved bliver umiddelbare positive bundlinje ikke så positiv. Her bliver lagt op til at alle lufthavne skal betale kollektivt, selvom der er forskelle imellem lufthavne og hvor meget der skal spørges ind til i forbindelse med tiltrædelseskontroller. Vagar Lufthavn ønsker denne problematik nærmere belyst, samt en udregning af hvad de samlede udgifter til denne ekstra opgave vil løbe op på.

Derudover er tegn på at Trafikstyrelsen over en kam vil påbegynde hyppigere tiltrædelseskontroller. Dette var også et punkt som Vagar Lufthavn har bemærket før. Senest er der bebudet to security-besøg til lufthavne i 2016. Også dette er over en bred kam, uden at lufthavnene har fået yderligere begrundelser eller at der bliver kigget på f.eks. terrorvurderinger fra PET omkring de forskellige lufthavne, som bliver forvaltet af TS. Vagar Lufthavn ønsker derfor at denne problematik bliver taget op, således at de administrative opgaver ikke ender med at blive en skrue uden ende og diskutabelt uden at gøre flysikkerheden bedre.

Vagar Lufthavn har ikke nogle bemærkninger omkring arbejdsmiljøreglerne.

På vegne af Vagar Lufthavn

Jákup Sverri Kass

Forstjóri / CEO

FAE VÁGA FLOGHAVN

P/F Vága Floghavn

FO-380 Servágur

TRM Christian Kauffeldt Løber

Fra: CUD CUD <CUD@tud.dk>
Sendt: 15. januar 2016 18:28
Til: TRM Christian Kauffeldt Løber
Emne: Sv: VS: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

Hej Christian,

du er en flink mand og tak for påmindelsen. Jeg afventede faktisk et svar fra sikkerhedsrepræsentanterne i SAS kabinen. Det har jeg fået nu, og ukorrigeret kommer det her:

"Arbejdsmiljørepræsentanterne for kabinepersonalet i SAS Cabin, støtter at arbejdsmiljø lovgivningen bliver lig med sammenlignelige faggrupper på landjorden.

Det faktum at et firma som SAS med over tusind ansatte i kabinen, kunne nøjes med to arbejdsmiljørepræsentanter for at opfylde loven, er ude af proportioner. Pt er vi fire arbejdsmiljørepræsentanter.

(SAS har to flytyper i juridisk forstand. Men i arbejdsmiljø regi, taler vi om mange forskellige typer fly under samme familie. Fra tidligere firmaer i: Kina, Indien, Spanien og endelig fly vi har fået direkte fra fabrikken.)

Luftfartsbranchen har været i en overlevelses kamp de seneste ti år. Resultatet er at man oplever en søgen efter nye og mere ansvarsfraskrivende modeller, især fra lowcost Airlines side. Da resten af branchen kæmper mod disse ekspanderende lowcost Airlines, bliver alle i branchen nød til at ændre sig, eller forsvinde. Lige nu er det den laveste fælles nævner der dikterer arbejdsforholdene i luftbranchen! "

Det bliver vores svar til den lovændring der er på vej.

TAK endnu en gang og rigtig god weekend

Brian Daugaard
Formand Cabin Union Denmark

Fra: TRM Christian Kauffeldt Løber <ckl@TRM.dk>
Sendt: 14. januar 2016 19:12
Til: CUD CUD

Emne: SV: VS: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

Kære Brian

Før jul talte vi sammen på telefonen ang. forslag til lov om ændring af luftfartsloven. Jeg noterede, at du ikke havde yderligere bemærkninger.

Af vores aktivsystem kan jeg se, at der ikke er indkommet et høringssvar fra CUD, så jeg ville blot sikre mig, at det skyldes at I ikke har bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen
Christian

Christian Kauffeldt Løber
Fuldmægtig / Head of Section
Transport- og Bygningsministeriet
Ministry of Transport and Building

Internationalt Kontor / International Division Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Direkte +45 41 86 55 77
ckl@trm.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Christian Kauffeldt Løber

Sendt: 18. december 2015 12:49

Til: 'CUD CUD'

Emne: SV: VS: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

Kære Brian

I formiddag indtalte jeg en besked på din telefonsvarer, som opfølgning på din mail. Du er meget velkommen til at ringe.

Mvh Christian

Christian Kauffeldt Løber
Fuldmægtig / Head of Section

Transport- og Bygningsministeriet
Ministry of Transport and Building
Internationalt Kontor / International Division Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Direkte +45 41 86 55 77
ckl@trm.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: CUD CUD [mailto:CUD@tud.dk]

Sendt: 17. december 2015 11:07

Til: TRM Christian Kauffeldt Løber

Emne: FW: VS: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

Hej Christian,

Jeg kan forstå, der er ny arbejdsmiljølovgivning på vej. Jeg undrer mig dog over deadline som snart er overskredet med et år. Det må være en fejl både i mail og tilføjede brev.

Jeg undrer mig lige over, at ændringerne ikke er vedhæftet. Jeg ønsker gerne, at ændringerne omkring arbejdsmiljø tilsendes undertegnede.

Rigtig glædelig jul!

Med venlig hilsen/Best regards

Brian Daugaard

Formand/President

Cabin Union Denmark – CUD

Amager Strandvej 418
DK-2770 Kastrup

Tel: +45 31 26 90 02

Mail: cud@cud.dk

<<http://www.fairtransporteurope.eu/>>

D. [DATE] skrev "[NAME]" <[ADDRESS]>:

>-----Oprindelig meddelelse-----

>Fra: TRM Christian Kauffeldt Løber [mailto:ckl@TRM.dk]

>Sendt: 15. december 2015 16:31

>Til: info@danskerhverv.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; Dansk Transport

>og Logistik <dtl@dtl.eu>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>;

>dch@dch.dk; DI – Transport <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund

>(3F) <3f@3f.dk>; Forbrugerrådet <fbr@fbr.dk>; Rigsombuddet

><ro@fo.stm.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landbrug &

>Fødevarer <info@lf.dk>; samfund@advokatsamfund.dk; Akademikernes

>Centralorganisation <ac@ac.dk>; info@aopa.dk; Arbejderbevægelsens

>Erhvervsråd <ae@ae.dk>; info@bll.dk; info@dansk-luffart.dk;

>mail@danskeadvokater.dk; CAU CAU <cau@cau.dk>; info@dalpa.dk;

>dbta@dbta.dk; drf@travelassoc.dk; dtu@dtu.dk; Dansk

>Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>;

>Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>;

>info@danskerhvervsfremme.dk; datca@datca.dk; dhf@dhf-net.dk; Dansk

>Metal <metal@danskmetal.dk>; mail@flyvdmu.dk; dansk.standard@ds.dk;

>dulfu@motorflyvning.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>;

>dsvu@dsvu.net; es@es-daa.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk;

>fpu@forbundet.dk; VFK@mil.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte

><foa@foa.dk>; info@rejsearrangorer.dk; fp@forsikringogpension.dk;

>Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd <ftf@ftf.dk>; mit@mit.gl;

>info@nanoq.gl; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; hkstat@hk.dk; HK Trafik og

>jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; ida@ida.dk; info@humanrights.dk;

>mail@krp.dk; kda@kda.dk; besbensen@gmail.com; Ramus.winther@cph.dk;

>Marianne.bauer@cph.dk; dalo@da.dk; info@modellflyvning.dk; Offentligt

>Ansattes Organisationer <oao@oao.dk>; laa@pakkerejseankenaevnet.dk;

>bf@rejsegarantifonden.dk; rpch@politi.dk; Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk;

>Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; service@forbundet.dk;

>sdu@sdu.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; Teknisk Landsforbund

><tl@tl.dk>; info@teknologisk.dk; Trafikforbundet <trf@trf.dk>;

>info@uasdenmark.dk; info@aal.dk; aau@aau.dk; info@aar.dk

>Emne: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven - Ny

>samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og

>administration af afgifter og gebyrer - Eksternt (Id nr.: 90121)

>

>Til relevante høringsparter

>

>Vedlagt er forslag til lov om ændring af lov om luffart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer) samt høringsbrev.

>

>Transport- og Bygningsministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest tirsdag den 12. januar 2015.

>

>Med venlig hilsen

>

>Christian Kauffeldt Løber

>Fuldmægtig / Head of Section

>

>Transport- og Bygningsministeriet

>Ministry of Transport and Building

>Internationalt Kontor / International Division Frederiksholms Kanal 27

>F

>DK-1220 København K
>
>Telefon +45 41 71 27 00
>ckl@trm.dk<mailto:ckl@trm.dk>
>www.trm.dk<http://www.trm.dk/>

>
>
>*****
>**** Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.
>*****
>****

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.
