

Simone Holst

Fra: Lars Smith Iversen <lars.iversen@cph.dk>
Sendt: 4. april 2025 14:57
Til: ts Info
Cc: Simone Holst; Peter Seerup; Vanessa Kanstrup Holton; Jannick Krog Andersen
Emne: CPHs kommentarer til "Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen"

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til TS

Hermed Københavns Lufthavne A/S kommentarer til bekendtgørelsen.

CPH kommentar:

"Som nævnt i præhøring er Københavns Lufthavne A/S meget tilfredse med ændringerne, som friholder vores Obstacle Limitation Surfaces (OLS) samt med, at der nu skelnes mellem IMC og VMC flyvepladser.

Dog kan vi konstatere, at man tilsyneladende ikke har forholdt sig til reglerne om publicering af hindringer i udflyvningssektoren (Take-off flight path area) over en hældningskoefficient på 1,2 %, Aeronautical Obstacle Charts, jf. (EU) 139/2014 AMC1 ADR.OPS.A.005 Aerodrome data litra (d) stk. 2 og (EU) 2017/373 AIS.TR.305 Aeronautical information publication (AIP) litra (c), for beregning af luftfartstøjsbegrænsninger i forbindelse med fx motorbortfald,

Det bemærkes hertil, at AOC-planen vil ligge i 36 meters højde i en horisontal afstand af 3 kilometer fra banen, men at dronebekendtgørelsen her tillader flyvning i 40 meters højde.

Københavns Lufthavne A/S skal på denne baggrund anmode Trafikstyrelsen om at overveje at sænke minimumsflyvehøjden for droner i udflyvningssektoren."

Med venlig hilsen

Lars Smith Iversen

Senior Principal Advisor and HO, Compliance Advisory Support

Mobil: 21603731
Direkte: 32342338
E-mail: lars.iversen@cph.dk

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup
cph.dk



Simone Holst

Fra: Peter Meilhede <pm@kda.dk>
Sendt: 4. april 2025 07:34
Til: ts Info; Simone Holst; luftrum@dsvu.net
Emne: j.nr. 2024-175997

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Simone Holst

Høringssvar fra Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Dansk Svæveflyverunion (DSvU)
Der er allerede begrænsninger for anvendelse af droner i nærheden af offentlige godkendte pladser.

Vi deltog i arbejdsgruppen for "Strategi for civile droner i Dansk luftrum" i 2023 og 2024.

Her fremførte vi bl. a. at det sikkerhedsmæssigt giver god mening, at der lægges begrænsninger på brug af droner i nærheden af private flyvepladser, da mange af svæveflyvepladserne er private godkendte flyvepladser, og da pladserne hver især tit har flere tusinde operationer om året - i sommerhalvåret. Et sammenstød med en drone kan ende fatalt, enten fordi den rammer cockpitsektionen eller fordi den rammer vitale strukturer. Det er dokumenteret, at et sammenstød med en drone har væsentligt større konsekvenser end et sammenstød med en fugl med tilsvarende vægt.

Godkendelsen af svæveflyvepladser indeholder bestemmelser om at tærsklen skal kunne passeres i mindst 10 m. højde, og at udflyvning skal kunne foretages hindringsfrit med en stigegradient på 1:25. Det er derfor også rimeligt fra et sikkerhedsperspektiv, at der ikke kan forekomme droner i dette område.

Vi forslår derfor at der udover det nuværende "Opmærksomhedsområde" med en radius på 3 km. fra svæveflyvepladser, tilføjes en formulering som:

Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1 km horisontal afstand fra en bane på en privat godkendt flyveplads, som er en VMC-flyveplads, uden aftale med pladsens operatør, jf. dog stk. 1.

Stk. 1. Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 1 km indtil 0,5 km horisontal afstand fra en bane på en privat godkendt flyveplads, der er en VMC-flyveplads. Flyvehøjden må ikke overstige 30 meter over banehøjde.

Mvh
Peter Meilhede
Luftrum KDA
Formand Luftrumsudvalget DSvU

Simone Holst

Fra: Bjarne Nigaard <BNI@danskeberedskaber.dk>
Sendt: 3. april 2025 07:50
Til: ts Info
Emne: J.nr. 2024-175997
Vedhæftede filer: 20250328 Danske Beredskabers høringssvar til Bekendtgørelse om ændring af dronebekendtgørelsen.PDF

Sag: 2024-175997
Sagsdokument: 3479565

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Idet der takkes for mulighed for at afgive høringssvar, skal jeg venligst henvise til vedhæftede bemærkninger.

Med venlig hilsen

Bjarne Nigaard
Sekretariatschef
Tlf. 3137 8805
Danske Beredskaber



H. C. Andersens Boulevard 23, 3.
DK-1553 København V.
www.danskeberedskaber.dk





Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs gade 43
1577 København

København, 2 april 2025

Danske Beredskabers høringssvar til bekendtgørelse om ændring af dronebekendtgørelsen.

Den 28. februar 2025 har Trafikstyrelsen fremsendt et udkast af ændring af dronebekendtgørelsen.

Danske Beredskaber har gennemgået udkastet og har følgende bemærkninger:

Punkt 12 -§9b stk. 3 og 4

§ 9 b. Droneoperationer må ikke finde sted ved offentlige godkendte vandflyvepladser i de optegnede områder i bilag 4, jf. dog stk. 2-5.

Stk. 2. Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted i områderne optegnet i bilag 4 i op til 120 meters højde over havets overflade i de perioder, hvor vandflyveren ligger til dok, eller vandflyveren er uden for de områder, som er optegnet i bilag 4. Hvis dronen flyves, når vandflyveren sejler fra dok eller er under indflyvning til området, skal dronen straks landes.

Stk. 3. I de indtegnede områder i bilag 4 må en fjernpilot, som er indehaver af et kompetencecertifikat, flyve over land, selv når vandflyveren er under ind- eller udflyvning fra området. Dronen må aldrig flyves højere end den bygning eller hindring, som fjernpiloten flyver ved, og dronen skal være forøjet.

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-3 fraviges, hvis droneoperationen har et samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål, hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven i væsentlighed forspildes, fordyres eller på anden måde forringes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone, og fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

Stk. 5. Stk. 4, nr. 2, anvendes ikke, hvis den offentlig godkendte vandflyveplads har bestilt opgaven.»

Da de to faste vandflyvepladser ligger i København og i Århus, vil et flyveforbud få stor konsekvens for brugen af droner under indsats i disse byer. Danske Beredskaber har et ønske om at blive tilføjet undtagelsesreglen, som udelukkende kunne gælde i tilfælde af akutte situationer og med en passende flyvehøjde svarende til bygningens højde + 3 meter.



Punkt 19 - § 20

I § 20 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Pressen kan flyve med drone ved et indsatssted, i det omfang dronen ikke forstyrrer, forhindrer eller på anden måde er til gene for en indsats på indsatsstedet. Pressen skal have tilladelse fra det stedlige politis vagtcentral, før dronen må sættes op, og skal følge politiets instruktioner for flyvning på og ved indsatsstedet, herunder lande dronen det bedst egnede sted, hvis politiet vurderer, at det ikke længere er sikkert, at dronen flyves på eller ved indsatsstedet. Hvis der er dronezoner inden for indsatsstedet, skal pressen have tilladelse til at flyve inden for disse områder efter reglerne i kapitel 3 og 4, medmindre pressen allerede har en tilladelse efter § 30 a, stk. 3 og har indhentet samtykke fra forvalteren af dronezonen.«

Det skal nævnes at det ikke er unormalt at politiet først ankommer til stedet et stykke tid efter brandvæsnet og pressen er ankommet. Danske Beredskaber ønsker at brandvæsnet ISL (den tekniske leder) forinden tilladelse til pressen gives skal kontaktes ved hændelser, hvor brandvæsnet er indsat.

Fx ved at tilføje følgende:

Ved hændelser hvor der er en ISL-brand, skal Politiet kontakte ISL-brand inden der gives tilladelse til presse eller andre at flyve ind over eller i umiddelbar nærhed af et skadested, hvor ISL-brand har den tekniske ledelse.

Danske Beredskaber har et ønske om et generelt forbud mod at flyve over et skadested, da det udgør en ekstra og unødvendig sikkerhedsrisiko. Udover almindelig overflyvning kan der være behov for ekstra viden blandt pressens fjernpiloter omkring risiko ved flyvning nær røgfaner eller miljøfarlige stoffer, så de ikke skaber farlige situationer. Det er viden som er basal for brandvæsnet dronpiloter, men ikke nødvendigvis for andre.

Punkt 20 - §25, §27 stk. 3 og §29

§ 25. Reglerne i dette kapitel finder anvendelse på offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse kan flyve med droner som statsluftfartøjer, når de udfører militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, grænsekontrol- og kystvagsaktiviteter eller lignende aktiviteter eller tjenester. Bestemmelserne i dette kapitel kan ikke anvendes, når den offentlige myndighed flyver dronen i erhvervsmæssigt øjemed.

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

Danske Beredskaber har et ønske om at øvelsesaktivitet med droner tilføjes som en mulighed under statsflyvning. Dette skal naturligvis afvikles under selvstændige restriktioner.



§ 27. Droneoperationer efter reglerne i dette kapitel skal ske med agtpågivenhed, forsigtighed og iagttagelse af de flyvesikkerhedsrisici, som operationen kan medføre. Den offentlige myndighed eller beredskabsmyndigheden skal sammen med Trafikstyrelsen sikre, at der sker adskillelse mellem myndighedens drone og eventuelle civile luftfartøjer, både bemandede og ubemandede, som flyver i området, hvor dronen skal flyves.

Stk. 2. Inden påbegyndelse af droneoperationer efter dette kapitel, skal den offentlige myndighed eller beredskabsmyndigheden foretage en operationel risikovurdering i overensstemmelse med bilag 3. Den operationelle risikovurdering skal være fastsat i en procedure eller et scenarie, som er udarbejdet af myndigheden og Trafikstyrelsen.

Stk. 3. I tilfælde af havari, nærvæd-havari eller hændelse, skal den offentlige myndighed eller beredskabsmyndigheden udarbejde en hændelsesindberetning, der bl.a. indeholder oplysninger om operationen, risikovurderingen og afbødende foranstaltninger.

Danske Beredskaber har bemærket at det af de oprindelige regler fremgik "... i det omfang det aftales...", hvilket gav mulighed for at indføre en bagatelgrænse, og spare alle parter for unødvendig administration. Danske Beredskaber vil naturligvis meget gerne rapportere relevante havarier/hændelser, men ved den nye formulering fjernes muligheden for at aftale et relevant niveau mellem Trafikstyrelsen og redningsberedskaberne.

§ 29. En offentlig myndighed eller beredskabsmyndighed kan foretage droneoperationer over eller horisontalt tættere på end de afstandskrav, som er fastsat for områder og bygninger omfattet af §§ 11-19, § 21 og § 24. Flyves der tæt på forsvarets områder, skal flyvningen være koordineret med forsvaret. Flyves der i Natura2000 områder, skal Miljøstyrelsen høres inden flyvningen med drone, medmindre opgavens hastende karakter gør, at formålet med flyvningen forspildes.

Stk. 2. Forsvaret og beredskabsmyndigheder kan foretage droneoperationer over eller horisontalt tættere på end det afstandskrav, der er fastsat for indsatssteder i § 20. Forsvaret og beredskabsmyndigheden skal koordinere flyvningen med politiet, herunder politiets indsatsleder for indsatsstedet. Er politiets indsatsleder ikke til stede på indsatsstedet, kan en indsatsleder fra forsvaret eller beredskabsmyndigheden overtage rollen som indsatsleder.

Stk. 3. Den offentlige myndighed eller beredskabsmyndighed skal på forhånd advisere om droneoperationen til en ejer eller forvalter af områder nævnt i stk. 1, hvis formålet ikke dermed forspildes.

Danske Beredskaber oplever situationer hvor der på mindre droneopgaver ikke forefindes en ISL-Politi eller ISL-brand, som fx på eftersøgningsopgaver, efterslukning m.m. Danske Beredskaber ønsker at få tilføjet en passus, hvor der beskrives situationer, hvor der ikke er en indsatsledelse på stedet.

Det skal nævnes at Danske Beredskaber opfatter en særlig uddannet dronepilot fuldt ud kompetent til at vurdere reglerne i § 29 og tilsikre koordination med politiet eller egen beredskabsmyndighed, så der kan ske en advisering til en ejer eller forvalter af områder nævnt i stk. 1.



Således kan en dronepilot fra beredskabet i de ovennævnte situationer med mindre droneopgaver agere som ISL-brand/teknisk leder.

Punkt 21 - §30 a.

§ 30 a. Pressen kan anmode om hastebehandling af deres ansøgninger, når en nyhed har en hastende karakter eller er af særlig, væsentlig betydning for offentligheden, som pressen ikke kunne have forudset. I en sådan situation kan Trafikstyrelsen dispensere fra kravene i kapitel 3 og 4 i det omfang, en dispensation ikke berører flyvesikkerheden. Rigspolitiet skal give samtykke, hvis styrelsen dispenserer fra § 11, og Forsvarsministeriet skal give samtykke, hvis styrelsen dispenserer fra § 9 eller § 13. Dette samtykke kan i særlige, hastende tilfælde indhentes telefonisk eller erstattes af orientering af politiet eller Forsvarsministeriet, hvis pressen skal have samtykke fra politiet og/eller Forsvarsministeriet, før droneoperationen må gennemføres.

Som under punkt 19, ønsker Danske Beredskaber at brandvæsnet ISL (den tekniske leder) skal kontaktes ved hændelser, hvor brandvæsnet er indsat. Argumentet herfor er det samme som under punkt 19, og Danske Beredskaber har et ønske om et generelt forbud mod at flyve over et skadested, da det udgør en ekstra og unødvendig sikkerhedsrisiko under en akut hændelse. Udover almindelig overflyvning kan der være behov for ekstra viden blandt pressens fjernpiloter omkring risiko ved flyvning nær røgfaner eller miljøfarlige stoffer, så de ikke skaber farlige situationer. Det er viden som er basal for brandvæsnet's dronepiloter, men ikke nødvendigvis for andre.

Fx ved at tilføje følgende:

Ved hændelser hvor der er en ISL-brand indsat som teknisk leder over et skadested, skal Politiet kontakte ISL-brand inden der gives tilladelse til presse eller andre at flyve ind over et skadested hvor ISL-brand har den tekniske ledelse.

Danske Beredskaber
April 2025

Simone Holst

Fra: Per Henriksen <PEHE@DI.DK>
Sendt: 3. april 2025 09:34
Til: ts Info
Cc: Simone Holst
Emne: Høringssvar fra DI Transport vedrørende udkast til ændring af dronebekendtgørelsen

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen, cc. Simone Holst

Tak for det fremsendte vedrørende ændring af dronebekendtgørelsen.

Høringsmaterialet uddyber på glimrende vis de enkelte ændringsforslag og deres rationaler. Helt overordnet synes de ønskede ændringer logiske og relevante. Vi har dog enkelte spørgsmål og bemærkninger, jf. nedenfor.

Kapitel 3: Geografiske dronezoner

Vi kan tilslutte os de præciseringer og udvidelser af afstandskrav i forhold til flyvesikringskritiske områder, der angives i §9 og §9a, stk. 1-3. Ændringerne aktualiserer dog det spørgsmål om dette forhold giver tilstrækkelig adgang for f.eks. lufthavnene selv til at udføre droneaktiviteter (f.eks. inspektion af hegn ol.) indenfor restriktionsområdet. En sådan adgang er vigtig for dronesektorens udvikling. Vi forudsætter således, at tilstrækkelig adgang kan håndteres via de foreslåede bestemmelser i stk. 4 og 5 i henholdsvis §9 og §9a. Dette kunne med fordel have været tydeliggjort i høringsbrevets uddybning vedrørende samme punkt.

§9b omhandler droneoperationer i forbindelse med vandflyvepladser. Vi forstår de ønskede ændringer således, at de blandt andet skal bidrage til, at reducere omfanget af områder, der med de gældende regler de facto er lukket for droneoperation, jf. bemærkningen i høringsbrevet om, at *"Det vil i realiteten betyde, at det meste af København og en større del af Århus vil blive lukket for flyvning af droner, eller flyvningerne vil blive besværliggjort i områderne"*. Vi håber således, at vores opfattelse af markant begrænsning af restriktionskonsekvenser som følge af det foreslåede, er korrekt? Vi har samme bemærkning til § 9b som anført ovenfor vedrørende § 9 og § 9a.

Kapitel 5a: Pressens adgang til droneoperationer

Kapitlet omhandler pressens adgang til droneoperationer i forbindelse med situationer af hastende karakter. Vi kan som udgangspunkt tilslutte os den foreslåede bestemmelse, men finder at adgangen bør være ekstra restriktiv i enkelte (tænkte) situationer. Vi tænker her især på alvorlige havarier og ulykker i og omkring lufthavne, hvor der må være et ekstraordinært hensyn til rednings- og opklaringsarbejde.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen
Per Henriksen
DI Transport / Dansk Luftfart
Mobil 40413701

From: Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>
Sent: 28. februar 2025 15:39
Subject: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen

Til høringsparterne

Der er i dag lagt et udkast til ændring af dronebekendtgørelsen i høring på høringsportalen:

[Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Høringsmaterialet kan findes på det vedhæftede link.

Trafikstyrelsen skal have jeres bemærkninger **senest den 4. april 2025**.

Hvis I har nogen spørgsmål til høringsmaterialet, kan I kontakte Trafikstyrelsen på styrelsens hovedmail info@trafikstyrelsen.dk eller på undertegnedes e-mail shol@trafikstyrelsen.dk

Venlig hilsen

Simone Holst
Specialkonsulent, jurist
Luftfart 1 - Droneteamet



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V.
www.trafikstyrelsen.dk

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.
Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på e-boks.dk.
Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig på denne side: [Behandling af persondata \(Trafikstyrelsen\)](#)

Simone Holst

Fra: Michael Linden-Vørnle <mykal@space.dtu.dk>
Sendt: 4. april 2025 13:17
Til: ts Info
Cc: Simone Holst; hs@space.dtu.dk; Niels Andersen; Nils Olsen
Emne: Høringssvar fra DTU Space vedr. forslag til ændring af dronebekendtgørelsen - j.nr. 2024-175997

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen

Ref. j.nr. 2024-175997

På vegne af Institut for Rumforskning og – teknologi ved DTU (DTU Space) fremsendes hermed høringssvar vedr. forslag til ændring af dronebekendtgørelsen.

DTU Space har ikke som sådan kommentarer til de foreslåede ændringer, men vi har undret os over følgende detalje:

I det medsendte udkast til den ændrede bekendtgørelse fremgår af §9 stk. 3, at der må flyves indtil 2 km fra en militær flyvestation. I det medfølgende høringsbrev (s. 3, punkt 2) står imidlertid, at der er tale om en afstand på mellem 8-5 km. Vi går ud fra, at det er udkast til den ændrede bekendtgørelse, der er det korrekte, men det er jo på det foreliggende grundlag ikke til at afgøre.

Venlig hilsen,
Michael Linden-Vørnle



Michael Linden-Vørnle

Leder af DTU Space DroneCenter, ph.d.
DTU Space – Institut for Rumforskning og -teknologi

Dir. 45 25 97 61
Mob. 20 93 48 88
mykal@space.dtu.dk
Centrifugevej
Bygning 356
2800 Kgs. Lyngby
www.space.dtu.dk

Simone Holst

Fra: Dan Banja <es@es-daa.dk>
Sendt: 31. marts 2025 22:05
Til: ts Info
Cc: Simone Holst; Dan Banja
Emne: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen j.nr. 2024-175997: ES 68-25.

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

ES 68-25

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over udkast til ændring af dronebekendtgørelsen.

ES noterer, at der også er taget højde for flyvning ved vandflyvepladser.

ES har ikke bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice-President ECOGAS & Member of GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG

Blålersvej 51


DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



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

 Only print this e-mail if necessary.

Simone Holst

Fra: Anne Garde Slothuus <ags@fogp.dk>
Sendt: 4. april 2025 13:08
Til: ts Info
Cc: Simone Holst
Emne: Høringssvar - høring over ændring af dronebekendtgørelsen j.nr. 2024-175997
Vedhæftede filer: Høringssvar - Høring over ændring af dronebekendtgørelsen.DOCX

Sag: 2024-175997
Sagsdokument: 3485281

Til Trafikstyrelsen

Vedlagt finder I vores høringssvar i ovennævnte høring.

Med venlig hilsen

Anne Garde Slothuus
Konsulent, Forsikring & Forebyggelse
ags@fogp.dk | +45 41 91 91 45



Philip Heymans Allé 1 | 2900 Hellerup | +45 41 91 91 91
www.fogp.dk | [Twitter](#) | [LinkedIn](#)

Indholdet af denne mail er fortroligt og kun tiltænkt modtageren af mailen. Såfremt du har modtaget mailen ved en fejl, bedes du straks give afsenderen besked og slette mailen.

Til Trafikstyrelsen

F&P

Høringssvar - Høring over ændring af dronebekendtgørelsen j.nr. 2024-175997

F&P takker for muligheden for at afgive høringssvar i høringen over ændring af dronebekendtgørelsen.

Forsikringsbranchen er meget positiv over, at man har valgt at differentiere kravet om forsikringssum på mikrodroner, så ansvaret for skader forvoldt af mikrodroner kan være omfattet af privatansvarsforsikringen tilknyttet indboforsikringen. Vi har dog umiddelbart svært ved at se bevæggrundene for at lempe på kravet om forsikring for hjemmebyggede mikrodroner, men ikke for de købte mikrodroner?

Det er et komplekst område, hvorfor vi foreslår, på vegne af forsikringsbranchen, at man formulerer et klart og enkelt regelsæt for såvidt angår bekendtgørelsens § 4:

§ 4. Droneoperationer skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring i henhold til lov om luftfart og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004, jf. dog stk. 2-4. Forsikringssummen skal som minimum være på 0,75 mio. SDR.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om en minimumsforsikringssum gælder ikke for mikrodroner, der har en startvægt på under 250 g og en maksimal hastighed på 19 m/s, som udelukkende anvendes til personlige eller hobbyrelaterede aktiviteter.

Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med identifikationsmærket Co.

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

04.04.2025

F&P

Philip Heymans Allé 1

2900 Hellerup

Tlf.: 41 91 91 91

fp@fogp.dk

www.fogp.dk

CVR 11 62 81 84

Anne Garde Slothuus

Forsikringsekspert

Dir. 41 91 91 45

ags@fogp.dk

Sagsnr. GES-2010-00340

DokID 510425

Brancheorganisation

for forsikringsselskaber

og pensionskasser

Vi foreslår helt generelt, at der kigges mere specifikt på definitionen af legetøjsdroner. Vi kan bl.a. se, at det er muligt at købe en drone til 299 kr. i BR, som markedsføres til børn under 14 år, men da dronen bl.a. har et kamera, så skal du være over 15 år for at flyve med den og du skal registreres som droneoperator. Det er vores overbevisning, at de færreste, som køber en drone i BR, er klar over dette og der bør måske være en oplysningsforpligtelse for alle forhandlere af droner.

Vi står selvfølgelig til rådighed for yderligere dialog om ovenstående og hvis I skulle have yderligere spørgsmål.

Med venlig hilsen
Anne Garde Slothuus

F&P

Sagsnr.	GES-2010-00340
DokID	510425

Fra: Michael Bager <mb@fyens.dk>
Sendt: 1. april 2025 14:39
Til: ts Info; Simone Holst
Emne: j.nr. 2024-175997 - bemærkning til dronebekendtgørelse

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Simone - jeg har kigget på den kommende bekendtgørelse om dronflyvning, som for tiden er i høring, og har i den forbindelse to forslag til ændringer i en af paragrafferne:

Ordlyd fra høringsforslaget:

»§ 20 Stk. 4. Pressen kan flyve med drone ved et indsatssted, i det omfang dronen ikke forstyrrer, forhindrer eller på anden måde er til gene for en indsats på indsatsstedet. Pressen skal have tilladelse fra det stedlige politis vagtcentral, før dronen må sættes op, og skal følge politiets instruktioner for flyvning på og ved indsatsstedet, herunder lande dronen det bedst egnede sted, hvis politiet vurderer, at det ikke længere er sikkert, at dronen flyves på eller ved indsatsstedet. Hvis der er dronezoner inden for indsatsstedet, skal pressen have tilladelse til at flyve inden for disse områder efter reglerne i kapitel 3 og 4, medmindre pressen allerede har en tilladelse efter § 30 a, stk. 3 og har indhentet samtykke fra forvalteren af dronezonen.«

Foreslås rette til:

»§20 Stk. 4. Pressen kan flyve med drone ved et indsatssted, i det omfang dronen ikke forstyrrer, forhindrer eller på anden måde er til gene for en indsats på indsatsstedet. **Pressen skal legitimere sig med et gyldigt pressekort** og have tilladelse fra det stedlige politis vagtcentral, **eller politiets indsatsleder på stedet**, før dronen må sættes op, og skal følge politiets instruktioner for flyvning på og ved indsatsstedet, herunder lande dronen det bedst egnede sted, hvis politiet vurderer, at det ikke længere er sikkert, at dronen flyves på eller ved indsatsstedet. Hvis der er dronezoner inden for indsatsstedet, skal pressen have tilladelse til at flyve inden for disse områder efter reglerne i kapitel 3 og 4, medmindre pressen allerede har en tilladelse efter § 30 a, stk. 3 og har indhentet samtykke fra forvalteren af dronezonen.«

Begrundelse:

Ændringsforslaget går på, at pressen

- 1) Legitimerer sig som professionelle pressefolk med et gyldigt pressekort. Der er for at sikre, at dronepiloterne er professionelle mediefolk, som bl.a. respekterer de presseetiske regler, og er vant til at samarbejde med politiet. Ved at legitimere sig, kan disse piloter evt senere holdes ansvarlige for gener mv.
- 2) Pressen som alternativ til at få tilladelse til en flyvning fra politiets vagtcentral, kan søge denne fra politiets indsatsleder på stedet. Indsatslederen på stedet vil altid have et bedre overblik over situationen på indsatsstedet og bedre kunne vurdere vilkårene hvorunder en tilladelse kan gives. Indsatslederen er også den person på stedet, der i givet fald skal kommunikere med pressen.

Med venlig hilsen

Michael Bager
pressefotograf,

Fyens Stiftstidende

Mobil: +45 232 45222, bager@fyens.dk, www.fyens.dk
[@SeDanmark](#)

Banegaardspladsen 1, DK-5000 Odense C, Denmark
CVR-nr. 36503335



En del af jfm

Vi passer godt på dine data, læs vores privatlivspolitik: <https://jfm.dk/privatlivs-og-cookiepolitik/>

Simone Holst

Fra: Omar Fodeh <omfo@geoforum.dk>
Sendt: 28. marts 2025 12:32
Til: ts Info
Cc: sho@trafikstyrelsen.dk; Mads Bjørn-Møldrup
Emne: J.nr. 2024-175997 - Høringssvar vedr. udkast om ændring af dronebekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Høringssvar vedrørende udkast om ændring af dronebekendtgørelsen.DOCX

Sag: 2024-175997
Sagsdokument: 3463099

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen

Hermed finder I vedhæftet et høringssvar fra Geoforum vedr. høringen over udkast til ændringen af dronebekendtgørelsen.

I er meget velkomne til at kontakte os for en uddybende dialog om vores svar i relation til bekendtgørelsen.

I øvrigt vil vi gerne fremhæve, at Geoforum ikke er høringspart, hvilket er ærgerligt, da vi i foreningen har vigtig viden om området at bidrage med. Vi har tidligere fremført dette over for jer og kan konstatere, at I endnu ikke har handlet på det.

Vi håber, at vi fremover vil være på listen over høringsparter ifm. lignende høringer.

Med venlig hilsen

Omar Fodeh



Geoforum Danmark
Kalvebod Brygge 31
1560 København V

tlf.: +45 3318 5514
mobil: +45 2364 4495

omfo@geoforum.dk
www.geoforum.dk

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
J.nr. 2024-175997

Geoforum Danmark
J.nr. Geoforum-40-00072
Ref. OMFO/JES
Den 28. marts 2025

Høringssvar vedrørende bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

Geoforums Droneudvalg har på vegne af Geoforum gennemlæst det materiale, der er fremsendt af Trafikstyrelsen den 28. februar 2025, og vi tillader os at komme med et høringssvar hertil, skønt vi ikke er på listen over høringsparter. Da vores organisation repræsenterer en stor gruppe droneoperatører, der i deres daglige arbejde anvender droner til en lang række formål, har vi relevant viden at bidrage med. Det har Geoforum gjort Trafikstyrelsen opmærksom på ved flere lejligheder, senest i forbindelse med den sidste høring om ændringer til bekendtgørelsen. Der er sikkert tale om en fejl, at Geoforum ikke har været høringspart denne gang heller, og vi håber, at Trafikstyrelsen vil sørge for, at Geoforum fremover bliver hørt.

I Geoforum har vi følgende konkrete bemærkninger:

Bemærkning til kapitel 2, §4a

Geoforum undrer sig over, at der ikke er nogen egentlig begrundelse for valget af 3 år som den periode, hvor en operatørregistrering er gældende. Det virker som om, at det eneste argument herfor er, at det er en mellemting mellem vores nabolande. Da det virker som en mindre ting og uden en god begrundelse, vil Geoforum stærkt anbefale, at perioden i stedet sættes til 5 år. Argumenterne for dette valg er, at det matcher den periode, hvor et fjernpilotscertifikat er gældende, og at der således ikke er flere forskellige perioder i spil. Det gør det simpelthen lettere at huske. Herudover vil det også falde i tråd med en overordnet politisk idé om afbureaukratisering og strømlining af denne slags processer i offentlig forvaltning.

Bemærkning til kapitel 5a, Behandling af ansøgninger fra pressen i situationer af hastende karakter eller af særlig væsentlig betydning for offentligheden

Overordnet set finder Geoforum det meget bemærkelsesværdigt, at der tages et særligt hensyn til et så specifikt udvalgt segment af private droneoperatører med den eneste begrundelse, at deres opgave haster og er af offentlig interesse.

Droneudvalget mener, som uddybning af ovenstående, at det er kritisabelt, at det kun er en så begrænset del af operatørerne, der kan anmode om en hurtigere sagsbehandling. Selvom vi anerkender, at pressen i nogle situationer skal kunne reagere hurtigt, vil vi anfægte, at de alene skal have disse muligheder, da flere af Geoforums medlemmer står overfor lignende situationer. Her anføres blot tre situationer, hvor det vil gøre eller kunne have gjort en forskel med en sådan mulighed:

1. Skader på offentlige bygningers tagkonstruktioner i forbindelse med ekstremt vejr. I flere kommuner skal kommunens droneoperatør ansøge om dispensation fra Trafikstyrelsen for at kunne flyve ved kommunale bygninger. Det kan være begrundet i

nærhed til politistationer o.l. Her kan det være kritisk for udbedningsarbejdet at få en hurtig sagsbehandling, da der under disse omstændigheder kun er få muligheder for at få udført inspektionen og således skabe et overblik over skadernes omfang, uden at medarbejderne udsættes for den fare, der er forbundet med at være fysisk på taget.

2. Situationer som dem, der gjorde sig gældende ved jordskredet på Nordic Wastes områder ved Ølst. Her kunne det være berettiget med en mulighed for at ansøge om hurtigere sagsbehandling samt mulighed for telefonisk eller via orientering at få samtykke fra Politiet og/eller Forsvaret, således at det kritiske arbejde med kortlægning af omfanget samt monitoreringen af situationen kan iværksættes meget tidligt i indsatsen.
3. Dokumentation og monitorering af faktiske forhold som følge af ekstreme vejrhændelser. I forbindelse med fx oversvømmelser kan det være af stor vigtighed for det efterfølgende arbejde hurtigt at kunne dokumentere hændelsen og ikke mindst omfanget af hændelsen. Denne dokumentation kan således blive et uvurderligt materiale i den lokale klimaindsats fremadrettet.

I kapitel 5a, §30a, stk. 3. gives der igen tilladelse til, at en særlig del af private droneoperatører via en uhørt særstatus kan få en længerevarende tilladelse til at flyve inden for særlige sikringskritiske områder, hvorunder de udelukkende skal koordinere med den lokale forvalter. Selvom det er åbenlyst, at dette letter denne gruppe af private operatørers arbejde, så er det beklageligt, at tilladelsen ikke kan opnås af andre grupper af operatører, som på samme måde har opgaver, der har væsentlig betydning for samfundet.

Geoforum foreslår derfor, at ovenstående ændres således, at alle droneoperatører kan opnå denne længerevarende tilladelse til at overflyve ellers lukkede dronezoner, hvorunder flyvningen koordineres med den lokale forvalter, såfremt droneoperationen har et samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål. Det vil i praksis betyde, at der i *kapitel 4 §24, stk.4.* tilføjes et underpunkt, som tilføjer muligheden for længerevarende tilladelser. Endvidere ønskes det, at tilladelser til flyvning i sikringskritiske områder på samme vis kan opnås udenom Trafikstyrelsen og alene direkte fra pågældende forvalter.

Geoforum indgår gerne i en uddybende dialog om ovenstående bemærkninger og tager som tidligere nævnt gerne imod muligheden for at kunne afgive høringssvar fremover ved lignende høringer.

Med venlig hilsen

Mads Bjørn-Møldrup
Præsident for Geoforum

Simone Holst

Fra: Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>
Sendt: 26. marts 2025 11:25
Til: Simone Holst; ts Info
Cc: Hoeringer
Emne: Svar vedr. Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Kommentar_Dronebekendtgørelse_ver5.DOCX

Sag: 2024-175997
Sagsdokument: 3459540

Kære Simone

Fremsender herved vedhæftet Navairs samlede bemærkninger til dronebekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Charlotte Mülle Birn

Specialkonsulent • Compliance & Development
T +45 3247 7910 • cmb@naviair.dk

Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark
T +45 3247 8000 • www.naviair.dk



Fra: Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>
Sendt: 28. februar 2025 15:46
Emne: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen

Til høringsparterne

Der er i dag lagt et udkast til ændring af dronebekendtgørelsen i høring på høringsportalen:

[Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Høringsmaterialet kan findes på det vedhæftede link.

Trafikstyrelsen skal have jeres bemærkninger **senest den 4. april 2025**.

Hvis I har nogen spørgsmål til høringmaterialet, kan I kontakte Trafikstyrelsen på styrelsens hovedmail info@trafikstyrelsen.dk eller på undertegnedes e-mail shol@trafikstyrelsen.dk

Venlig hilsen

Simone Holst
Specialkonsulent, jurist
Luftfart 1 - Droneteamet

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V.

www.trafikstyrelsen.dk

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [e-boks.dk](mailto:e-boks@trafikstyrelsen.dk).

Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig på denne side: [Behandling af persondata \(Trafikstyrelsen\)](#)

Reference (Side nr. el. §)	Kommentar
Generelle betragtninger	<p>Dronereglerne er i forvejen meget komplekse, hvilket gør at droneoperatører ofte er i tvivl om, hvilken regel der gælder og hvis de er i en af de forbudte zoner, hvad der kræves, for at gennemføre en operation i disse områder.</p> <p>Naviairs enheder oplever ofte at droneoperatører med uautoriserede droner ikke er klar over, at de bryder lovgivningen.</p> <p>Det er svært at gennemskue hvordan evt. analyser af de mange uautoriserede drone-indrapporteringer er indarbejdet i det nye udkast til dronebekendtgørelsen.</p> <p>Vi mener ikke at denne opdatering letter kompleksiteten for hverken droneoperatører eller ATC som skal kunne håndhæve reglerne, og vi vil gerne opfordre til en simplificering og gennemskuelighed.</p>
§9	<p>Det er ikke klart hvorfor der er behov for at der skal være forskel på reglerne/afstandskravene til en militær flyvestation og en civil lufthavn i forhold til ATS.</p> <p>Naviair oplever at dette er med til at skabe forvirring for dronepiloterne, og med det nye regelsæt vil det sætte lufthavne med delt militær/civil status midt mellem to regelsæt, da der både håndteres trafik til en civil lufthavn og en militær flyvestation. Alle aktører vil være bedst tjent med et ensartet og simpelt regelsæt.</p> <p>Det er Naviars opfattelse en stor del af de uautoriserede droneflyvninger omkring f.eks. Aalborg Lufthavn er opstået, netop grundet denne forskel på afstandskrav fra tidligere (8km mod 5km). Dette bekræftes også af vores interne statistik, da der optalt på 3 mdrs. perioder er en tendens på 74-99% af indrapporteringer, der 'kun' er uautoriseret i forhold til de militære regler, men autoriseret i henhold til de civile regler.</p> <p>Naviair mener at hvad der vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt omkring en (IMC) landingsbane, må være det samme og enslydende for både en militær flyvestation og en civil lufthavn. I tilfælde af at militæret har brug for et større område af militærmæssige-sikkerhedshensyn, vil vi foreslå at man i stedet opretter et militært område i lighed med de zoner der er oprettet over andre kritiske installationer (fængsler. Ambassader o. lign.) og det bliver militærets ansvar at håndtere en evt. uautoriseret drone.</p> <p>ATS bør kun involveres i forhold, der relaterer sig til flyvesikkerhed.</p> <p>Derfor er det vores klare opfordring, at afstandskravene ensrettes - specielt nu hvor det ser ud til at reglerne bliver endnu mere detaljerede/komplekse.</p>
§9	<p>Naviair anerkender, at der er brug for strenge højderestriktioner for ind- og udflyvnings-sektorerne. Dog vil vi opfordre til at man bør skele til de hindringsfrie planer, når man vurderer, hvilke højderestriktioner, som skal gælde på "siden" af baneretningerne. Til siderne stiger de hindringsfrie planer kraftigt, og relativt tæt på en landingsbane må andre hindringer være 45m høje. Hvis de tilladte højder kunne være tættere på de hindringsfrie planer, vil dette formentlig mindske behovet for ansøgninger om tilladelser.</p> <p>F.eks. rapportere ATC fra Aalborg Lufthavn/Flyvestation Aalborg at grundet den geografiske placering af lufthavnen/flyvestationen, befinder langt de fleste uautoriserede droner sig over Aalborg by i højder lavere</p>

	<p>end de højeste huse i byen. Det er Aalborg ATCs vurdering, at størstedelen af alle uautoriserede droner omkring Aalborg Lufthavn/Flyvestation Aalborg er helt uden betydning for lufttrafikken, hvilket bekræftes af stort set samtlige besætninger der 'påvirkes' af disse droner, da de oftest uden undtagelse, vælger at fortsætte deres anflyvninger.</p> <p>Naviair stiller sig meget gerne til rådighed for en dialog med Trafikstyrelsen for at se på evt. muligheder for at etablere forskellige "dronezoner" i kontrolzonerne baseret på den reelle flyvesikkerhedsmæssige risiko.</p>
§9a stk. 3	Det er uhensigtsmæssigt at en enkelt VMC-flyveplads (EKTS) får særregler.
§28, stk. 1	<p>Trafikstyrelsen nævner i høringsmaterialet politidronebekendtgørelsen. Naviairs ATC-enheder bliver jævnligt kontaktet af politiet, som ønsker at flyve indenfor de flyvesikringskritiske zoner i forbindelse med indsatser. Naviairs ATC-enheder er dog ikke bekendt med retningslinjerne herfor, da ATS-instruksen ikke indeholder særlige retningslinjer for politiets indsatser.</p> <p>Trafikstyrelsen bør præcisere i ATS-instruksen, hvordan ATC-enhederne skal forholde sig til dette, da problematikken jævnligt forekommer og har været relevant i flere situationer de seneste år.</p> <p>Her udestår et væsentligt punkt til sagsbehandling, som har stor betydning for ATC-enhederne.</p>
§ 30 a.	Naviair forventer, at såfremt det sker efter almindelig kontortid i Trafikstyrelsen, så skal henvendelsen ske til Politiet, som herefter giver Naviair besked om tilladelsen.
Bilag 4	Naviair er i tvivl om hvad dette bilag skal vise. Det er kun EKCH og EKAH der er med, og det ser ud til at der burde være flere sider? Er det intentionen at udsende kortmateriale over alle lufthavne med bekendtgørelsen?

Simone Holst

Fra: Lise Meilandt Bygholm <LISBYG@rm.dk>
Sendt: 4. april 2025 13:18
Til: Simone Holst
Emne: SV: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Hjælpebilag - den gældende dronebekendtgørelse med markerede ændringer af bekendtgørelsen_ Regionernes Akutlægehelikopter.DOCX

Sag: 2024-175997
Sagsdokument: 3485284

Kære Simone,

Regionernes Akutlægehelikopter takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til ændringen af dronebekendtgørelse. Vores bemærkninger fremgår af det vedhæftede dokument.

Såfremt høringssvaret giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen

Lise Meilandt Bygholm
Specialkonsulent, Den Landsdækkende Akutlægehelikopterordning

+45 5185 3322 • lisbyg@rm.dk

+45 7841 4936 • alh@rm.dk

Præhospitalet • Region Midtjylland
Brendstrupgårdsvej 7 • DK-8200 Aarhus N

**REGIONERNES
AKUTLÆGEHELIKOPTER**

Fra: Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>
Sendt: 28. februar 2025 15:39
Emne: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen

Til høringsparterne

Der er i dag lagt et udkast til ændring af dronebekendtgørelsen i høring på høringsportalen:

[Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Høringsmaterialet kan findes på det vedhæftede link.

Trafikstyrelsen skal have jeres bemærkninger **senest den 4. april 2025**.

Hvis I har nogen spørgsmål til høringmaterialet, kan I kontakte Trafikstyrelsen på styrelsens hovedmail info@trafikstyrelsen.dk eller på undertegnedes e-mail shol@trafikstyrelsen.dk

Venlig hilsen

Simone Holst
Specialkonsulent, jurist
Luftfart 1 - Droneteamet

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V.

www.trafikstyrelsen.dk

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på e-boks.dk.

Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig på denne side: [Behandling af persondata \(Trafikstyrelsen\)](#)

HJÆLPEBILAG TIL ÆNDRING AF DRONEBEKENDTGØRELSEN (for at give høringsparterne lettere mulighed for at se, hvor ændringerne foretages i bekendtgørelsen)

Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer¹

I medfør af § 1 a, § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, § 149, stk. 10, § 151, § 152, stk. 2, § 153 b, stk. 1, og 2 og § 155, stk. 2, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, og efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

slettet: lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 970 af 26. juni 2020, lov nr. 2073 af 21. december 2020 og lov nr. 1569 af 12. december 2023

Kapitel I

Anvendelsesområde

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

Definitioner

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Banehøjde: Højden (koten), hvori banen ligger over havets overflade.
- 2) BVLOS: Flyvning beyond visual line of sight (BVLOS) er flyvning uden for fjernpilots synsvidde.
- 3) Bybane: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport på skinner i byer og forstæder.
- 4) Certifikat for teoretisk viden: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpilotten har teoretisk viden om operation af droner, som beskrevet under UAS. OPEN. 020, nr. 4, og UAS. OPEN. 040, nr. 3, i bilaget, del A til droneforordningen.
- 5) Drone: Et ubemandet luftfartøj (UAS), der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

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

6) Droneoperatør: Enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere en eller flere droner, jf. artikel 2, nr. 2, i droneforordningen.

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

8) Flyvesikringskritisk område: Et område, hvor der er særlig stor risiko for sammenstød med andre luftfartøjer, som vil kunne resultere i et havari, eller områder med lavt hængende genstande, f.eks. strømførende kabler og lignende, som kan medføre dronehavari.

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

10) Geografiske dronezoner: En del af lufrummet afgrænset af Trafikstyrelsen som fremmer, begrænser eller udelukker droneoperationer for at imødegå risici vedrørende flyvesikkerhed (safety), privatlivets fred, beskyttelse af personoplysninger, luftfartssikkerhed (security) eller miljøet i forbindelse med droneoperationer og er udpeget på baggrund af artikel 15 i droneforordningen.

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

12) Indsatssted: Et område, hvor politiet eller redningsmyndigheden, eventuelt med deltagelse af Forsvaret, [eller Regionernes Akutlægehelikopter](#), gennemfører en indsats, f.eks. efterforskning af kriminalitet eller redning af personer.

13) Ind- og udflyvningen: De arealer, over hvilket indflyvning til og udflyvning fra en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation finder sted ifølge en af transportministerens godkendt plan.

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

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

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

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

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

19) Offentlig godkendt flyveplads: En flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, som er godkendt i henhold til § 60 i lov om luftfart eller certificeret efter EU-

forordninger på flyvepladsområdet, og har opnået en driftstilladelse efter § 55, stk. 1, 1. pkt., i lov om luftfart.

20) Område med adgangskontrol: Et område med en form for sikring af området, som forhindrer fri adgang til det f.eks. i form af hegn om området, elektronisk sikring, vagter m.v.

21) Permanent, menneskeskabt hindring: En høj hindring, f.eks. en antenne, skorsten eller vindmølle, der er lavet til at blive stående i en længere årrække eller permanent.

22) SDR: Special drawing rights, særlige trækingsrettigheder på den internationale valutafond (IFM).

23) Sikringskritisk område: områder, hvor hensynet til at undgå terrorhandlinger, smugling, ulovlig aflytning m.v. tilsiger, at offentligheden ikke har fri adgang til at overflyve området, f.eks. kongehusets ejendomme, politistationer, fængsler og arresthuse og militære installationer og områder.

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

25) Statsluftfart: Luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, mens der udføres militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, grænsekontrol- og kystvagsaktiviteter eller lignende aktiviteter eller tjenester under en medlemsstats kontrol og ansvar. Aktiviteten skal udøves eller ydes i offentlighedens interesse af eller på vegne af et organ, der har en offentlig myndigheds beføjelser, og det personale og de organisationer, der er involveret i de aktiviteter og tjenester, som udøves eller leveres af disse luftfartøjer, jf. artikel 2, stk. 3, litra a, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur.

slettede: flyvning

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

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

28) Kommercielt formål: En opgave, der leveres af en droneoperatør mod betaling eller en anden ydelse.

29) IMC-flyveplads: En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer kan anvendes under instrumentvejrforhold (IMC).

30) VMC-flyveplads: En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer kan anvendes under visuelle vejrforhold (VMC).

31) Lægehelikopterflyveplads: HEMS Base og HP / HOSPITAL HP godkendt i henhold til BL 3-8 med eventuelt tilhørende IFR Procedurer.

Kapitel 2

Operationer med droner

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

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

Stk. 3. En forflyttet drone, som har et fremdriftssystem, skal uanset dronens startvægt, inkl. nyttevægt, gennemføre alle droneoperationer i overensstemmelse med reglerne i droneforordningen og efterfølgende ændringer hertil, kapitel 9 a i lov om luftfart og bestemmelserne i denne bekendtgørelse.

Stk. 4. Droneoperationer i U-space-luftrum skal gennemføres i overensstemmelse med Europa-Kommissionens forordning 2021/664/EU om et regelsæt for U-space. Eventuelle tilladelser skal være indhentet, inden droneoperationen kan gennemføres ved brug af USSP-tjenester.

slettet: 3

Stk. 5. Det er droneoperatørens ansvar at sikre, at kravet i stk. 1-3 er opfyldt.

slettet: 4

Forsikring

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

3-5. Forsikringssummen skal som minimum være på 0,75 mio. SDR, jf. dog stk. 2.

slettet: 2-4

Stk. 2. En drone ejet af en privatperson kan omfattes af ejerens privatansvarsforsikring i den almindelige indbodækning, hvis dette fremgår af forsikringspolice, og der i police er objektivt ansvar for skader forårsaget af dronen, eller af en særskilt luftfartøjsforsikring, når der er tale om en drone inden for følgende kategorier:

1) C0 mærkede droner,

2) Privatbyggede droner med en startvægt på under 250 g og med en hastighed, som ikke kan overstige 19 m/s, og

3) Droner med en startvægt på under 250 g og med en hastighed, som ikke kan overstige 19 m/s, hvis dronen er bragt i omsætning inden den 1. januar 2024.

Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med identifikationsmærket C0.

slettet: 2

Stk. 4. Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med en startvægt på under 250 g og med en hastighed, som ikke kan overstige 19 m/s, hvis dronen er bragt i omsætning inden den 1. januar 2024.

slettet: 3

Stk. 5. Stk. 1 gælder ikke for offentlige myndigheder og institutioner, som er selvforsikrede.

slettet: 4

§ 4 a. En registrering som droneoperatør gælder i 3 år. En droneoperatør, som fortsat ønsker at være registreret som droneoperatør, skal forny registreringen eller registrere sig på ny, hvis registreringen er udløbet.

Logbog

§ 5. En droneoperatør skal føre digital logbog over alle operationer med drone i form af de oplysninger, som dronen selv logger automatisk (flight data recorder). Logningen skal indeholde navn på fjernpiloten, der har fløjet den enkelte droneoperation, samt oplysninger om eventuelt dronecertifikat.

Stk. 2. Logger dronen ikke selv automatisk, skal en droneoperatør føre en logbog. Logbogen skal som minimum indeholde følgende oplysninger:

- 1) Dato og start- og sluttidspunkt for droneoperationen.
- 2) Hvilken drone, der er anvendt.
- 3) Oplysninger om, i hvilket område dronen har fløjet eller ruten, som dronen har fløjet.
- 4) Maksimal flyvehøjde for operationen i forhold til terræn.
- 5) Navn på fjernpilot og eventuelt dronecertifikat.

Stk. 3. Logningsoplysninger efter stk. 1 skal opbevares i et læsbart, elektronisk format, og oplysningerne for hver droneoperation skal opbevares i 5 år efter den enkelte operation og skal på forlangende vises til Trafikstyrelsen.

Stk. 4. Logningsoplysninger efter stk. 2 skal opbevares enten i en fysisk logbog eller i et læsbart, elektronisk format, og oplysningerne for hver droneoperation skal opbevares i 5 år efter den enkelte operation og skal på forlangende vises til Trafikstyrelsen.

Stk. 5. Stk. 1-4 gælder ikke for privatpersoner, som flyver drone som en hobby, hvis dronen vejer under 250 g, eller flyver med en legetøjsdrone.

Stk. 6. Stk. 1-4 gælder ikke for privatpersoner, der flyver med en drone, når dronen flyves i en modellflyveklub.

Supplerende alderskrav til fjernpiloter

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

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

Forlængelse af certifikater

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

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

Kapitel 3

Geografiske dronezoner

slettede: Afstandskrav til geografiske dronezoner

»§ 8. Afstandskrav til geografiske dronezoner, jf. §§ 9-23, fastsættes i henhold til bilag 1. Afstandskrav kan både være horisontale og vertikale.

Stk. 2. Overlapper flere geografiske dronezoner hinanden, skal droneoperatøren følge den mest restriktive regel i området, hvor der er overlap. Dette gælder dog ikke, hvis Trafikstyrelsen har givet en tilladelse med andre vilkår.

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

Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder

§ 9. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 8 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads, der er en IMC-flyveplads, eller en bane på en militær flyvestation, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Hvis fjernpilotten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 8 km indtil 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads, som er en IMC-flyveplads. Flyvehøjden må ikke overstige

- 1) 120 meter over terræn fra 8 km indtil 6 km horisontal afstand af banen uden for arealer, der ligger i ind- og udflyvningen, som den er publiceret på www.dronezoner.dk,
- 2) 100 meter over banehøjde fra 8 km indtil 6 km horisontal afstand af banen i ind- og udflyvningen, som den er publiceret på www.dronezoner.dk,
- 3) 40 meter over banehøjden fra 6 km indtil 3 km horisontal afstand af banen, og
- 4) 30 meter over banehøjde fra 3 km indtil 2 km horisontal afstand af banen.

Stk. 3. Hvis fjernpilotten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 8 indtil 2 km horisontal afstand af en bane på en militær flyvestation. Flyvehøjden må ikke overstige

- 1) 40 meter over banehøjde fra 8 km indtil 3 km horisontal afstand af banen, og
- 30 meter over banehøjde fra 3 km indtil 2 km horisontal afstand af banen.

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-3 fraviges, hvis

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

slettede: Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads og 8 km horisontal afstand fra en bane på en militær flyvestation.

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

Stk. 3. Hvis fjernpilotten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 3 km indtil 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller en bane på en militær flyvestation. Flyvehøjden må ikke overstige 30 meter over banehøjden.

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

§ 9 a. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 4 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads, som er en VMC-flyveplads, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 4 km indtil 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads, der er en VMC-flyveplads. Flyvehøjden må ikke overstige

- 1) 40 meter over banehøjde fra 4 km indtil 3 km horisontal afstand af banen, og
- 2) 30 meter over banehøjde fra 3 km indtil 2 km horisontal afstand af banen.

Stk. 3. Ved droneoperationer ved Thisted flyveplads må flyvehøjden ikke overstige:

- 1) 40 meter over banehøjde fra 6 km indtil 3 km horisontal afstand af banen, og
- 2) 30 meter over banehøjde fra 3 km indtil 2 km horisontal afstand af banen.

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-3 fraviges, hvis

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

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

§ 9 b. Droneoperationer må ikke finde sted ved offentlige godkendte vandflyvepladser i de optegnede områder i bilag 4, jf. dog stk. 2-5.

Stk. 2. Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted i områderne optegnet i bilag 4 i op til 120 meters højde over havets overflade i de perioder, hvor vandflyveren ligger til dok, eller vandflyveren er uden for de områder, som er optegnet i bilag 4. Hvis dronen flyves, når vandflyveren sejler fra dok eller er under indflyvning til området, skal dronen straks landes.

Stk. 3. I de indtegnede områder i bilag 4 må en fjernpilot, som er indehaver af et kompetencecertifikat, flyve over land, selv når vandflyveren er under ind- eller udflyvning fra området. Dronen må aldrig flyves højere end den bygning eller hindring, som fjernpiloten flyver ved, og dronen skal være for tøjet.

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-3 fraviges, hvis

- 1) droneoperationen har et samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven i væsentlighed forspildes, fordyres eller på anden måde forringes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone, og

3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

Stk. 5. Stk. 4, nr. 2, anvendes ikke, hvis den offentlig godkendte vandflyveplads har bestilt opgaven.

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

Stk. 2. Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må operationer med droner finde sted indtil 1 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS). Foregår droneoperationen 1-2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads, må flyvehøjden ikke overstige 40 meter over lægehelikopterflyvepladsens banehøjde, jf. dog stk. 3.

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

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

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

Stk. 5. Droneoperationer nærmere end 2 km horisontal afstand ved akutlægehelikopternes baser må ikke finde sted.

Stk. 6. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra akutlægehelikopterne.

Stk. 7. Ved droneoperationer indenfor 2 km fra Missed Approach Point (MAP) for akutlægehelikopternes IFR procedurer (PinS) skal operationen være registreret som dronedrop i HEMS WX platformen. Fjernpiloten skal under hele operationen orientere sig om helikopterens lokation via HEMS WX platformen, som viser helikopterens lokation i real-tid.

Kommenterede [LB1]: Jf. tilsvarende formulering vedr. militærets luftfartøjer i § 13, stk. 3

Kommenterede [LB2]: I forlængelse heraf skal Missed Approach Point (MAP) for akutlægehelikopternes IFR procedurer (PinS) være registreret på Trafikstyrelsens Dronezonekort.

Afstandskrav til sikringskritiske områder

§ 11. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra diplomatiske repræsentationer (ambassader), domstole, kolonne 3-virksomheder eller virksomheder, som Trafikstyrelsen efter en konkret ansøgning vurderer, skal beskyttes, politiets ejendomme og kriminalforsorgens institutioner, jf. dog stk. 5. Trafikstyrelsen kan, efter en konkret vurdering, udpege geografiske dronezoner omkring myndigheders ejendomme, hvis myndigheden kan godtgøre, at den geografiske dronezone er nødvendig af hensyn til sikkerhed (security eller safety), privatlivets fred eller miljøet.

Stk. 2. Ejeren eller forvalteren af et område i stk. 1, eller den droneoperatør, ejeren eller forvalteren har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk område uden at skulle indhente en tilladelse hos Trafikstyrelsen. Går det sikringskritiske område ind over en anden geografisk dronezone, skal ejeren eller forvalteren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres. Er ejeren eller forvalteren en anden end den, der beskyttes med bestemmelsen, skal ejeren eller forvalteren orientere den, der beskyttes af stk. 1, inden der må flyves med drone på eller ved det sikringskritiske område.

Stk. 3. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen efter forudgående aftale overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse til, at der kan flyves med drone nærmere end 150 meter horisontal afstand til områderne nævnt i stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

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

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves i sikringskritiske områder.

Stk. 5. Trafikstyrelsen kan efter en konkret vurdering ændre det horisontale afstandskrav til politiets ejendomme til maksimalt 1000 meter.

Droneoperationer ved civillisteslotte og kulturejendomme og -slotte

§ 12. Droneoperationer nærmere end 150 meter horisontal afstand fra følgende civillisteslotte må ikke finde sted, jf. dog stk. 4-6:

- 1) De fire palæer på Amalienborg.
- 2) Fredensborg Slot.
- 3) Sorgenfri Slot.
- 4) Gråsten Slot.
- 5) Jagtslottet Eremitagen.
- 6) Amaliegade 18 (Det Gule Palæ).

Stk. 2. Droneoperationer nærmere end 150 meter horisontal afstand fra følgende kulturejendomme og -slotte må ikke finde sted, jf. dog stk. 4-6:

- 1) Christiansborg Slot, Ridebanen og Slotskirken.
- 2) Kronborg Slot og fæstningsanlæg.

- 3) Frederiksborg Slot.
- 4) Koldinghus Slot og Staldgård.
- 5) Statsministerboligen Marienborg Slot.
- 6) Rosenborg Slot.

Stk. 3. Droneoperationer i følgende haver må ikke finde sted, jf. dog stk. 4-6:

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

Stk. 4. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen efter forudgående aftale overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse til droneoperationen, hvis ansøgeren kan godtgøre

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

Stk. 5. Slots- og Kulturstyrelsen eller den droneoperatør, som Slots- og Kulturstyrelsen har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk område uden Trafikstyrelsens tilladelse. Går det sikringskritiske område ind over en anden geografisk dronezone, skal ejeren eller forvalteren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres. Fjernpilotten, som gennemfører operationen, skal have et kompetencecertifikat.

slettede: *Stk. 5.* Hvis et civilisteslot er under Forsvarets bevogtning, skal Forsvarets samtykke indhentes. Droneoperationer må i sådanne tilfælde ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra slottet uden tilladelse.

slettede: 6

Afstandskrav til militære områder og fartøjer

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

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

Stk. 3. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra militære luftfartøjer og afmærkede militærkolonner, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra Forsvarskommandoen.

Stk. 4. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra militære flådefartøjer, der ligger til kaj i en havn, der ikke er en flådehavn, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra Forsvarskommandoen. Når et flådefartøj er lagt fra land, må en

droneoperation ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra flådefartøjet, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra Forsvarskommandoen. Flyveforbudszonen for droner omkring flådefartøjet strækker sig dog i intet tilfælde mere end 300 meter ind over land målt fra højeste daglige vandstandslinje.

Stk. 5. Hvis et civillisteslot, jf. § 12, stk. 1, eller et andet kongeligt slot er under Forsvarets bevogtning, skal Adjutantstabens tilladelse indhentes. Droneoperationer må i sådanne tilfælde ikke finde sted nærmere end 300 meters horisontal afstand fra slottet uden Adjutantstabens tilladelse.

Stk. 6. Fjernpiloten, der skal have en tilladelse efter stk. 1-5, skal have et kompetencecertifikat.

slettede: 5

slettede: 4

Droneoperationer i Natura2000-områder

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

Stk. 2. Droneoperationer til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, skovbrug, landbrug og dyrehold kan dog finde sted, uden at der skal ansøges om tilladelse efter stk. 1.

Stk. 3. Droneoperationer i den specifikke kategori, der foretages højere end 300 meter over danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder opført i bilag 2, kan finde sted, uden at der skal indhentes tilladelse efter stk. 1.

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

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

Droneoperationer i nærheden af dyrehold eller dyreflokke

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

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

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

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke, hvis dronen flyver over det pågældende område i mindst 100 meters højde med mindst 5 m/s i en lige linje på vej til dronens bestemmelsessted.

Afstand til og overflyvning af offentlig infrastruktur

§ 16. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 15 meter horisontal afstand fra jernbaner og bybaner, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Kører en bybane under jorden, finder 1. pkt. ikke anvendelse. Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

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

§ 17. Droneoperationer må ikke finde sted over offentlige veje, hvor den tilladte hastighed er højere end 70 km/t, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

Stk. 2. Droneoperationer over offentlige veje, hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover, må, uanset kravet i stk. 1, finde sted, når formålet med droneflyvningen er at krydse den offentlige vej. I disse tilfælde må droneflyvningen dog kun finde sted, når der ikke forekommer trafik på den offentlige vej og efter den korteste rute over den offentlige vej og uden unødigt ophold.

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

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

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

Overflyvning af ejendomme, der anvendes til beboelsesformål

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

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

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

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

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

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

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

Stk. 8. Stk. 1-4 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves over private ejendomme.

Droneoperationer i nærheden af indsatssteder

§ 20. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra indsatssteder, hvor politi, Forsvaret og øvrige beredskabsmyndigheder arbejder, eller hvor operationen er i strid med disse myndigheders særlige fastsatte restriktioner, *jf. dog stk. 4.*

Stk. 2. En droneoperation nærmere end 1000 meter horisontal afstand kan gennemføres, hvis dronen anvendes til at udføre en kontraktuel opgave, der allerede er aftalt udført på en specifik dato, eller droneoperationen var i gang, før indsatsstedet blev etableret. Forstyrrer eller forhindrer dronen en indsatsopgave på indsatsstedet, herunder flyver hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder flyver, skal dronen straks landes.

Kommenterede [LB3]: Hvordan får politiet viden om, at der foregår en lovlig droneoperation ved indsatsstedet, og hvordan sikres kommunikation mellem fjernpiloten og indsatsledelsen?

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

Stk. 4. Pressen kan flyve med drone ved et indsatssted, i det omfang dronen ikke forstyrrer, forhindrer eller på anden måde er til gene for en indsats på indsatsstedet eller for patienternes tarv og rettigheder. Pressen skal have tilladelse fra det stedlige politis vagtcentral, før dronen må sættes op, og skal følge politiets instruktioner for flyvning på og ved indsatsstedet, herunder lande dronen det bedst egnede sted, hvis politiet vurderer, at det ikke længere er sikkert, at dronen flyves på eller ved indsatsstedet. Hvis en akutlægehelikopter tilkaldes, skal dronen landes inden helikopterens ankomst, og dronen må først sættes i luften, efter akutlægehelikopteren igen har forladt indsatsstedet. Hvis der er dronezoner inden for indsatsstedet, skal pressen have tilladelse til at flyve inden for disse områder efter reglerne i kapitel 3 og 4, medmindre pressen allerede har en tilladelse efter § 30 a., stk. 3 og har indhentet samtykke fra forvalteren af dronezonen.

Kommenterede [LB4]: Dette kan muligvis også være relevant for SAR

Droneoperationer i områder med adgangskontrol

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

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

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

Geografiske dronezoner

§ 22. Når Trafikstyrelsen udpeger geografiske dronezoner efter artikel 15 i droneforordningen, skal disse udpeges af hensyn til sikkerheden (safety), privatlivets fred, miljøet eller sikkerheden (security).

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

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

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

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

Kapitel 4

Droneoperationer i den åbne kategori ved permanente menneskeskabte hindringer i flyvesikringskritisk område

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

Stk. 2. Fjernpiloten, der opererer dronen, skal

- 1) have et kompetencecertifikat,
- 2) flyve dronen VLOS og
- 3) kontrollere, at dronen er fortøjet.

Stk. 3. Droneoperationen må ikke gennembyrde ind- og udflyvningen til den offentlige godkendte flyveplads eller militære flyvestation, som den er fastlagt i planerne, som transportministeren har godkendt. Droneoperationen må ikke finde sted nærmere end 3 km af en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation.

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

»Kapitel 5

Droneflyvning med statsluftfartøjer

§ 25. Reglerne i dette kapitel finder anvendelse på offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse kan flyve med droner som statsluftfartøjer, når de udfører militær-, told, politi, eftersøgnings- og rednings- brandsluknings- grænsekontrol- og kystvagtsaktiviteter eller lignende aktiviteter eller tjenester. Bestemmelserne i dette kapitel kan ikke anvendes, når den offentlige myndighed flyver dronen i erhvervsmæssigt øjemed.

slettet: statsflyvninger med droner

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

slettet: §

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

slettet: skal give tilladelse til

slettet: og fastsætter efter aftale med d

§ 26. Trafikstyrelsen og en offentlig myndighed eller beredskabsmyndighed skal indgå en aftale om, at en offentlig myndighed eller beredskabsmyndighed kan anvende reglerne i dette kapitel. Den offentlige myndighed eller beredskabsmyndighed fastsætter, efter aftale med Trafikstyrelsen, kompetence- og uddannelseskrav til de fjernpiloter, der skal flyve i henhold til dette kapitel.

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

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

Generelle sikkerhedsregler

slettet: ved statsflyvninger

§ 27. Droneoperationer efter reglerne i dette kapitel skal ske med agtpågivenhed, forsigtighed og iagttagelse af de flyvesikkerhedsrisici, som operationen kan medføre. Den offentlige myndighed eller beredskabsmyndigheden skal sammen med Trafikstyrelsen sikre, at der sker adskillelse mellem myndighedens drone og eventuelle civile luftfartøjer, både bemandede og ubemandede, som flyver i området, hvor dronen skal flyve.

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

3. Den operationelle risikovurdering skal være fastsat i en procedure eller et scenarie, som er udarbejdet af myndigheden og Trafikstyrelsen.

Stk. 3. I tilfælde af havari, nærved-havari eller hændelse, skal den offentlige myndighed eller beredskabsmyndigheden udarbejde en hændelsesindberetning, der bl.a. indeholder oplysninger om operationen, risikovurderingen og afbødende foranstaltninger.

slettet: det omfang det aftales, at der skal ske en indberetning i ...

slettet: eller

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

Droneoperationer tæt på eller over flyvesikringskritiske områder og andre geografiske dronzoner

§ 28. En offentlig myndighed eller beredskabsmyndighed kan foretage droneoperationer over områder samt over flyvehøjder eller tættere på end de afstandskrav, der er fastsat for indehavere af kompetencecertifikat i § 9 og § 10, efter procedurer aftalt mellem den offentlige myndighed eller beredskabsmyndighed og Trafikstyrelsen. Flyves der tæt på lægehelikopterflyvepladser (HEMS) eller akutlægehelikopternes baser skal flyvningen være koordineret med Regionernes Akutlægehelikopter.

slettet: operative

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

Kommenterede [LB5]: Jf. tilsvarende formulering for Forsvaret og Miljøstyrelsen i § 29 for § 11-19, 21 og 24.

Stk. 3. En aftale efter stk. 2 skal kunne dokumenteres og skal efter anmodning fremsendes til Trafikstyrelsen.

§ 29. En offentlig myndighed eller beredskabsmyndighed kan foretage droneoperationer over eller horisontalt tættere på end de afstandskrav, som er fastsat for områder og bygninger omfattet af §§ 11-19, § 21 og § 24. Flyves der tæt på forsvarsområder, skal flyvningen være koordineret med Forsvaret. Flyves der i Natura2000 områder, skal Miljøstyrelsen høres inden flyvningen med drone, medmindre opgavens hastende karakter gør, at formålet med flyvningen forspildes.

slettet: 9

Stk. 2. Forsvaret og beredskabsmyndigheder kan foretage droneoperationer over eller horisontalt tættere på end det afstandskrav, der er fastsat for indsatssteder i § 20. Forsvaret og beredskabsmyndigheden skal koordinere flyvningen med politiet, herunder politiets indsatsleder for indsatsstedet. Er politiets indsatsleder ikke til stede på indsatsstedet, kan en indsatsleder fra forsvaret eller beredskabsmyndigheden overtage rollen som indsatsleder.

slettet: og Forsvaret

slettet: rne og Forsvaret

Stk. 3. Den offentlige myndighed eller beredskabsmyndighed skal på forhånd advisere om droneoperationen til en ejer eller forvalter af områder nævnt i stk. 1, hvis formålet ikke dermed forspildes.

slettet: 2

Stk. 4. Overflyvning af områder, som anvendes af diplomatiske repræsentationer og internationale organisationer, der nyder særstilling, må ikke foretages uden samtykke fra den diplomatiske repræsentation eller den internationale organisation.

slettet: 3

Kapitel 5a

Behandling af ansøgninger fra pressen i situationer af hastende karakter eller af særlig væsentlig betydning for offentligheden

§ 30 a. Pressen kan anmode om hastebehandling af deres ansøgninger, når en nyhed har en hastende karakter eller er af særlig, væsentlig betydning for offentligheden, som pressen ikke kunne have forudset. I en sådan situation kan Trafikstyrelsen dispensere fra kravene i kapitel 3 og 4 i det omfang, en dispensation ikke berører flyvesikkerheden. Rigspolitiet skal give samtykke, hvis styrelsen dispenserer fra § 11, og Forsvarsministeriet skal give samtykke, hvis styrelsen dispenserer fra § 9 eller § 13. Regionernes Akutlægehelikopter skal give samtykke, hvis styrelsen dispenserer fra § 10. Dette samtykke kan i særlige, hastende tilfælde indhentes telefonisk eller erstattes af orientering af politiet, Forsvarsministeriet, eller Regionernes Akutlægehelikopter, hvis pressen skal have samtykke fra politiet og/eller Forsvarsministeriet eller Regionernes Akutlægehelikopter, før droneoperationen må gennemføres.

slettet: eller

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse ved nyheder, som pressen ved vil finde sted, herunder situationer af nyhedsværdi, der finder sted hvert år. Hvis en situation, som pressen ved vil finde sted og derfor kan planlægge deres dækning af, ændrer karakter på grund af andre aktørers handlinger, kan en ansøgning indsendes efter stk. 1, hvis ændringen sker så tæt på dagen, hvor situationen finder sted, at pressen ikke længere kan nå at sende en ansøgning om tilladelse til flyvning med drone i området efter reglerne i kapitel 3 og 4.

Stk. 3. Pressen kan ansøge om en længerevarende tilladelse for særlige, sikringskritiske områder til brug for formidling af nyheder af hastende karakterer eller af særlig, væsentlig betydning for

offentligheden. Ansøgningen skal indeholde de geografiske dronezoner, som pressen ønsker en særlig tilladelse til. Der kan ikke gives en særlig tilladelse til flyvesikringskritiske, geografiske dronezoner efter dette stykke. Pressen skal indhente samtykke fra forvalteren af den geografiske zone, før der må flyves ved disse og skal overholde eventuelle betingelser fra forvalteren.

Kapitel 6

Dispensation

§ 30. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne, herunder afstandskrav og kompetencekrav, i denne bekendtgørelse, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale bestemmelser på området. Rigspolitiet og Forsvarskommandoen skal give samtykke, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra bestemmelserne i § 9 og §§ 11-13.

Digitale ansøgninger

§ 31. Ansøgninger efter §§ 9-19, § 21 og § 24 og ansøgninger om tilladelser i den specifikke kategori skal indsendes via de blanketter, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for ansøgerne på www.virk.dk eller på Trafikstyrelsens hjemmeside.

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

Kapitel 7

Klageadgang

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

Stk. 2. Afgørelser truffet i medfør af § 16, stk. 1, § 17, stk. 1, og § 18, stk. 1, efter denne bekendtgørelse kan påklages til Trafikstyrelsen.

Stk. 3. Overlader Trafikstyrelsen kompetence til at træffe afgørelse efter § 11, stk. 3, § 12, stk. 4, § 14, stk. 1, eller § 15, stk. 3, til en anden myndighed, kan afgørelser truffet i medfør af disse bestemmelser påklages til Trafikstyrelsen.

Kapitel 8

Straf

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

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

Ikrafttræden

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

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

§ 35. Bekendtgørelsen gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Trafikstyrelsen, den 12. december 2023

Nanna Møller

/ Lars Korsholm

BILAGENE INDSÆTTES IKKE I HJÆLPEBILAGET, DA DET KUN ER ET NYT BILAG, DER BLIVER INDSAT MED ÆNDRINGSBEKENDTGØRELSEN (BILAG 4)

DET FORVENTES, AT DER BLIVER LAGT EN UDGAVE AF BILAG 4 OP SENERE, HVOR OMRÅDET ER TYDELIGERE.

Simone Holst

Fra: FLCH-Consult <flch@flch-consult.dk>
Sendt: 26. april 2025 13:30
Til: Simone Holst
Cc: Mads Linnet Trentemøller
Emne: Ændring af Drone-BEK - (sene) Bemærkninger til § 9 og 9 a

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Simone (og Mads i kopi)

Høringsfasen er gået totalt under min radar, og jeg er således først her til formiddag blevet opmærksom, via hoeringsportalen.dk, på at høringen blev igangsat den 28. februar og at fristen for svar udløb den 4. april.

Alligevel får du hér et par bemærkninger, som relaterer sig til de af mig tidligere afgivne kommentarer til § 9 ift. den interne høring.

- § 9 stk. 1 - høringsforslaget lyder:

"Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 8 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads, der er en IMC-flyveplads, eller en bane på en militær....osv."

Definitionerne på hhv. IMC-flyveplads og VMC-flyveplads i § 2 indledes begge med ordlyden "En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer ...osv."

Såvel en IMC-flyveplads som en VMC-flyveplads, er i henhold til definitionen offentligt godkendte flyvepladser.

§ 9 stk. 1 burde derfor kunne reduceres til følgende:

"Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 8 km horisontal afstand fra en ~~bane på en offentlig godkendt flyveplads, der er en~~ IMC-flyveplads, eller en bane på en militær....osv."

Rationalet for ændringen er, at en IMC-flyveplads og en VMC-flyveplads, jf. definitionen i § 2 er offentligt godkendte flyvepladser.

Det samme forhold gør sig gældende i § 9 stk. 2, § 9 a stk. 1, og § 9 a stk. 2.

Venlig hilsen
Flemming Christensen

Simone Holst

Fra: Johannes Frimodt-Møller <jfm@frinet.dk>
Sendt: 4. april 2025 15:04
Til: Simone Holst
Cc: ts Info; Ulla Sassarsson
Emne: Sagsnr.: 2024-175997 Høringsvar Foreningen af Rådgivende Ingeniører

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedr. Sagsnr.: 2024-175997

Kære Simone Holst

FRI takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående høring.


Vi har ingen bemærkninger til den, da den ikke direkte påvirker rammebetingelserne for rådgivende ingeniørvirksomheder.

Med venlig hilsen

Ulrik Ryssel Albertsen



Erhvervspolitisk Chef
Foreningen af Rådgivende Ingeniører

 Foreningen af Rådgivende Ingeniører
Vesterbrogade 1E, 3. sal
1620 København V

D: +45 35 25 37 37

E: ura@frinet.dk

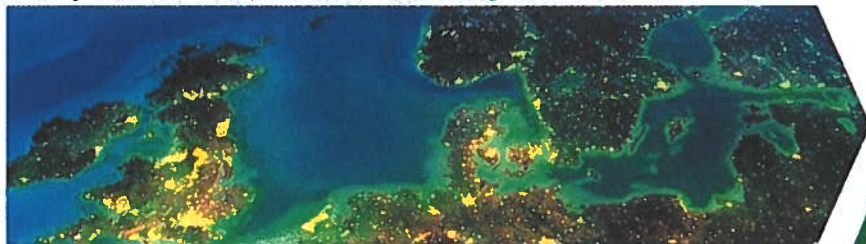
www.frinet.dk



Foreningen af
Rådgivende Ingeniører
FRI

FRI's Årsmøde 2025: Samfundssikkerhed, beredskab og resiliens

Geopolitik. Stormflod. Klimaforandringer og klimasikring. FRI's årsmøde 2025 sætter fokus på risici og sårbarheder i vores samfund, særligt inden for infrastruktur, klimasikring og forsyning. Torsdag den 6. marts 2025 i Industriens Hus. Tilmeld dig her: [FRI's Årsmøde 2025; Samfundssikkerhed, beredskab og resiliens](#)



Foreningen af
Rådgivende Ingeniører
FRI

Simone Holst

Fra: Caroline Fynbo Carlsson
Sendt: 25. marts 2025 10:41
Til: ts Info
Cc: Simone Holst
Emne: SV: j.nr. 2024-175997: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 28. februar 2025 modtaget Trafikstyrelsens høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Caroline Fynbo Carlsson
Studertermedhjælper
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Direkte +45 4171 5062
E-mail cfc@kfst.dk



**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende
markeder*

Se vores [privatlivspolitik](#) og
[tilgængelighedserklæring](#) for kfst.dk.

Fra: 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>

Sendt: 28. februar 2025 15:36

Til: 1 – KFST Chefsekretærer <chefsekretaerer@kfst.dk>

Emne: VS: EMs styrelser - Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen - FRIST 3.4.2025 (EM Id nr.: 986166)

Til: DEP Høringer (hoeringer@em.dk)
Fra: 1-DEP Erhvervsministeriets officielle postkasse (em@em.dk)
Titel: Fra Trafikstyrelsen - Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen - 4.4.2025
E-mailtitel: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen
Sendt: 28-02-2025 15:24

Fra: Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 28. februar 2025 15:24

Emne: Høring af udkast til ændring af dronebekendtgørelsen

Til høringsparterne

Der er i dag lagt et udkast til ændring af dronebekendtgørelsen i høring på høringsportalen:

[Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Høringsmaterialet kan findes på det vedhæftede link.

Trafikstyrelsen skal have jeres bemærkninger **senest den 4. april 2025**.

Hvis I har nogen spørgsmål til høringsmaterialet, kan I kontakte Trafikstyrelsen på styrelsens hovedmail info@trafikstyrelsen.dk eller på undertegnedes e-mail shol@trafikstyrelsen.dk

Venlig hilsen

Simone Holst
Specialkonsulent, jurist
Luftfart 1 - Droneteamet



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V.
www.trafikstyrelsen.dk

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.
Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på e-boks.dk.
Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig på denne side: [Behandling af persondata \(Trafikstyrelsen\)](#)