

Århus d. 9. januar 2016

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

Høringssvaret er indgivet af Modelflyvning Danmark

Forord.

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

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

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

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

Konklusion på lovforslaget

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

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

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

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

De følgende afsnit indeholder kommentering af udvalgte punkter i lovforslaget.

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

Bemærkning:

Dette forslag hilser vi særligt velkommen i Modelflyvning Danmark.

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

§ 151 b. Stk. 3.

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

Henstilling

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

Der kan evt. gælde et krav om at flyvningen skal overvåges af en voksen.

§151 c

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

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

1) Trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner,

2) konstruktion, udstyr og vedligeholdelse, og

3) hel eller delvis undtagelse af mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse.

Bemærkning til punkt 2 om konstruktion:

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

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

Til: Indledning

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

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

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

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

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

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

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

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

Specielt om regulering af flyvning indendørs

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

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

Side 39 om flyvning i områder med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko

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

Dermed træder følgende 3 reguleringer i kraft:

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

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

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

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

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

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

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

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

Vi ser 3 måder at undgå problemstillingen:

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

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

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