



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 10. april 2014
J. nr. 2014-1470

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. marts 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Schack Pedersen (V).

Spørgsmål nr. 529:

Når Trafikstyrelsen i AIC B 22/12 fra den 15. august 2012 om ubemandede luftfartøjer (UAS) skriver under Kategori 1B UAS, at operationer ikke må udføres mellem solnedgang og solopgang uden særlig tilladelse, hvordan skal det da opfattes - kan der gives en generel tilladelse til at foretage operationer mellem solnedgang og solopgang, hvis der leves op til bestemte kriterier (og i givet fald hvilke) - eller skal der altid søges om tilladelse til hver enkelt operation - og i givet fald, og hvis det er Trafikstyrelsens opfattelse, at der skal søges om tilladelse til hver enkelt operation, mener ministeren da, at det er et rimeligt og hensigtsmæssigt krav at stille til en virksomhed, som har brug for at foretage de operationer med samme formål gentagne gange - både på samme lokation og også på forskellige lokationer?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser:

"AIC B 22/12 er ikke længere gældende, men blev erstattet af AIC B 08/14 den 20. marts 2014.

Ifølge AIC B 08/14 kan Trafikstyrelsen som udgangspunkt give generel tilladelse til flyvning med ubemandede luftfartøjer i kategorien 1 B mellem solnedgang og solopgang, såfremt operatøren beskriver procedurer herfor i virksomhedens driftshåndbog. I givet fald skal der ikke søges om tilladelse til de enkelte operationer.

Kriterierne for, at et ubemandet luftfartøj kan operere mellem solnedgang og solopgang er, at luftfartøjet som minimum er udstyret med antikollisionslys og navigationslys eller alternativ belysning af dens ydre, således at luftfartøjets stilling og flyveretning tydeligt kan opfattes af piloten på jorden. Operatøren skal ligeledes sikre sig, at der udarbejdes et uddannelsesprogram for piloterne for natflyvningen, samt at der udarbejdes en risikoanalyse, hvor alle signifikante fejlsituationer er analyseret med korrigerende foranstaltninger."

Jeg kan henholde mig til Trafikstyrelsens oplysninger.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke