

## Frågor och Svar UAS Seminarium 1

Datum: 2021-02-01

Observera att de svar som Transportstyrelsen ger här baseras på de regler som gäller vid datum för seminariets genomförande

Kategori	Fråga	Svar
Allmänt	Jag skickade in en fråga den 19/1 till er. Hur lång svarstid har ni?	Normalt tio arbetsdagar
Allmänt	EAA har ju också kommit med krav på Fjärr ID. Finns det någon samordning mellan EASA och EAA	De övergripande kraven på fjärridentifiering regleras i EU-förordning och de detaljerade byggkraven återfinns i standarder som ges ut av CEN.
Allmänt	Länkarna som Christian visade skulle dom kunna läggas upp på ett samlat ställe, så man kan gå igenom dom i lugn och ro.	Våra respektive presentationer kommer att publiceras på vår hemsida. Där kan du ladda ner dom och sedan klicka på respektive hyperlänk.
Fjärrpilot	Går det att byta/konvertera ett ATPL/CPL/PPL till ett kompetensintyg för den Specifika Kategorin? Om inte är det något som diskuteras med EASA?	Det går inte att konvertera ett ATPL/CPL/PPL till ett kompetensintyg inom den specifika kategorin. Däremot så kommer en person med en sådan utbildning ha stor nytta av sin kompetens i samband utbildningen inom den specifika kategorin.
Fjärrpilot	Validerar TS andra typ av utbildning som UL-Pilot?	Det går inte att konvertera ett ATPL/CPL/PPL till ett kompetensintyg inom den specifika kategorin. Däremot så kommer en person med en sådan utbildning ha stor nytta av sin kompetens i samband utbildningen inom den specifika kategorin.
Marknad	Vad är statusen för C märkning, vilka samtal för transportstyrelsen med tillverkarna typ DJI?	En förutsättning för att kunna C-klassa och CE-märka drönare är att det finns byggstandarder som visar vilka krav som ska uppfyllas. Just nu pågår det utveckling av dessa standarder och dessa förväntas publiceras under året. En tillverkare behöver inte ha något tillstånd från Transportstyrelsen för att få klassa och märka en drönare, utan det görs i efterhand genom marknadskontroll.

Marknad	<p>Godkänd drönare skall kunna fjärridentifieras samt ha utrustning för geomedvetenhet.</p> <p>Jag tolkar detta som ett krav på att drönaren bl.a. måste vara försedd med en transponder.</p> <p>Jag har ännu inte sett någon 'konsument-drönare' som har någon sådan utrustning på den svenska marknaden. Känner Transportstyrelsen till någon?</p>	<p>Gamla drönare som inte är C-klassade och som flygs enligt övergångsreglerna, behöver inte ha fjärridentifiering (om det inte krävs i ett särskilt område, t.ex. geozon). Från och med 2 december 2021 behöver alla drönare inom den specifika kategorin ha någon form av fjärridentifiering. Det pågår just nu framtagning av en byggstandard för detta för att tillverkare ska kunna ta fram den utrustning eller uppdateringar som krävs. Ta kontakt med respektive drönartillverkare för aktuell status.</p>
Operatör	<p>Vad gäller för äldre drönare efter 21/22 om man inte kan registrera nr digitalt i drönaren?</p>	<p>Gamla drönare, som inte är C-klassade, behöver inte ha fjärr-ID. Det är bara inom kategori Specifik, som detta behövs (för icke C-klassade)</p> <p>För drönare inom kategori specifik, kan man montera ett tilläggs paket med fjärr-ID och sätta på drönaren, eller att man uppdaterar drönaren med ny firmware.</p>
Operatör	<p>Kan en privatperson få operatörsstatus?</p>	<p>Ja, en privatperson kan ansöka om Operatörs-ID (om det var det du menade med operatörsstatus?)</p>
Operatör	<p>1. Kan en privatperson vara operatör på en organisation (företag)?</p> <p>2. Precis drönaren ägs av företaget, måste då företaget vara operatör? Eller kan en anställd som privatperson var aopertör för den företagsägda dröanren?</p>	<p>1. Vet inte om jag förstår din fråga rätt, så återkom om svaret är fel. Om en privatperson flyger drönare i en organisation så är det troligen organisationen som är operatör och privatpersonen fjärrpilot. En drönare kan bara vara kopplad till ett Operatörs-ID</p> <p>2. Den anställde kan vara operatör. Innebär att den anställde måste registrera sig som operatör och dennes Operatörs-ID märkas på drönaren</p>
Operatör	<p>1. Jag har en enskild firma men mitt operatörstillstånd kopplades till mig som privatperson trots att jag gjorde skriftlig ansökan om op.tillståndet och angav min firma som operatör. Hur rättar vi till detta&lt;&lt;&lt;&lt;+</p> <p>2. Samma för mig som har enskild firma. Har nu beställt registreringsbevis från Bolagsverket. Skickar det till Transportstyrelsen...det borde fungera...eller?</p>	<p>För tillfället går endast att registrera en enskild firma och koppla Operatörs-ID till organisationen genom att ansöka om Operatörs-ID manuellt.</p> <p>Transportstyrelsen kan ändra så att ett redan utgivet Operatörs-Id kan kopplas mot en enskild firma istället för privatperson</p>

Operatör	Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) har ansökt om operatörs-ID (2021-01-29); ansökan är underskriven av GD. Behöver vi förutom registreringsblanketten skicka in någon form av registreringsbevis?	Ja, Transportstyrelsen behöver kunna se att den som ansöker om ett Operatörs-ID är ansvarig och har en koppling till organisation och dess organisationsnummer.
Operatör	Jag har letat och letat efter den elektroniska märkningens olika förutsättningar, vilken standard, tillvägagångs sätt osv men jag kan inte hitta något alls på nätet. Någon som kan vägleda?	Information om hur Operatörs-ID:et ska tas fram finns beskrivet i Artikel 14 i genomförandeförordning (EU) 2019/947 och mer detaljerat i AMC1 Article 14(6) Registration of UAS operators and 'certified' UAS (ED Decision 2020/022/R) GM1 to AMC1 Article 14(6) Registration of UAS operators and 'certified' UAS (ED Decision 2020/022/R) Angående de tekniska kraven för fjärridentifiering pågår det just nu utveckling av byggstandard för detta och förväntas publiceras under året.
Operatör	Fråga på förbered fråga: Kan man inte byta opId om man lånar ut dröanren?	Absolut, du kan byta märkning på drönaren.
Operatör	Flyg brukar räkna med redundanta system. Skulle det kunna finnas en stansin om operatören blir sjuk eller är otillgänglig. I stora organisationer blir det ohanterligt att bara ha en operatör. Skulle ni inte kunna dela upp det på avdelningar ed för att göra det här lite säkrare!	I en organisation är det hela organisationen som är operatör. Operatörs-ID:et är kopplat mot organisationsnumret. Sen kan organisation hantera nyckelpersoner internt.
Operatör	På arbetet flyger våra piloter under våra särskilda villkor. Men SSBF ger möjlighet att låna hem organisationens UAS för att piloterna ska komma upp i sin mängdträning på 8 timmar. Hur ska detta ske med de nya civila förordningarna? Ska man operatörsregistrera organisationens UAS för att detta ska tillåtas?	Beror lite på förutsättningar och vad som beskrivs i organisationens operativa manual och i tillståndet. SSBF har fått svar via mejl utifrån deras förutsättningar
Operatör	Visats kan man byta märkning på en drönare och på så sätt överlåta ansvaret. Handlar i praktiken oftast om ett klistermärke. Klargörande på detta tack. Tänker på vid flygning av annans/organisationens drönare.	Absolut, du kan byta märkning på drönaren.

Operatör	När ett företaget ansökt om Operatörs-ID och sedan pekat ut en enskild individ att vara operatör på företaget, vilka förpliktelser kan komma att ställas på denna person?	Det är aldrig en enskild individ vid en organisation som är ansvarig operatör. Ansvaret ligger hos den som ansvarar för det organisationsnummer som operatörs-ID:et är kopplat till. På TS hemsida finns mer information om operatörens ansvar
Operatör	Hur gör ni vid ideella förening Alla föreningar har inte registreringsbevis	En ideell förening kan vid ansökan om operatörsregistrering bifoga ett protokoll från ett årsmöte eller annat som visar en koppling mellan organisationen och personen som ansöker.
Operatör	Manuell operaötransökning för organisation Vad måste skickas in förutom ansökningsblanketten?	Den som representerar en organisation ska styrka att personen är behörig att företräda organisationen vid ansökningstillfället. Firmatecknare (Registreringsbevis) Representant (Registreringsbevis + delegering)
Operatör	Kan en organisation ha flera Operatörs-ID?	Nej, varje juridisk person kan bara få ett enda Operatörs-ID. Registret ska bland annat innehålla juridiska personers "identifieringsnummer" Medlemsstaterna ska utfärda ett unikt digitalt registreringsnummer till UAS-operatörer
Tillstånd	Kommer det krävas en medical för specifik och certifierad kategori?	Det finns i dagsläget inget krav på medical inom öppna- och specifika kategorin. Dock kommer det med största sannolikhet finnas ett krav på medical i den certifierade kategorin.
Tillstånd	1. Om ett kommunalt bolag flyger med en drönare under 250 gr är det ok då att text fota/filma/besikta tak med drönaren i olika bostadsområden?  2. (Drönare under 250 gr, kommunalt bolag) Då är det OK att flyga över fastigheter med ca 10 meter över taket för att besikta tak o fota/filma taken? Vill ha svar Ja eller nej. Tack på förhand.	Ja, det är okej

Tillstånd	Gäller ett utländskt tillstånd (EU-land) i Sverige. Mao, kan vi ansöka i Specifik i Finland för att sedan flyga i Sverige? Kan utländska aktörer som har en enklare tolkning av reglementet komma till Sverige och flyga?	Man ska ansöka om tillstånd i det landet man är registrerad som operatör. En person eller organisation som är bosatt eller har sitt säte i Sverige ska alltså registrera sig och ansöka i Sverige. Vill man sedan flyga i ett annat EU-land är det lite olika procedurer beroende på tillståndstyp. För en operativ auktorisation (PDRA/SORA) ska man skicka en ansökan till landets myndighet där man bifogar sitt ursprungliga tillstånd, samt en tilläggsansökan som innehåller en riskvärdering av den aktuella platsen man tänkt flyga på. Det bästa är att ta kontakt med det aktuella landets myndighet för mer info.
Tillstånd	När kan vi ta specific, certified och LUC?	Se Transportstyrelsens websida för mer info om när du ska söka om vad: <a href="https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/tillstand-for-dronare/">https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/tillstand-for-dronare/</a>
Tillstånd	Innebär tillståndsgivningen att TS även beaktar exempelvis GDPR, sekretess och annan relevant nationell skyddslagstiftning	TS beaktar detta i våra interna handläggningsrutiner och i vår kommunikation externt. Dock gör vi ingen granskning av detta hos en motpart i ett ärende. Där hänvisar vi istället till Integritetsmyndigheten.
Tillstånd	Finns det någon kategori i specifik som tillåter flygning över människor som inte är informerade? Dvs okontrollerad mark. Lusläser man samtliga PDFA så hittar vi ingen även om det är glest befolkat.	För att göra detta får man i dagsläget i så fall ansöka om en operativ auktorisation genom SORA.
Tillstånd	På vårt företag håller vi på att skriva ett formulär för medgivande, för att vår egen personal på våra byggarbetsplatser ska räknas som involverade personer. Kan ni utveckla lite runt hur man bör informera runt risker och de åtgärder personerna på marken ska ta om en nödsituation uppstår. Konkreta exempel på risker och hur personalen ska bete sig vid en nödsituation hade varit uppskattat. Tack.	I AMC 4 till artikel 11 i EU 2019/947 finns följande vägledning: The UAS operator should: 4.1.7 ensure that before starting the operation, all persons that are present in the controlled ground area: (a) have been informed of the risks of the operation; (b) have been briefed on or trained in, as appropriate, the safety precautions and measures that the UAS operator has established for their protection; and (c) have explicitly agreed to participate in the operation;

Tillstånd	Det innebär alltså att hela regelverket är meningslöst avseende "fri rörlighet för varor och tjänster" om ett tillstånd inte per automatik blir godkänt över hela eu. #byråkratifrossa	Flyger man enligt ett standard scenario (STS) eller enligt LUC, behöver man inget ytterligare tillstånd från ett annat lands myndighet. Är man registrerad som operatör och har de fjärrpilotbehörigheter som krävs, kan man flyga i hela EU.
Tillstånd	Om man tror sig uppfylla en PDRA och skickar in, om det visar sig att det inte går att uppfylla denna PDRA, kan ansökan då gå vidare som SORA istället	Om man inte hittar ett passande PDRA, går det kanske att skapa en egen operation med hjälp av metodiken SORA för att konstatera om operationen uppfyller kraven eller inte.
Tillstånd	Jag såg någonstans på EASAs hemsida att ytterligare PDRA skulle komma ut kring mars, är det något ni har information om och ungefär hur dessa kommer se ut?	Bevaka EASAs hemsidan, prenumerera på nyhetsbrev.
Tillstånd	Är det på gång någon mer information på svenska kring innehållet i ansökan i den specifika kategorin? (Utöver det som finns på er hemsida i nuläget)	Vi har lämnat den information vi har. Det kommer säkert mer info längre fram.
Tillstånd	Vad menar man med glest befolkat område	Fram till att det finns en fastställd definition av glesbebyggt område kommer TS få göra en avvägning från fall till fall i dialog med den ansökande om vad som ska betraktas som glest befolkat område.
Tillstånd	Hur många är "gles befolkat område"? 2st/km <sup>2</sup> ? 100st/hektar?	Fram till att det finns en fastställd definition av glesbebyggt område kommer TS få göra en avvägning från fall till fall i dialog med den ansökande om vad som ska betraktas som glest befolkat område.
Tillstånd	Hörde i ett seminarium som swedrone arrangerade att information vid ingång till ett evenemang inte räckte för att flyga över folk. Låter inte som ni är överens. Vad ska man lyssna på? Inte ens godkännande vid "dörren" skulle räcka utan en omfattande säkerhets genomgång. Vad gäller?	I AMC 4 till artikel 11 i EU 2019/947 finns följande vägledning: The UAS operator should: 4.1.7 ensure that before starting the operation, all persons that are present in the controlled ground area: (a) have been informed of the risks of the operation; (b) have been briefed on or trained in, as appropriate, the safety precautions and measures that the UAS operator has established for their protection; and (c) have explicitly agreed to participate in the operation;
Tillstånd	vem avgör från fall till fall rörande glest befolkat område	Fram till att det finns en fastställd definition av glesbebyggt område kommer TS få göra en avvägning från fall till fall i dialog med den ansökande om vad som ska betraktas som glest befolkat område.

Tillstånd	vad är inom synhåll	Definition enligt EU 2019/947: en typ av drift av UAS där fjärrpiloten kan upprätthålla, utan hjälp, kontinuerlig visuell kontakt med det obemannade luftfartyget, vilket gör att denne kan kontrollera det obemannade luftfartygets flygbana i förhållande till andra luftfartyg, personer och hinder så att kollisioner undviks
Utbildning	Skulle det kunna ske vid en DTO att utbilda i specifik UAS	En DTO skulle kunna utbilda/examinera fjärrpiloter om dom är godkända som en ADS.
Utbildning	Ska fjärrpiloter inom Öppen kategori också utbildas via ADS i framtiden? Kommer den utbildning/prov som idag finns på transportstyrelsens hemsida försvinna? Eller är de endast för Specifik kategori som måste utbildas via ADS?	I dagsläget så gäller endast ADS för den specifika kategorin.
Utbildning	Är det rätt uppfattat att som det nu ser ut med ofärdig ADS hanläggning, (brist på Kravställd utbildningscenter) omöjligt att få tillstånd för kategori Specifik? ex BVLOS, Lastdrop etc.	Det är inte korrekt uppfattat då det finns en definierad kravbild enligt TSFS 2020:96 (med tillhörande enhetlig tillämpning). Däremot så finns det inga godkända ADS i dagsläget då ingen har skickat in en formell ansökan. Under perioden då det inte finns någon godkänd ADS så används en alternativ procedur gällande kompetenskrav på fjärrpiloter inom den specifika kategorin. Denna alternativa procedur beskrivs på vår hemsida ( <a href="https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/dronarkort-och-utbildning/">https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/dronarkort-och-utbildning/</a> ). Via denna länk kan man även hitta information om de olika utbildningskraven som ställs på en fjärrpilot.
Utbildning	Vad händer om du har gjort en teoretisk och praktisk provning före de nya reglerna (2019), är det nu värdelöst eller kommer detta att övervägas när du ansöker om den nya specifika kategorisatsen?	Dina tidigare införskaffade kunskaper kan du använda i samband med ansökan via det alternativa förfarandet (ref presentation "Utbildning inom den specifika kategorin"). När ADS finns på plats så måste alla fjärrpiloter utbildas och examineras via en sådan

Utbildning	Vad händer om du har gjort en teoretisk och praktisk provning före de nya reglerna (2019), är det nu värdelöst eller kommer detta att övervägas när du ansöker om den nya specifika kategorisatsen?	På nationell nivå så har Transportstyrelsen aldrig utfärdat ett personligt certifikat/kompetensintyg för en fjärrpilot. Alla tillstånd som har utgivits är rent operationella. Med detta i åtanke så finns det ingen möjlighet att konvertera sina tidigare personliga certifikat/kompetensintyg som erhållits från en utbildare. I det här sammanhanget är det även värt att nämna att Transportstyrelsen har inte godkänt några utbildare på nationell nivå. Den kompetens som erhållits i samband med nationella utbildningar är dock någonting positivt som Transportstyrelsen tar i beaktande vid operationella ansökningar enligt den alternativa proceduren (ref. ovan).
Utbildning	Är det rätt uppfattat att som det nu ser ut med ofärdig ADS hanläggning, (brist på Kravställd utbildningscenter) omöjligt att få tillstånd för kategori Specifik? ex BVLOS, Lastdrop etc	I dagsläget (då ADS ännu inte finns på plats) så följer man det alternativa förfarandet som finns beskrivet på Transportstyrelsens hemsida. <a href="https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/dronarkort-och-utbildning/">https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/dronarkort-och-utbildning/</a>