

Nya nationella föreskriften för UAS

Ersättaren till TSFS 2017:110

Hur har det sett ut tidigare?

Till följd av de nya EU-förordningarna behöver de nationella föreskrifterna omarbetas. Delar av TSFS 2017:110 är inte längre aktuella eftersom kraven istället finns i EU-förordningarna. Andra delar av TSFS 2017:110 är fortfarande aktuella eftersom de omfattar områden som alltjämt regleras nationellt. Det handlar bland annat om bestämmelser gällande luftrum och flygtrafikledningstjänst samt bestämmelser för sådan verksamhet som undantas från EU-förordningarna enligt artikel 2.3 a i förordning (EU) 2018/1139. Bestämmelserna i dessa delar behöver uppdateras.

Kategori 1-5

3 § Dessa föreskrifter ska inte tillämpas vid konstruktion, tillverkning, modifiering, underhåll, verksamhet och flygning med obemannade luftfartygssystem som används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning och haveriutredningar. Dessa verksamheter ska i stället bedrivas enligt särskilda villkor utfärdade av Transportstyrelsen.

1 § Obemannade luftfartyg delas in i följande kategorier:

1. Kategori 1: Obemannade luftfartyg med en maximal startvikt på mindre än eller lika med 7 kg, som flygs enbart inom synhåll för piloten.
2. Kategori 2: Obemannade luftfartyg med en maximal startvikt på mer än 7 kg, men mindre än eller lika med 25 kg, som flygs enbart inom synhåll för piloten.
3. Kategori 3: Obemannade luftfartyg med en maximal startvikt på mer än 25 kg, som enbart flygs inom synhåll för piloten.
4. Kategori 4: Obemannade luftfartyg som är certifierade för att kunna flygas och kontrolleras utom synhåll för piloten.
5. Kategori 5: Obemannade luftfartyg som används för speciella typer av flygningar, som inte är tillämpliga på någon annan kategori. Denna kategori delas vidare in i underkategorierna 5A, 5B och 5C.

VS

Transportstyrelsens författningssamling



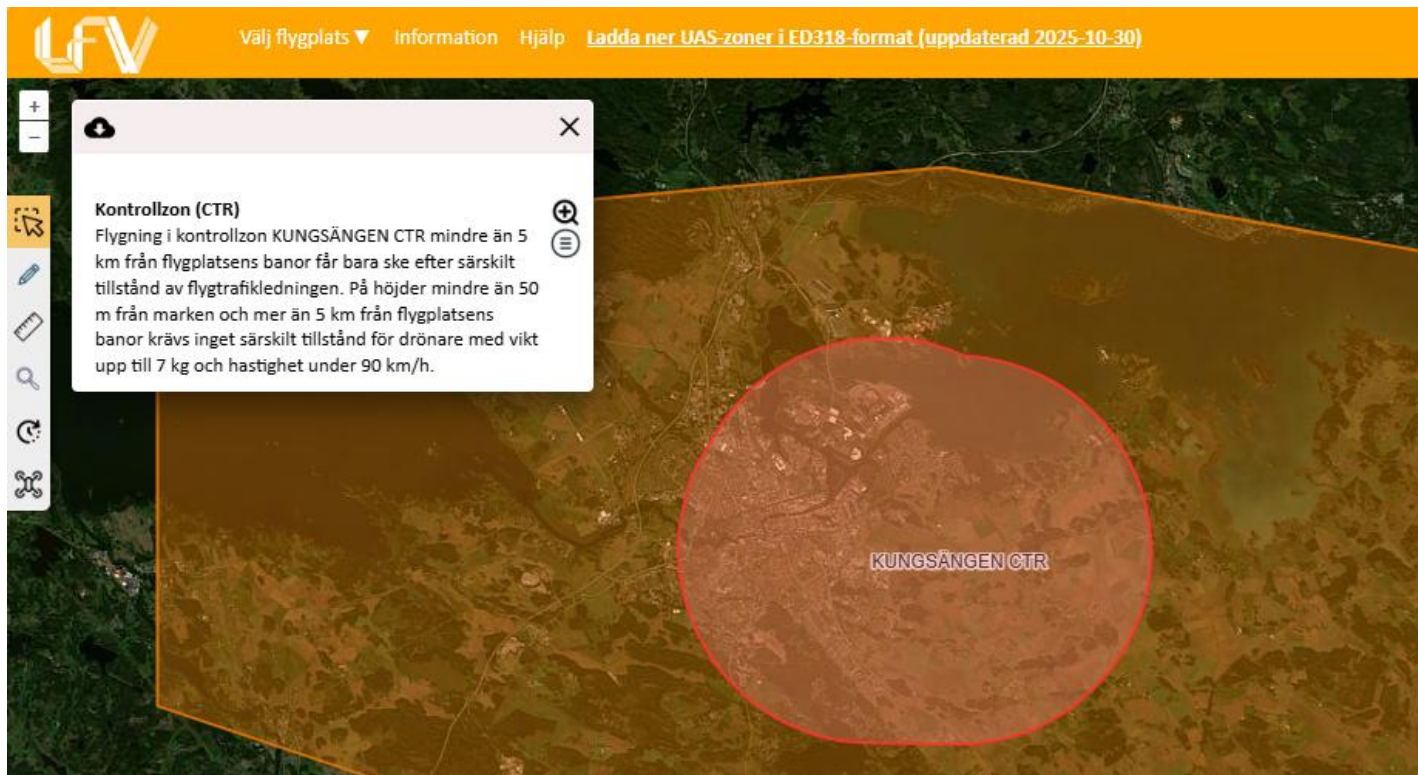
TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

Öppen, Specifik, (certifierad)
= samma som i EU-regelverket



Hur har det sett ut tidigare?



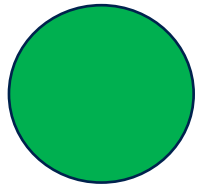
The screenshot shows the LfV website interface. At the top, there is a navigation bar with the LfV logo, a dropdown menu for 'Välj flygplats', and links for 'Information', 'Hjälp', and 'Ladda ner UAS-zoner i ED318-format (uppdaterad 2025-10-30)'. The main content area displays a satellite map with a large orange-shaded polygon representing a control zone. A red circle highlights a specific area within this zone, labeled 'KUNGSÅNGEN CTR'. A pop-up window is open over this area, containing the following text:

Kontrollzon (CTR)
Flygning i kontrollzon KUNGSÅNGEN CTR mindre än 5 km från flygplatsens banor får bara ske efter särskilt tillstånd av flygtrafikledningen. På höjder mindre än 50 m från marken och mer än 5 km från flygplatsens banor krävs inget särskilt tillstånd för drönare med vikt upp till 7 kg och hastighet under 90 km/h.

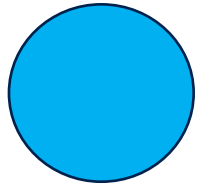
Varför en ny föreskrift? Olika alternativ.

- Opt-in
- Som tidigare
- Hänvisa till vissa EU-bestämmelser
- Separata nationella föreskrifter luftrum/operativa/kompl.
- **Nya nationella regler i ”samlingsföfattning”**
 - Utom U-space som tillkommit senare

Färgkodning i presentationen



Grön = Regler för EU-operatörer



Blå = Regler för undantagen verksamhet

Grön och blå anger att regeln gäller för alla

Uppbyggnad av nya föreskriften

1 kap. Inledande bestämmelser

2 kap. Gemensamma bestämmelser

3 kap. Kompletterande bestämmelser för EU-operatörer

4 kap. Drift av "undantagen" verksamhet

5 kap. Nationell öppen kategori

6 kap. Nationell specifik kategori

7 kap. Nationell certifierad kategori

8 kap. Undantag

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Nya nationella föreskriften för UAS

Utvalda delar av regler som berör verksamhet undantagen enligt (EU) 2018/1139 (undantagen verksamhet).

De olika kategorierna

- **Övergripande filosofi att linjera med EU-regelverket**
- Nationell öppen – deklARATION (inom EU operatörsreg.)
- Nationell specifik – särskilt beslut (inom EU op. aukt)
- Nationell certifierad – särskilt beslut med specifika villkor, likt särskilda flygsäkerhetsmässiga villkor idag. Endast certifierade UAS.

Nationell öppen

- I stort sett identisk med EU-öppen
- Kräver ”civilt” drönarkort
- Troligtvis kommer inte mycket drift ske här men det kan vara en ingång för en del operatörer. Även viktigt i förhållande till den övergripande filosofin att behålla samma möjligheter för undantagna operatörer som för EU-operatörer.

Nationell specifik

- ~ Regler från (EU) 2019/947
- Större tolkningsmöjlighet än i AMC/GM
- AMC/GM från EU-regelverket går att använda (framgår i allmänt råd)
- Mer struktur som kommer kräva visst arbete från operatörerna
- Bilaga 2 – bedömning av operativ risk beskriver SORA
 - Även PDRA i AMC till (EU) 2019/947 kan användas
 - Det finns ett förenklat FDRA för enklare RTJ-verksamhet

Utbildningskrav

- Nationell Öppen = "Civil" behörighet
- Nationell Specifik = se nedan.

"Utbildning för att erhålla kompetens enligt 30 § ska genomföras

- 1. vid auktoriserad drönarskola (ADS), eller
- 2. hos en UAS-operatör, om UAS-operatören har ett utbildningsprogram som har godkänts av Transportstyrelsen. "

2. Kap – Gemensamma bestämmelser

Bestämmelser som berör både EU-operatörer och operatörer undantagna enligt (EU) 2018/1139 (undantagen verksamhet).

2. Kap Gemensamma bestämmelser

- Etablerar att fjärrpiloter ska kolla bland annat geozoner NOTAM och AIP samt AIP SUP
- Upplýser om annan lagstiftning (ex. skyddslagen, försäkring, händelserapp)
- Etablerar regler för flygning i CTR och FIZ
- Etablerar regler för flygning vid okontrollerade flygplatser
- Etablerar krav vid R & D områden
- Flygradio
- Transponder

Flygning i kontrollzon

3 § Flygning med obemannade luftfartyg i kontrollzon (CTR) inom fem kilometer från någon del av flygplatsens start- och landningsbanor får bara ske efter klarering eller med tillstånd från berörd flygtrafikledningsenhet för det aktuella luftrummet, och enligt de villkor som lämnas från samma flygtrafikledningsenhet.

4 § För flygning med obemannade luftfartyg på lägre höjd än 10 meter över marken inom kontrollzonen vid de militära flygplatserna Karlsborg, Linköping/Malmen, Luleå/Kallax, Ronneby, Såtenäs, Uppsala, Vidsel, Hags-hult, Jokkmokk och de civila flygplatserna Linköping/SAAB och Visby, krävs inte klarering eller tillstånd från berörd flygtrafikledningsenhet om det obemannade luftfartyget flygs minst fem kilometer från samtliga delar av flygplatsens start- och landningsbanor.

Inom andra kontrollzoner än de som anges i första stycket krävs inte klarering eller tillstånd från berörd flygtrafikledningsenhet för flygning med obemannade luftfartyg på lägre höjd än 50 meter över marken om det obemannade luftfartyget flygs minst fem kilometer från samtliga delar av flygplatsens start- och landningsbanor.

Flygning i flyginformationszon

Flygning i flyginformationszon (FIZ)

5 § Flygning med obemannade luftfartyg i en flyginformationszon (FIZ) inom fem kilometer från någon del av flygplatsens start- och landningsbanor får bara ske efter kommunikation med flygtrafikledningsenheten.

6 § I en flyginformationszon (FIZ) krävs ingen kommunikation med flygtrafikledningsenheten för flygningar med obemannade luftfartyg på lägre höjd än 50 meter över marken och mer än fem kilometer från någon del av flygplatsens start- och landningsbanor.

Flygning vid okontrollerade flygplatser

8 § Om en fjärrpilot har för avsikt att flyga ett obemannat luftfartyg mindre än 1000 meter från någon del av start- och landningsbanor vid flygplatser som inte omges av kontrollzon (CTR) eller flyginformationszon (FIZ), gäller bestämmelserna i 1 och 2.

1. Före flygningen ska fjärrpiloten skaffa sig information om de pågående eller planerade flygningar vid flygplatsen som fjärrpiloten måste ta hänsyn till i planeringen av sin flygning med det obemannade luftfartyget.

2. Med hjälp av den informationen ska fjärrpiloten säkerställa att flygningen med det obemannade luftfartyget inte kommer att utgöra någon risk för bemannad luftfart, i enlighet med de skyldigheter som följer av 5 kap. 22 § 1 och 6 kap. 13 §.

Stängda flygplatser med CTR eller FIZ

Allmänna råd

Flygplatserna inkluderar helikopterflygplatser och finns förtecknade i AIP Sverige AD 1.1 mom 11 och 12 samt AD 3.

Vissa flygplatser omges av kontrollzon (CTR) eller flyginformationszon (FIZ) under flygtrafikledningstjänstens öppethållningstider. När flygtrafikledningstjänsten vid en sådan flygplats är stängd, räknas flygplatsen som en flygplats som inte omges av kontrollzon (CTR) eller flyginformationszon (FIZ).

Information om kända eller planerade flygningar kan inhämtas exempelvis genom att ringa eller skicka e-post till flygplatsen, eller besöka flygplatsens webbplats.

Geografisk UAS-zon kan ha särskilda bestämmelser

7 § Bestämmelserna i 3–6 §§ ska inte tillämpas i en publicerad geografisk UAS-zon när det för zonen anges särskilda villkor för flygning. I sådana fall gäller de villkor som framgår av den publicerade geografiska UAS-zonen.

Radiotelefonibehörighet

15 § Den som vid drift av obemannat luftfartyg använder flygradio ska för Transportstyrelsen på ett godtagbart sätt kunna visa sin kompetens att använda flygradio i luftfartssystemet.

UAS-operatören ska dokumentera på vilket sätt den som framför ett luftfartyg enligt första stycket har fått den flygradiokompetens som krävs.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:36) om radiotelefonti och fraseologi finns bestämmelser om radiokommunikation.

Transponderanvändning

Transponderanvändning

16 § För att få använda en transponder på ett obemannat luftfartyg krävs en 24-bitars Icao-kod.

En ansökan om en 24-bitars Icao-kod ska göras hos Transportstyrelsen. Till ansökan ska bifogas en redogörelse

1. som visar på behovet av och nyttan med en transponder på det aktuella luftfartyget,
2. för vilken transpondermodell det rör sig om och dess kravuppfyllnad, och
3. för transponderns
 - a) förmåga och kapacitet att upptäcka bemannade luftfartyg, och
 - b) respons när den närmar sig olika luftrum, överskrider vissa höjder eller tappar kontakten med fjärrpilotens kontrollenhet.

Allmänna råd

Sändningstillstånd för en transponder söks hos Post- och telestyrelsen. Innan ansökan till Post- och telestyrelsen bör UAS-operatören ha fått en 24-bitars Icao-kod av Transportstyrelsen.

Nya nationella föreskriften för UAS

Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelser

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den xx xxxx 2025. **Sex månader efter tryck**
2. Genom författningen upphävs Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:110) om obemannade luftfartyg.

3. De upphävda föreskrifterna ska dock tillämpas för ansökningar som har inkommit före ikraftträdandet.

4. Genom författningen upphävs även Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:55) om ålderskrav för operatörer av obemannade luftfartygssystem och kompetensnivå för fjärrpiloter.

5. Beslut om särskilda villkor som Transportstyrelsen har utfärdat med stöd av luftfartsförordningen (2010:770) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:110) ska fortsätta att gälla till det slutdatum som är angivet i beslutet, dock längst två år efter denna författnings ikraftträdande. Vid ändring av sådana beslut om särskilda villkor inom beslutets giltighetstid ska de upphävda föreskrifterna tillämpas.

Frågor?