KSAK/KSAK-M:s svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet LI2024/01634 - En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige

Här följer KSAK/KSAK-M svar på remiss LI2024/01634 - En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige och som KSAK önskar lämna följande synpunkter.

Förord

KSAK svarar på denna remiss först och främst utifrån att KSAK verkar som riksorganisation för allmänflyget, företrädesvis för flygklubbar och medlemmar med motordrivna luftfartyg, flygplan och gyrokoptrar. Vi omfattar i princip samtliga svenska flygklubbar, 120 flygklubbar med 4500 medlemmar, ca 1 000 luftfartyg under MTOM 5 700kg som flyger 45 000 flygtimmar per år. Av Sveriges ca 110 flygskolor verkar ca 90 av dessa i KSAK:s organisation. KSAK har av Transportstyrelsen Delegering för ultralätta luftfartyg granskning av luftvärdighet, Skotillstånd för utbildning av pilotcertifikat för UL med 40 flygskolor/lokala utbildningsplatser, samt innehar av Transportstyrelsen Flygsäkerhetsmässiga villkor SPO för Skogsbrandsbevakning med flyg (Civilhjälpflyg) på uppdrag av MSB via Länsstyrelserna.

En konkurrenskraftig drönarbransch är bra för Sverige

Först och främst, vi är positiva till drönarbranschen (obemannad luftfart) med dess utveckling och uppdrag vilket vi anser vara bra för Sverige och svensk luftfart. Den snabba tekniska utvecklingen inom drönarteknologi öppnar för nya tillämpningar och nya bettendemönster inom luftfart, vilket kan tillämpas inom många delar av samhället, i offentlig verksamhet och samhällstjänst likväl som i kommersiella sammanhang. För att möjliggöra detta är det viktigt att snabbt få rimliga och proportionerliga regleringar på plats för att säkerställa en smidig interaktion med befintliga trafikslag/luftfart och med befintliga regelstrukturer men då på lika villkor med bemannad luftfart.

På lika villkor är bra för flygsäkerheten och ekonomin

Vi önskar lyfta vikten av att regering och myndigheter låter obemannad luftfart (drönare) och bemannad luftfart verka på lika villkor. Med samma operativa regler för framförandet av luftfarkosten och samma avgifter oavsett bemannad eller obemannad. Att påföra drönarbranschen krav på regelefterlevnad och luftvärdighet är en självklarhet ur ett säkerhetsperspektiv, att påföra samma avgiftsnivåer och kostnader som gällande för bemannad luftfart är en utmaning men på sikt ett måste. Detta oavsett vilken kategori av bemannad luftfartyg och operativt uppdrag. Det vill säga att vi efterlyser samma regelverk som för bemannande luftfart som styrs av EU/EASA (ej nationella regelverk) som jämförelse se till bemannad vägfordon i förhållande till autonoma bilar som verkar på samma trafikregler. Som till exempel, för piloter och drönaroperatörer (harmoniserade avgifter för behörigheter och medicinska krav) luftvärdighetsavgifter, tillståndsavgifter för kommersiell och icke kommersiell flygverksamhet för områden som pilotutbildning/flygskolor (privat och kommersiellt), resenärsflyg (privat och kommersiellt), blåljusflyg, civilhjälpflyg med flera kategorier.
Transportstyrelsen avgifter ska vara homogen mellan bemannat och obemannat (undantaget Modellflyg och lättare Drönare under 250 gr). Det gäller ägandeskapet, verksamheter för operationer och underhåll samt utbildning och behörigheter som vi uppfattar avgifterna idag bör allmänflygets avgifter för pilot och luftfartyg harmoniseras med drönarverksamheterna och harmoniseras för bemannad luftfart till motsvarande.

Drönarna och allmänflyget i princip på samma flyghöjder – hög risk för kollision

Allmänflyget befinner sig för det mesta på de lägre flyghöjderna (mellan 3 000 till 150 meter/10 000-500 ft.) och våra luftfartyg har okontrollerad kontakt med drönare vilket är en hög flygsäkerhetsrisk. En viktig parameter är etablering av säkerhetsåtgärder, föreskrifter, kommunikation, reglering av luftrummet allt för att undvika händelser och olyckor. Flertalet luftfartyg som segelflyg, hängflyg, fallskärmar, motordrivna luftfartyg som blåljusflyg, civilhjälpflyg (brandflyg, kustbevakningsflyg, personsök, kraftledningsinspektioner etc.), sjöflyg och helikopterverksamhet verkar ofta på samma luftområden som stora delar av drönarverksamheten. Obemannad luftfart måste säkerställas på samma sätt (samma regelverk) som för bemannade farkoster som opereras i reglerade och oreglerade luftrum

KSAK/KSAK-M:s svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet LI2024/01634 - En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige

Synpunkter på föreskriftsförslaget

- Tillgång till luftrum: Tillgång till luftrum är bemannad luftfarts största utmaning. Här förordas att Drönare utan ADS-B har tillgång till G-luft men endast under 50 meter (150 ft.) och ej närmare än 1 NM från okontrollerat flygfält, Drönare med ADS-B kan ha tillgång även till C-luft men endast under 50 meter (150 ft.) och operatören ska vara i kontakt med berört ATS-organ. Permanenta R-områden ska inte kunna upprättas för drönarflygning.
- Fria luftrum: Den föreslagna utvecklingen av U-space-luftrum och geografiska UAS zoner måste utformas så att de inte inskränker på möjligheten för allmänflyg (samtliga luftfartygskategorier) att operera fritt, särskilt i okontrollerat luftrum och på höjder där bemannad trafik är vanlig.
- Proportionerliga restriktioner: Införandet av restriktionsområden (R-områden) för drönare bör ske med hänsyn till deras påverkan på allmänflyget (samtliga luftfartygskategorier), civilhjälpflyg och blåljusflyg.
- Begränsad användning av U-space-luftrum: U-space-luftrum och tillhörande tjänster ska i första hand införas där behovet är särskilt stort, exempelvis i urbana miljöer med hög trafikbelastning. Detta för att undvika onödiga inskränkningar i allmänflygets och sportflygets operativa flexibilitet i glesbefolkade områden.
- Digital och fysisk infrastruktur: För att säkerställa en effektiv samexistens mellan bemannad och obemannad luftfart påpekar vi behovet av investeringar i teknologi för elektronisk synbarhet och förbättrad kommunikation. Då dessa investeringar är påkallade av ökad trafik inom nya trafikslag ska dessa inte belasta befintliga flygaktörer.
- Digitala infrastruktur: Kommer att fungera väl, givet att myndigheter tillåter påskyndandet av digital anpassning för bl.a. ADS-B/ADS-L Saab, Ericsson, Telia, Teracom, LFV med flera) driver på för att mobilnäten ska göras tillgängliga på höjd, dvs aktivera ett digitalt luftrum. Sverige har en unik position här med full täckning idag upp till 7000 meter (+20 000 ft.) över 96% av landet, vi kan som civila idag dock ej få tillgång till simkort, ännu. Detta drivs även inom EU/EASA. Det skulle höja flygsäkerheten med synligheten för samtliga luftfartygskategorier (obemannad och bemannad) att använda appar som SafeSky och liknande även i luften via mobilnäten. Då till en lägre kostnad än alternativen. Dock kvarstår behovet av markbundna navigationshjälpmedel som radar och VOR speciellt i förhöjd beredskap och eller ofred.
- Harmoniserad kommunikationsstandard: Obemannad och bemannad luftfart ska verka med samma kommunikationsstandarder och bör harmoniseras därefter.
- Regionernas och kommunernas ansvar: Här anser vi att regioner och kommuner och motsvarande inte har kompetens och eller erfarenhet av att hantera luftrumsfrågor (även i förhållande obemannad och bemannad luftrumstrafik oavsett kategori av luftfart) utifrån flygsäkerhet och regelverk. Därmed ska TS och LFV fortsatt sätta förutsättningarna och regelverk som styrs av EU/EASA. Samt att dessa förutsättningar görs i samråd mellan myndigheterna (TS/LFV) och allmänflygorganisationer och kommersiella organisationer.

KSAK förordar

- Att ett nationellt samordningsråd med representanter från både bemannad och obemannad luftfart såväl som kommersiell som ideell sektor etableras för att hantera intressekonflikter och främja en balanserad utveckling av luftrumsreglering i Sverige. Inte minst för att säkerställa flygsäkerheten.
- Att regelverken för UAS-zoner och U-space bör inkludera krav på kontinuerlig utvärdering av deras påverkan på bemannad luftfart och att nödvändiga justeringar baserat på aktörernas erfarenheter löpande genomförs.
- Att U-space-luftrum och tillhörande tjänster i första hand ska införas där behovet är särskilt stort, exempelvis i urbana miljöer med hög trafikbelastning.

KSAK/KSAK-M:s svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet LI2024/01634 - En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige

- Att den föreslagna utvecklingen av U-space-luftrum och geografiska UAS-zoner utformas så att de inte inskränker på möjligheten för allmänflyg och flygsport att operera fritt.
- Att säkerhetsarbete inom obemannad flygande verksamhet utformas och kravställs på samma sätt som för bemannad luftfart.
- Att krav på status avseende luftvärdighet hos varje enskild farkost måste säkerställas på samma sätt som för bemannade farkoster som opereras i reglerade och oreglerade luftrum.
- Att vid fastställande av avgifter för pilotcertifikat och krav på enskild pilot/operatör, för obemannade som bemannade luftfartyg, tillämpas likställighetsprincipen för att säkerställa rättvisa och proportionerliga kostnader för olika typer av certifiering.
- Att medicinska krav för drönarpiloter i kommersiella kategorier beaktas för att säkerställa att dessa motsvarar likvärdiga krav för andra piloter som verkar i samma luftrum.
- Att en förenklad form av medicinsk hälsodeklaration för drönaroperatörer och samtliga piloter inom allmänflyg införs.
- Att en helhetsöversyn av tillämpningen av avgifter för pilotcertifikat och krav på medicinska undersökningar genomförs, så att de harmoniseras mellan drönarpiloter och piloter inom allmänflyg och flygsport, likväl som inom andra trafikslag, framför allt som för vägbunden trafik.
- Att investeringar och kostnader för nya/utökade verksamheter vika är påkallade av ökad trafik inom nya trafikslag inte ska belasta befintliga flygaktörer.

Vi välkomnar drönarbranschen och ser många fördelar som obemannade luftfartyg tillför Sveriges luftfart och uppskattar möjligheten att kunna få svara på denna remiss.

För KSAK och KSAK- Motorflygförbundet

Bromma 2025-02-17

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare