

Var får drönare flyga? Information om restriktionsområden i luftrummet

Otillåtna drönarflygningar inom restriktionsområden ökar

Transportstyrelsen har, liksom Polismyndigheten, noterat en ökning av antalet otillåtna kommersiella flygningar med drönare inom restriktionsområden. Det har till exempel rört sig om drönarfotografering i samband med fastighetsförsäljningar och nyhetsrapportering.

Från Transportstyrelsens sida vill vi därför informera er om

- vad ett restriktionsområde är och varför det finns
- vilka regler som gäller
- risker med att flyga i restriktionsområden
- påföljderna för den som bryter mot reglerna om restriktionsområden.

Det mesta av det vi tar upp här ingår i det utbildningsmaterial som vi tillhandahåller på Transportstyrelsens webbplats för den som ska ta drönarkort. Att det råder flygförbud över vissa platser bör därför inte komma som en nyhet för en fjärrpilot.

Om ni vill titta närmare på de regler vi nämner, hittar ni relevanta hänvisningar bland fotnoterna längst ner på respektive sida. Och allra sist finns en lista med användbara länkar.

Vad är ett restriktionsområde?

Ett restriktionsområde är ett ”avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten, inom vilket rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser”¹. Det rör sig alltså om ett område i luften där det inte är självklart att man får framföra ett luftfartyg (till exempel en drönare), eller där man måste uppfylla särskilda villkor för att få göra det.

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010.

Regeringen eller Transportstyrelsen upprättar restriktionsområden

Det är antingen regeringen eller Transportstyrelsen som beslutar om att upprätta restriktionsområden. Vem som beslutar beror på varför området ska upprättas. Reglerna som styr detta finns i luftfartslagen² och luftfartsförordningen³. Enligt reglerna i luftfartsförordningen får Transportstyrelsen besluta om att upprätta restriktionsområden ”om det behövs av hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det”. Vissa restriktionsområden är permanenta och andra är tillfälliga.

Villkor för att få flyga i restriktionsområdet

För att få flyga i vissa restriktionsområden, så måste man vanligtvis uppfylla vissa villkor för att få flyga där. Villkoren kan bland annat handla om vilken **verksamhet** flygningen är en del av. Exempelvis uppfyller Försvarmakten och räddningstjänsten sådana här villkor just på grund av sin verksamhet, och därför får de i många fall flyga i restriktionsområden. Ett annat exempel på ett villkor är att en fjärrpilot måste ha **tillstånd** från Transportstyrelsen för att få flyga i området.

Ett exempel på ett restriktionsområde är *ES R113 Stockholm* (se bild 1), som täcker stora delar av centrala Stockholm. Här är det förbjudet att flyga med drönare från marken upp till cirka 300 meter (1000 fot).

Restriktionsområde och kontrollzon kan överlappa varandra

ES R113 Stockholm täcks dessutom av ett luftrum som kallas för **kontrollzon** och som hör till Bromma flygplats. Inom kontrollzoner finns andra regler att förhålla sig till. Det kan alltså finnas olika ”lager” av luftfartsregler som gäller i samma volym av luftrum. I det luftrum där en kontrollzon täcker ett restriktionsområde, gäller restriktionsområdets striktare regler.

² Luftfartslagen (2010:500) 1 kap. 8 §.

³ Luftfartsförordningen (2010:770) 1 kap. 4 och 5 §§.

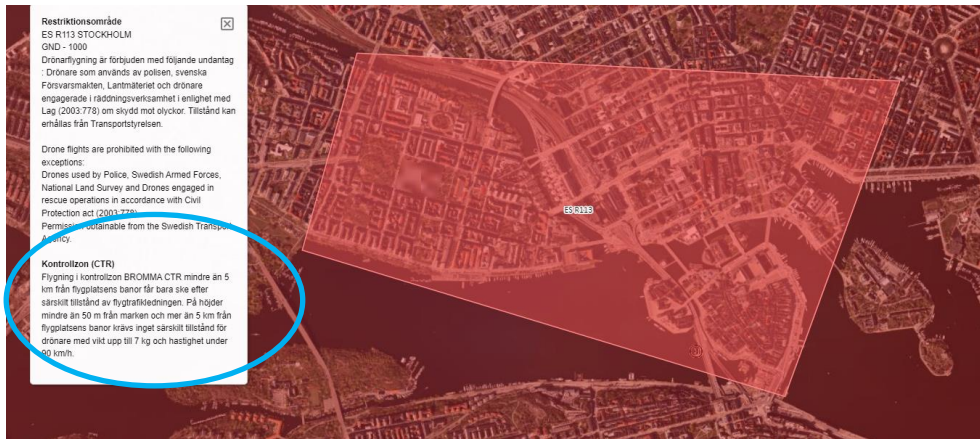


Bild 1, restriktionsområde ES R113 Stockholm.

Restriktionsområden upprättade av regeringen

De restriktionsområden som regeringen har beslutat om, offentliggörs i *Förordning (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden*. Dessa restriktionsområden har upprättats med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap eller till allmän ordning och säkerhet och avser områden vid anläggningar som är viktiga för totalförsvaret eller vid vissa anstalter.

Restriktionsområden upprättade av Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har också rätt att i vissa fall besluta om restriktionsområden med hänsyn till allmän ordning och säkerhet, vilket vi exempelvis gjort vid vissa fängelser, kärnkraftverk, militära övningsområden och nationalparker.

Det är även vanligt att Transportstyrelsen beslutar om tillfälliga restriktionsområden för till exempel polisiära, militära eller livräddande insatser, också med hänsyn till allmän ordning och säkerhet.

Publicering av restriktionsområden

Samtliga permanenta restriktionsområden finns publicerade i luftfartspublikationen AIP ENR 5.1⁴ (Aeronautical Information Publication, EN-ROUTE) på LFV:s (luftfartsverkets) webbplats.

⁴ [IAIP – ENR 5 Navigationsvarningar \(lfv.se\)](https://www.lfv.se/IAIP-ENR-5-Navigationsvarningar)

Tillfälliga restriktionsområden publiceras i luftfartspublikationen NOTAM⁵ (Notices to Airmen) och i många fall även i AIP SUP⁶ (Supplement).

För att underlätta för drönarpiloter finns dessutom LFV:s drönarkarta⁷ på LFV:s webbplats. Där åskådliggörs restriktionsområden och andra områdestyper på ett enkelt sätt. Men kom ihåg att också titta i NOTAM, eftersom tillfälliga restriktionsområden som publicerats via NOTAM inte finns med på LFV:s drönarkarta.

Risker med att flyga i restriktionsområden

Samtidigt som Transportstyrelsen följer den tekniska utvecklingen av drönare och användningen kan vi konstatera att det tyvärr förekommer otillåtna flygningar med drönare i restriktionsområden. Det finns flera risker med detta. Otillåtna flygningar kan till exempel leda till försenade räddningsinsatser och kollisioner:

- Polisen kan behöva ett restriktionsområde för att genomföra en insats med egna drönare eller med helikopter. Då kan en otillåten drönare i området leda till att polisen istället får lägga resurser på att hantera den otillåtna drönaren för att försäkra sig om att inget farligt ska hända.
- Om ett restriktionsområde har upprättats av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, till exempel för att räddningstjänsten ska kunna hjälpa personer i samband med en olycka, kan en otillåten drönare i restriktionsområdet utgöra en risk för räddningshelikoptrarna. Räddningstjänsten har till uppgift att rädda människor snabbt och föra dem till sjukhus, men måste då förhålla sig till den otillåtna drönaren. Därmed kan räddningsinsatsen försenas.
- Om tillåten trafik i ett restriktionsområde (som polis eller räddningstjänst) inte vet att det finns en drönare i området och inte ser den, kan det i värsta fall leda till en kollision. Då finns det risk för skador på andra luftfartyg som kan leda till personskador. Men även risk för tredjemansskador.

⁵ [AROWeb – klicka vidare till AIS/NOTAM \(lfv.se\)](#)

⁶ [IAIP – AIP SUP \(lfv.se\)](#)

⁷ [Drönarkartan \(lfv.se\)](#)

Det har också förekommit att fastigheter som ligger inom permanenta restriktionsområden har fotograferats eller filmats med drönare inför en försäljning. Bilderna eller filmerna har sedan publicerats av mäklare.

Ett exempel är det permanenta restriktionsområdet *ES R100 Saltvik*, vid anstalten Saltvik utanför Härnösand. Där togs bilder över en närliggande fastighet. Bilderna publicerades sedan på internet. För att flyga i restriktionsområdet vid anstalten Saltvik krävs tillstånd från Transportstyrelsen. Något tillstånd fanns inte, och Transportstyrelsen gjorde därför en polisanmälan.

Påföljderna för den som bryter mot reglerna

Den som bryter mot reglerna om restriktionsområden i luftfartslagen eller luftfartsförordningen kan bli polisanmäld. Transportstyrelsen polisanmäler allt fler flygningar.

Böter eller fängelse

Om en fjärrpilot flyger i ett restriktionsområde som regeringen har upprättat, kan piloten dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Det gäller både piloter som har flugit i restriktionsområdet uppsåtligen (medvetet), och piloter som flugit där av oaktsamhet⁸. Om fjärrpiloten har brutit mot reglerna i utövningen av näringsverksamhet i ett företag, kan företaget dömas till att betala företagsbot⁹.

Om en fjärrpilot uppsåtligen flyger i ett restriktionsområde som Transportstyrelsen har upprättat (till exempel ett tillfälligt restriktionsområde) kan piloten dömas till böter¹⁰.

Beslag

Drönaren kan tas i beslag vid flygning över restriktionsområde beslutat av regeringen och vid flygning över vissa skyddsobjekt.

Övriga regler som drönarpiloter måste följa

Utöver luftrumsreglerna om bland annat restriktionsområden, finns det operativa regler som alla fjärrpiloter måste följa. De operativa reglerna handlar om själva framförandet av drönaren, och finns dels i EU:s

⁸ Luftfartslagen (2010:500) 13 kap. 4 §

⁹ Brottsbalken (1962:700) 36 kap. 7 §

¹⁰ Luftfartsförordningen (2010:770) 13 kap. 1 §

drönarförordning¹¹, dels i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:110) om obemannade luftfartyg. Det är alltså flera regelverk som en fjärrpilot behöver följa för att flyga i enlighet med regelverken.

Avslutande uppmaning

Vi förstår att det inte alltid är de egna medarbetarna som fotograferar och filmar, och att det därför är svårt att kontrollera om fjärrpiloten vet vilka regler som gäller. Vårt tips är att ni ser till att fjärrpiloten har drönarkort när ni köper in bilder. Alternativt att ni har egna medarbetare som – innan själva flygningen äger rum – har både drönarkort och koll på de regler och luftfartspublikationer som vi har tagit upp här. Detta hoppas vi ska leda till färre otillåtna flygningar i restriktionsområden.

Denna skrivelse är framtagen i samråd med Polismyndigheten.

Med en önskan om säker flygning
Jörgen Andersson,
Sektionschef
Sektionen för luftrum och flygplatser

¹¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg

Användbara länkar

- Här finns EU:s förordning om drönare:
[EU förordning 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg](#)
- EASA (European Union Aviation Safety Agency) har tagit fram godtagbara sätt att uppfylla kraven (Acceptable Means of Compliance, AMC) och vägledande material (Guidance Material, GM) till förordningen. EASA sammanställer den aktuella förordningens regler och AMC/GM i Easy Access Rules och publicerar denna på deras hemsida:
[Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems - Revision from September 2022 | EASA \(europa.eu\)](#)
- Och här hittar ni Transportstyrelsens föreskrifter (2017:110) om obemannade luftfartyg:
[TSFS 2017:110](#)
- På Transportstyrelsens webbplats finns:
information om vilka regler som gäller och vad man ska tänka på när man flyger drönare:
[Drönare - Transportstyrelsen](#)
Där finns också utbildningsmaterial för den som ska ta drönarkort:
[Drönarsidan - Utbildning \(transportstyrelsen.se\)](#)
- LfV:s drönarkarta visar var det är förbjudet att flyga och i vilka områden drönarpiloten bara får flyga om hen uppfyller vissa villkor:
[Drönarkartan \(lfv.se\)](#)