



**Transportstyrelsen**

[luffart@transportstyrelsen.se](mailto:luffart@transportstyrelsen.se)

Ärendenummer: TSF 2017-13

## **Remissvar: Transportstyrelsens föreskrifter om obemannade luftfartyg**

### **Om Bildleverantörernas Förening – BLF**

Bildleverantörernas förening är en branschorganisation för företag som arbetar professionellt med bild, film eller video. Vi har funnits sedan 1950. Våra ca 200 medlemsföretag består av fotografer, filmare, producenter, arkiv och bildbyråer. Av organisationerna inom bild och film erbjuder BLF den bredaste branschkompetensen. Medlemsföretagen består av allt från enmansföretag till stora nyhetsaktörer som TT Nyhetsbyrån. BLF bevakar upphovsrätten. Vi ger årligen ut guider med rekommendationer kring prissättning av bild och film, och våra leveransvillkor är ledande i branschen.

I dagsläget är det cirka 250 företag, förbund och organisationer som abonnerar på våra guider. Vi har tillsammans med Svenska Fotografers Förbund en daglig rådgivning dit både yrkespersoner, företag och allmänhet kan vända sig för att ställa yrkesfrågor som prissättning och praktisk upphovsrätt. BLF är sedan många år remissinstans för lagförslag kring branschfrågor inom bild, film och upphovsrätt.

BLF är också medlem i Bildupphovsrätt, Bonus Copyright Access, och Coordination of European Picture Agencies Press Stock Heritage, CEPIC, en europeisk organisation för bildbyråer och bildbyråorganisationer med 600 medlemmar från 20 länder. BLF sitter i CEPIC:s styrelse och innehar där en vice ordförandepost.

Bildleverantörernas Förening – BLF  
Hornsgatan 103, 10 tr  
117 28 Stockholm  
[info@blf.se](mailto:info@blf.se)  
08-555 963 10

Vice ordförande  
Putte Salminen  
Magnet PS  
[putte@blf.se](mailto:putte@blf.se)  
070-723 86 95

Juridisk rådgivare  
Staffan Teste  
Bildombudsmanen  
[teste@bildombudsmannen.se](mailto:teste@bildombudsmannen.se)  
070-787 26 62

## Sammanfattning:

Bildleverantörernas Förening – BLF – står bakom att Transportstyrelsen underlättar för flertalet som flyger med obemannade luftfartyg, eller drönare som vi benämner dem. Dock saknar vi en djupare analys av och ett regelverk kring hur allmänheten, ibland barn, ska hantera de nya föreskrifterna. Det finns också en risk att antalet olyckor kommer att öka med de nya föreskrifterna, även om avsikten med förslaget förstås är det motsatta. Texten är bitvis komplicerad med många förkortningar och formuleringar som gör det svårt att tolka den.

Ur ett yrkesmässigt perspektiv är det självfallet bra för BLF:s medlemmar om det blir enklare att utöva yrket drönarfotograf/-filmare. Vi tycker att de 10 meter som föreslagits som maximal flyghöjd inom ett militärt flygfälts kontrollzon är för snålt tilltaget. Vi ser gärna 20 meter istället. Då kan exempelvis en del flerfamiljshus fotograferas eller filmas. Det finns i övrigt en del detaljfrågor som behöver redas ut för att våra medlemmar ska kunna utöva sina yrken fullt ut. Vi återkommer i yttrandet till de frågorna. Slutligen har vi främst riktat in oss på det som är kategori 1, drönare på eller under sju kilo, eftersom lejonparten av våra medlemmar verkar med den utrustningen.

TSFS 20XX:XX

## Definitioner och förkortningar

4 § I dessa föreskrifter avses med

Befälhavare - pilot som är ansvarig för det obemannade luftfartygets framförande och säkerhet under flygningen (**sid 2**)

Pilot – pilot med uppgift att kontrollera obemannade luftfartyg på avstånd under flygning (**sid 4**)

BLF anser att beskrivningen av pilot inte är tillfredsställande. Menar Transportstyrelsen att piloten inte flyger eller styr drönaren? Vem gör då det?

## Tillstånd

10 § Flygning i restriktionsområde (R-område) och farligt område (D-område) får bara ske efter tillstånd i enlighet med AIP ENR 5.1. (**sid 6**)

11 § Flygning i trafikzon (ATZ) får ske endast efter samråd med berörd flygplats. (**Sid 6**)

BLF anser att innehållet i paragraf 10 och 11 bör vävas in i texten för paragraf 2, eller redovisas på båda ställena.

Bildleverantörernas Förening – BLF  
Hornsgatan 103, 10 tr  
117 28 Stockholm  
[info@blf.se](mailto:info@blf.se)  
08-555 963 10

Vice ordförande  
Putte Salminen  
Magnet PS  
[putte@blf.se](mailto:putte@blf.se)  
070-723 86 95

Juridisk rådgivare  
Staffan Teste  
Bildombudsmanen  
[teste@bildombudsmannen.se](mailto:teste@bildombudsmannen.se)  
070-787 26 62

## Försäkring

15 § För vissa operatörer finns regler om försäkring i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkring för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. (sid 7)

Vilka operatörer avses och hur ska informationen tolkas?

## Märkning

16 § Obemannade luftfartyg som tillhör kategori 1 ska vara märkta med operatörens namn och telefonnummer. Obemannade luftfartyg som tillhör kategori 2, 3 och 5 ska vara märkta med operatörens namn och telefonnummer, samt med det tillståndsnummer som tilldelats av Transportstyrelsen. För kategori 4 gäller att det obemannade luftfartygets registreringsbeteckning ska anges på det obemannade luftfartyget samt i kontrollstationen. (sid 7)

Vad menas med operatörens namn? Är det företagets namn som ska stå om det är yrkestrafik eller är det namnet på den som flyger eller styr drönarens som ska anges? Det bör nog också förtydligas att det ska stå för- och efternamn.

## 3 kap. Bestämmelser för obemannade luftfartyg – kategori 1 och 2

3. Innan flygning ska piloten ta del av uppdaterad information om eventuella restriktioner eller särskilda villkor från t.ex. AIP, AIP Supplement, NOTAM, länsstyrelsen, polismyndigheten och kommunen. (sid 7)

BLF anser att denna informationsinhämtning inte kan ligga på en enskild befälhavare eller pilot. Det rimliga är att någon av de uppräknade instanserna är ansvarig för att torgföra all aktuell information. Annars kan det ta dagar, veckor eller månader innan all information är säkrad och det äventyrar givetvis verksamheten för våra medlemmar.

4. Vid flygning i mörker ska det obemannade luftfartyget vara utrustat med belysning på ett sådant sätt att det obemannade luftfartygets position och färdriktning tydligt kan uppfattas. (sid 7)

BLF anser att kravet på belysningens utformning och placering måste specificeras. Exempelvis rött ljus bakåt och vitt ljus framåt osv.

5. Piloten ska vara väl förtrogen med det obemannade luftfartygets funktion och styrning, samt ha förvissat sig om att flygningen kan utföras på ett säkert sätt. (sid 7)

Vad är definitionen av ”ett säkert sätt”?

6. En pilot ska vara utsedd till befälhavare för varje flygning. (sid 7)

Menar Transportstyrelsen att det ska finnas en befälhavare och en pilot för varje flygning? Kan en individ vara både och? Om inte så riskerar många enmansföretag att få lägga ned sin verksamhet. Det skulle även slå hårt mot ”hobbyflygare”.

12. Flygning ska ske på ett sådant sätt att störningar för människor och djur minimeras. (Sid 8)

Vad är definitionen av ”störningar”?

Bildleverantörernas Förening – BLF  
Hornsgatan 103, 10 tr  
117 28 Stockholm  
[info@blf.se](mailto:info@blf.se)  
08-555 963 10

Vice ordförande  
Putte Salminen  
Magnet PS  
[putte@blf.se](mailto:putte@blf.se)  
070-723 86 95

Juridisk rådgivare  
Staffan Teste  
Bildombudsmanen  
[teste@bildombudsmanen.se](mailto:teste@bildombudsmanen.se)  
070-787 26 62

**Övrigt I:** BLF anser att kan finnas fog för att införa åldersgräns för att framföra drönare i samtliga kategorier. Det finns åldersgräns för att köpa fyrverkerier. En drönare kan vara betydligt farligare för allmänheten än en fyrverkeripjä. Alternativet är att införa ytterligare en klass där minderåriga tillåts flyga drönare under mer kontrollerade former.

**Övrigt II:** BLF anser att det någonstans i föreskrifterna bör stå att flygning inomhus ej omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter för obemannade luftfartyg. Det står i missivet och i konsekvensutredningen men ej i TSFS 20XX:XX.

### **Tillägsbestämmelser för obemannade luftfartyg - kategori 1**

2 § Innan en flygning genomförs ska piloten upprätta ett flyg- och säkerhetsområde, vars utbredning ryms inom avsedd terräng och omgivning, med avseende på avstånd till människor, djur och egendom. Under hela flygningen ska det finnas ett horisontellt säkerhetsavstånd mellan det obemannade luftfartyget och människor, djur och egendom som inte hör till flygningen, så att ingen eller inget kan komma till skada. (Sid 8)

På vilket sätt ska ”ett flyg- och säkerhetsområde” upprättas, dokumenteras och lagras? Varför anges inget säkerhetsavstånd i meter? (Jämför sid 9 och paragraf 9.) Om man även för kategori 1 följer det som gäller för kategori 2, dvs. 50 meter, hur ska då bestämmelsen kunna följas om man exempelvis ska dokumentera en stadsdel, ett bostadsområde eller motsvarande?

3 § Flygning i kontrollerat luftrum får bara ske efter särskilt tillstånd av och på de villkor som lämnas från berörd flygkontrollenhet för det aktuella luftrummet (klarering). För flygningar med ett obemannat luftfartyg på lägre höjd än 10 meter över marken inom en kontrollzon på de militära flygplatserna Karlsborg, Linköping/Malmen, Linköping/SAAB, Luleå/Kallax, Ronneby, Såtenäs, Uppsala, Vidsel, Visby, Hagshult och Jokkmokk krävs ingen klarering om villkoren i fjärde stycket är uppfyllda. (Sid 8)

BLF anser att den tillåtna höjden bör vara 20 meter och inte 10 meter. Då kan exempelvis en del flerfamiljshus inspekteras och fotograferas eller filmas för olika ändamål. Att försvarmakten i de här områdena skulle framföra sina luftfartyg i motsvarande höjd, dvs. 20 meter, ser vi som osannolikt och därmed är risken för olyckor eller störningar minimal. En annan faktor som också talar för 20 meter integritetsaspekten. Får man endast flyga upp till 10 meter kan det av allmänheten uppfattas som mer störande än om flygning sker på den högre höjden.

## Konsekvensutredning av föreskrifter för obemannade luftfartyg

– Möjliggöra flygning bortom synhåll utan ”Upptäck & undvik”-utrustning, under vissa villkor.(sid 1)

Definiera villkoren för ”Upptäck & undvik”-utrustning och villkoren för själva flygningen. Godkänns flygning, exempelvis flygning bortom synhåll med FPV-skärm? Vilka kategorier kan/ska detta tillämpas inom? Vilka kostnader är kopplade till detta? Exempelvis om en drönarfotograf som verkar inom kategori 1 behöver utföra ett sådant uppdrag?

**Övrigt I:** Kommer nuvarande regel om att start- och landningsplats för drönaren ska märkas ut och bevakas av en person, förutom piloten, finnas kvar?

**Övrigt II:** Ska helikopterplattor/heliports för till exempel ambulanstransporter ses som en flygplats med kravet på femkilometersgräns för flygning?

**Övrigt III:** Om de lättnader som beskrivs i konsekvensutredningen genomförs kan det vara en god idé att som ett krav låta samtliga branschleverantörer skicka med en manual där det står vilka regler som gäller för aktuell typ av drönare.

Stockholm den 13 augusti 2017

Putte Salminen, vice ordförande i BLF

Bildleverantörernas Förening – BLF  
Hornsgatan 103, 10 tr  
117 28 Stockholm  
[info@blf.se](mailto:info@blf.se)  
08-555 963 10

Vice ordförande  
Putte Salminen  
Magnet PS  
[putte@blf.se](mailto:putte@blf.se)  
070-723 86 95

Juridisk rådgivare  
Staffan Teste  
Bildombudsmanen  
[teste@bildombudsmannen.se](mailto:teste@bildombudsmannen.se)  
070-787 26 62