



**Remissvar**  
TSF 2023-40

**Transportstyrelsen**  
[luftfart@transportstyrelsen.se](mailto:luftfart@transportstyrelsen.se)

## **BLF:s yttrande över nya föreskrifter och allmänna råd om obemannande luftfartygssystem (UAS)**

BLF\_Fotograferna – tidigare Bildleverantörernas Förening – men i Transportstyrelsens sändlista felaktigt benämnt som Branchorganisationen för företag inom bild har inbjudits att lämna synpunkter på föreskrifter och allmänna råd om obemannade luftfartygssystem (UAS). Nedan kallat drönare.

### **Om BLF\_Fotograferna**

BLF\_Fotograferna, nedan BLF, är en yrkes- och branschorganisation för den som arbetar professionellt med bild, film eller video med ett redaktionellt inslag. Vi har funnits sedan 1950 och genom vårt servicebolag BLF Bildhantering AB erbjuder vi branschservice till fotografer, filmare, videoproducenter, bildbyråer, bildköpare, nyhetsgrafiker, museer, organisationer och jurister inom upphovsrätt. Vi bevakar upphovsrätten och ger årligen ut guider med rekommendationer kring prissättning, leveransvillkor och praktisk upphovsrätt men även vad gäller för branschen i att verka ovan jord.

BLF är medlem i Bildupphovsrätt och Bonus Copyright Access och vi är en fristående del av Journalistförbundet. BLF Bildhantering är styrelsemedlem och delägare i Coordination of European Picture Agencies Press Stock Heritage, CEPIC, en internationell organisation för bildbyråer och bildföretag med 600 medlemmar från 20 länder.

### **Omfång**

BLF lämnar synpunkter som främst berör våra medlemmar och andra upphovspersoner som verkar inom fotografi och rörlig bild ovan jord. Men vi kommenterar även en del annat som förhoppningsvis kan bidra till en mer förståelig lagstiftning och regelutövning på området. I övrigt hänvisar vi till det svar som Journalistförbundet lämnar.

### **Sammanfattning**

BLF ställer sig bakom förslaget att samla föreskrifterna i gemensam publikation enligt alternativ 5 i konsekvensutredningen. I dagsläget är det i princip omöjligt

att ha överblick över vad som gäller då det finns flera olika EU-förordningar och svenska regler som finns att tillgå hos olika myndigheter. Att den som använder drönare emellanåt bryter mot reglerna kan dels bero på att man inte känner till regelverket, dels på att reglerna inte är anpassade till dagens marknad. Därför kommer det underlätta för branschen om föreskrifter, regler och råd samlas i en gemensam dokumentation.

En sak som vi saknar i remissen är ett generellt undantag från regelverket vad gäller journalistik. Media kallas ibland för den tredje statsmakten och utövandet av journalistik är skyddat av yttrandefrihetsgrundlagen och tryckfrihetsförordningen. Att medierna även med drönare ska kunna verka fritt är en viktig demokratifråga. Det kan också vara till gagn för samhället att en bildjournalist är först på plats och dokumenterar vid en olycksplats, en brand, en folksamling eller annan händelse. Det filmade eller fotograferade materialet kan användas för att informera allmänheten men kan även bli del av en eventuell rättsprocess. Därför behöver Transportstyrelsen anpassa regelverket så att inte journalister hindras från att utöva sitt yrke via drönare.

Vad gäller de slutsatser som presenteras i konsekvensutredningen tycker vi att myndigheten att underskattat kostnad och tidsåtgång för förbund, branschorganisationer och andra ideella som verkar i branschen i arbetet med att informera om de nya föreskrifterna. Det är därför viktigt att myndighetens egna material håller en god standard så att vårt och andras arbete informationsarbete underlättas i största möjliga mån.

Vi anser också att flera av ”Allmänt råd” inte bidrar till underlätta för den som ska läsa och förstå föreskrifterna. Vi förstår att ni har för avsikt att låta de nya reglerna gälla från januari 2024 men vi anser att texten bör bearbetas, förbättras och förtydligas och ser hellre att man skjuter fram tillämpningen med någon månad så att dokumentet fyller sin funktion enligt svensk standard.

## **2 kap. Gemensamma bestämmelser**

2 § ”Vid flygning utanför flygtrafikledningsenhetens öppethållningstid, när kontrollzonen övergått till att vara okontrollerad luft, krävs tillstånd från berörd flygplats för att flyga inom fem kilometer från flygplatsen inom det område som utgör kontrollzon under flygtrafikledningsenhetens öppethållningstider. Tillstånd för flygning utanför flygtrafikledningsenhetens öppethållningstider kan under dess ordinarie öppettider inhämtas från flygtrafikledningsenheten.“

Ovanstående text bör förtydligas. Varför skriver ni ”övergått till att vara okontrollerad”?

Sedan bör det väl vara ett krav framåt vad som gäller utanför flygtrafikledningsenhetens öppettider. Se sista stycket.

3 § Vi är för att man anpassar reglerna utifrån hur beskaftenheten är vid varje enskild flygplats. Men vi är starkt emot att det blir den enskilda flygplatsen som på egen hand beslutar vad som ska gälla. Det ligger i sakens natur att en flygtrafikledning vill ha så lite ”annan” trafik som möjligt i närheten av flygplatsen. Vi menar att reglerna måste kvalitetssäkras av Transportstyrelsen så att den som använder drönare inte förfördelas.

5 § Här börjar texten med en skrivning om andra stycket men det finns inget andra stycke i den här paragrafen. Vi tror att ni menar något som står i 4 § och då är det bättre att låta den texten bli något längre i stället.

### Försäkring

13 § Här borde det anges något mer än att bara hänvisa till EG nr 785/2004. Är det försäkring för operatör eller för själva drönaren eller vad avses? Texten är diffus.

## **3 kap. Drift som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139**

### Riskbedömning

6 § Här hänvisas till bilaga 2. Och där står det under punkten 4 att man ska redovisa de tekniska egenskaperna hos UAS:et. Det är inte rimligt att en person som har en drönare måste redovisa alla tekniska egenskaper som finns i drönaren, är det ens möjligt? Är det inte bättre att man anger modell och serienummer så kan myndigheten ha ett eget tekniskt register om det mot förmodan är nödvändigt.

### Säkerhetskultur

7 § Här står det att ”Säkerhetsarbetet ska baseras på de senaste rönen inom luftfartsverksamhet”. Vem avgör vad som är de senaste rönen? Ska dessa finnas på Transportstyrelsens hemsida?

### Kategorier av UAS-drift

17 § Här bör underkategorierna skrivas ut.

## **Flygning över folksamlingar**

Som vi redan nämnt anser vi att bildjournalister måste kunna utöva sitt yrke och då ingår det ibland att filma eller fotografera över folksamlingar. Detta gäller givetvis i samtliga kategorier. Vi föreslår att texten här anpassas så att journalistik omfattas. Exempelvis på detta sätt:

**„Polismyndigheten, och vid behov andra som utför samhällsviktig verksamhet som journalistik, får utföra flygning över folksamlingar i nationell specifik kategori istället för i nationell certifierad kategori. För att få utföra driften i nationell specifik kategori ska det lämnas in en beskrivning av verksamheten och en riskanalys med kompensande åtgärder. Innan driften påbörjas ska ett beslut från Transportstyrelsen ha mottagits om villkoren för verksamheten.“**

## **Operativa begränsningar vid drift av UAS i nationell certifierad kategori**

28 § Här hänvisas det till trafikregler. Vilka regler är det? Bör förtydligas.

## **Påverkan av sjukdom, m.m.**

33 § Här anges alkohol. Texten är kopierad från den i genomförandeförordning (EU) 2019/947. I den svenska versionen bör det anges ett gränsvärde. Annars kan intag av en i princip alkoholfri öl bli en lagöverträdelse.

## **Regler och förfaranden för UAS-luftvärdighet i nationell öppen kategori**

34 § Här undrar vi vad som gäller för privatbyggda UAS.

37 §

## **Allmänt råd**

Vilka andra regelverk avses?

## **4 kap. Bestämmelser om drift av UAS i nationell öppen kategori**

3 § Här står ”artificiellt hinder”. Är inte ”fysiskt hinder” ett enklare begrepp att förstå?

24 § Här saknas ordet ”pågå”. Det ska stå ”där en nödinsats pågår”. Hur ska man hantera när en bildjournalist flyger på ett sådant område innan nödinsatsen startar?

## **5 kap. Bestämmelser om drift av UAS i nationell specifik kategori**

### **UAS-operatörens skyldigheter**

8 § Här anges att uppgifter ska sparas i tre år efter att någon har slutat sin anställning eller ändrat sin ställning inom organisationen. Hur går det här ihop med GDPR om någon redan jobbat i exempelvis åtta år och sen slutar?

## **6 kap. Bestämmelser om drift av UAS i nationell certifierad kategori**

Allmänt råd

Här hänvisas till ConOps. Var finns handlingen?

## **7 kap. Kompletterande bestämmelser för verksamhet som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139**

Ålderskrav för fjärrpiloter

2 § Varför skrivs inte minimiåldern ut här? Och kan inte en UAS-operatör och en fjärrpilot vara samma sak? Blir det inte konstigt med olika åldersgränser för samma sak?

Stockholm den 25 september 2023.

**Putte Salminen**, ordförande

**BLF\_Fotograferna / BLF Bildhantering AB**

Box 1116

111 81 Stockholm

Tfn: 08-555 963 10

Mejl: [info@blf.se](mailto:info@blf.se)

[www.blf.se](http://www.blf.se)