

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:95) om flygvädertjänst (MET)

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svensk Luftambulans (SLA)		<p>Förslaget är mkt bra och kommer öka flygsäkerheten samt underlätta vår vardag när det gäller planering av flygning.</p> <p>Om man vill få ännu bättre effekt av det här förslaget vad gäller akuta sjukvårdstransporter, så behöver det knytas ihop med inflygning till stängd flygplats för ambulanshelikopter, HEMS. Ref: TS MFL Ö1-2022, inflygning till stängd flygplats IFR.</p> <p>I tillägg till detta skulle AUTOMETAR på helikopterflygplatser (där PinS procedurer finns etablerade) med tillhörande TAF dygnet runt avsevärt förbättra möjligheterna för ambulanshelikoptertransporter under IFR. TAF ger möjlighet att planera med färre alternativ som gör att helikoptrar med dess begränsade räckvidd har möjlighet att genomföra fler samhällsnyttiga uppdrag.</p> <p>Tillgång på TAF vid befintliga flygplatser dygnet runt är som sagt mkt bra, och i et längre perspektiv måste man även säkerställa prognoser vid Sveriges helikopterlandningsplatser.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar era synpunkter. När det gäller utökade TAF-tider på flygplatser så medför det mer jobb för flygväderkontoret och därmed ökade kostnader som inte får belasta systemet med undervägsavgifter. Detsamma gäller eventuella väderprognoser för Sveriges helikopterlandningsplatser.</p> <p>Oavsett om det är en manuell eller automatisk METAR som ligger till grund för utfärdande och uppföljning av TAF, krävs alltid en certifierad MET-leverantör för tillhandahållande av tjänsten.</p>
Svenskt Ambulansflyg		<p>Svenskt Ambulansflyg ställer sig mycket positivt till Transportstyrelsens ändringsförslag. Ett genomförande av förslaget inte bara stödjer säkerheten och effektiviteten i flygtrafiken, utan innebär också fördelar för miljön och</p>	<p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>bränsleeffektiviteten och kommer därmed innebära en mer hållbar flygtrafik i stort.</p> <p>Genom att möjliggöra uppföljning av flygplatsprognoser (TAF) baserade på automatiska observationer (AUTOMETAR) vid avsaknad av flygtrafikledningstjänst eller när befintlig flygtrafikledningstjänst är stängd och inga väderobservatörer finns på plats, elimineras behovet av att ha två alternativa flygplatser vid planering av vår flygverksamhet.</p> <p>Denna åtgärd inte bara minskar flygtrafikens miljöpåverkan genom att spara bränsle och därmed minska koldioxidutsläppen, utan den ökar också effektiviteten i flygplanets drift. Genom att minska behovet på alternativa flygplatser kan vi minska onödiga resursutgifter och därmed ytterligare minska Svenskt Ambulansflygs miljöpåverkan.</p> <p>Svenskt Ambulansflyg har inga övriga synpunkter på förslaget.</p>	
SMHI		<p>SMHI vill komplettera konsekvensutredningen med följande risker och konsekvenser som myndigheten bedömer kräver åtgärder. SMHI ser en stor risk att förslaget medför en ökad arbetsbelastning som myndigheten inte kan hantera inom nuvarande ekonomiska ramar. Transportstyrelsen har tidigare tydligt uttalat att kostnader för flygtrafiktjänst som uppstår av att Sverige behöver förbättrad förmåga inom säkerhet, beredskap och totalförsvaret inte ska belasta undervägsavgifterna. Då flygvädertjänsten vid SMHI till största delen bekostas av undervägsavgifter finns idag inga möjligheter att utöka produktionen av TAF (flygplatsprognos) till förmån för behoven hos det samhällsviktiga flyget.</p>	<p>Transportstyrelsen instämmer i att utökade TAF-tider medför ökad arbetsbelastning för flygväderkontoret och därmed ökade kostnader. En beställning av TAF utöver ATS ordinarie öppethållningstid kommer därför att behöva betalas på annat sätt än via undervägsavgifter. Dessa föreskrifter möjliggör dock endast uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR, de ställer inte krav på utökade TAF-tider. Därmed avser Transportstyrelsen inte ändra konsekvensutredningen med anledning av denna kommentar.</p>
SMHI		<p>Nuvarande TSFS 2019:95 kap. 6, 3 § är tydlig med vilka flygplatser som ska tillhandahållas TAF. Det saknas däremot på dessa flygplatser. Idag beställs TAF av aktuell flygplats eller av flygtrafikledningensheten (ATS) på</p>	<p>Transportstyrelsen är medveten om avsaknaden av riktlinjer och reglering. Transportstyrelsen kommer därför framöver att titta på frågan gällande</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		flygplatsen anpassat till ATS öppethållning. Avseende TAF finansierat av undervägsavgifter finns en uppenbar risk att TAF beställs för tider och veckodagar där SMHI inte har möjlighet att producera. Förordning (EU) 2017/373 ger liten vägledning för sådana riktlinjer eller regleringar där AMC1 MET.TR.220(c) och AMC1 MET.OR.200(a)(3) tar sikte på att TAF och METAR kopplas ihop med ATS-öppethållning.	förtydligande av vilka grunder och tider som ska gälla för att få en TAF bekostad av undervägsavgifter.
SMHI		Det finns kvalitetsbrister i de automatiska observationer som levereras från majoriteten av de svenska flygplatserna. Meteorologiska mätutrustningen består ofta av gamla givare som levererar bristfällig data. SMHI vill därför belysa vikten av högkvalitativa automatiska observationer som en förutsättning för utfärdande av högkvalitativa TAF. ICAO Annex 3 föreskriver att medlemsstaterna ska tillse att inspektioner av en flygväderstation ska göras regelbundet för att kvalitetssäkra observationerna. SMHI utförde tidigare, men har tvingats pausa, kvalitetsuppföljningar på flygplatser som en följd av minskade ekonomiska ramar. EU-regelverket ställer krav på certifikat för utförande av funktionen flygväderstation vilket innebär tillsyn. SMHI understryker vikten av kvalitetskontroll vid de tillsyner som Transportstyrelsen genomför framöver. Utan tillgång till observationer av tillräckligt god kvalitet faller syftet med föreslagna förändringar i regelverket, då TAF riskerar att inte kunna användas så som det är tänkt. SMHI måste även i fortsättningen ha rätten att ställa kvalitetskrav i syfte att säkerställa kvalitet i produktion av TAF.	Transportstyrelsen instämmer i uppfattningen om vikten av pålitlig mätutrustning, i synnerhet i samband med AUTOMETAR. Transportstyrelsen menar att SMHI har rätt att ställa kvalitetskrav på flygväderstationerna i syfte att säkerställa kvalitet vid produktion av TAF. Transportstyrelsens tillsyn av observationssystem för flygvädertjänst utförs som stickprov och kan inte anses ersätta de kvalitetsuppföljningar som SMHI tidigare gjorde.
Försvarsmakten		I konsekvensutredningen under punkten 3.3 <i>regleringsalternativ</i> hänvisas till <i>den tekniska utvecklingen</i> , vilken även innebär att nära realtidsdata från flygplatsernas vädersensorer kan göras tillgängliga för det flygväderkontor som står för uppföljningen av TAF. Detta kompletterar då de AUTOMETAR som endast skickas 2 ggr/timme och därmed ökar tillgången till beslutsunderlag.	Transportstyrelsen instämmer i att <i>nära realtidsdata</i> från flygplatsernas vädersensorer är bra information för flygväderkontoret som följer upp TAF.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarmakten		I konsekvensutredningen under punkten <i>5.1 Företag</i> kan förändringarna medföra eventuellt ökade kostnader för flygplatserna pga. Krav på tillgänglighet av kringtjänster som räddningstjänst, fälthållning etc.	Transportstyrelsen instämmer i att utökade TAF-tider medför ökade kostnader, inte bara vad avser eventuell uppdatering av meteorologisk utrustning. Dessa föreskrifter möjliggör dock endast uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR, de ställer inte krav på utökade TAF-tider.
Försvarmakten		I konsekvensutredningen under punkten <i>5.2 Medborgare</i> , samt i sammanställningen av konsekvenser, finns en icke upptagen nackdel för medborgare, vilken är den ökade risken för buller nattetid för områden nära flygplatser.	Transportstyrelsen noterar synpunkterna men är av uppfattningen att möjligheten med uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR inte nödvändigtvis kommer leda till ökad trafik.
Försvarmakten		Ett förslag till förändring gäller TAF uppföljd på AUTOMETAR, där det för flygtrafiken är bra information att en TAF uppföljs på automatiskt observationsunderlag. Överväg tilläggsinformation i TAF för att förtydliga uppföljningskriterierna utöver skrivning i AIP. Detta innebär eventuellt metoanpassning för utfärdande väderkontor.	Transportstyrelsen har haft muntlig kontakt med Flygl och förstått att man uppfattar att vissa piloter använder TAF som verktyg för att ta reda på om ATS vid flygplatsen är öppet och att föreslaget förtydligande därmed skulle vara till hjälp. Dock kan TAF, enligt gällande regelverk, följas upp på AUTOMETAR upp till tre timmar, vilket i praktiken sker i samband med att ATS stänger. Att en TAF finns ute innebär alltså inte per automatik att ATS för flygplatsen är öppet. Transportstyrelsen menar att ATS öppethållningstider vid flygplatser, även fortsättningsvis, endast ska signaleras i AIP och NOTAM, inte via TAF. Föreskrifterna ändras därför inte.
Försvarmakten	1 kap. 2 §	Då vissa flygplatser har flygtrafikledningstjänst på distans (RTC) kan det vara en fördel att vara extra tydlig kring betydelsen av manuell observationstjänst. Förslag till skrivning (kursivt) i bilaga	Transportstyrelsen håller med om att ett förtydligande av definitionen av ordet manuell, i förhållande till

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Konsekvensutredning 1 kap. 2 § manuell – som utförs av människa <i>fysiskt på plats eller via fjärobervationssystem.</i>	observationer, i föreskrifterna är bra. Föreskrifterna ändras därför i linje med förslaget enligt nedan. <i>manuell observation - observation som utförs av människa, på plats eller via fjärobervationssystem.</i> 4 kap. 1 § ändras som en följd av denna ändring.
SMHI	2 kap. 2 §	ICAO Annex 3 (Ch. 2.1.5) föreskriver att medlemsstater ska följa Världsmeteorologiska organisationens (WMOs) krav på utbildning och kompetens för personal som tillhandahåller meteorologiska tjänster till flyget. SMHI anser att detta krav bör framgå även i svensk reglering. Utan krav i svensk reglering blir ansvarsfrågan otydlig gentemot både WMO och ICAO. Vidare bör paragrafen förtydligas med att kraven i AMC1 ATCO.D010(a)(1) till förordning (EU) 2015/340 i förordning (EU) syftar till kompetens hos flygväderobservatörer. För flygväderobservatörer kan tilläggas att WMO nr. 1209 innehåller riktlinjer för utbildning och kompetens som bör följas. WMOs krav på utbildning och kompetens för flygvädermeteorologer anser SMHI fortsatt ska gälla.	Transportstyrelsen instämmer i uppfattningen att hänvisning till WMO rekommendationer bör kvarstå i föreskrifterna. GM1 ATM/ANS.OR.B.005(a)(6) till (EU) 2017/373 hänvisar till WMO 49, WMO 1083 och WMO 1205. Vårt uppdaterade förslag innehåller hänvisning till delar av WMO 49, WMO 1083 och (flygväderkontor) WMO 1209 (flygväderstationer). WMO 1205 handlar om ramverk för utbildning, Transportstyrelsen anser inte att detta är nödvändigt och har därför valt att inte hänvisa till dessa krav. Däremot har vi valt att, utöver vad som refereras till i aktuellt GM, även hänvisa till WMO 1209, gällande krav för personal vid flygväderstationer. Detta har gjorts för att tydliggöra vad som gäller för utbildning av personal vid flygväderstationer utan att behöva hänvisa till ett AMC till en förordning som gäller för utbildning av flygledare, vilket var fallet i föregående förslag.
LFV	2 kap. 2 §	LFV önskar att kravet på uppfyllnad av WMOs utbildningskrav finns kvar i föreskriften, både för meteorologer och för observatörer. Det är i linje med ICAO Annex 3 punkt Kap 2, punkt 2.1.5 Den nya skrivningen betyder i praktiken att även meteorologernas utbildning ska uppfylla relevanta delar av AMC1 ATCO.D010(a)(1) till förordning (EU) 2015/340, vilket inte är relevant.	Transportstyrelsen beaktar kommentaren, se ovan. Dock anser vi att WMO-No 1209 är tydligare än WMO-No 258, varför vi har valt att hänvisa till den istället.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Skrivningen medför också att en observerande enhet inte längre har krav på repetitionsutbildning eftersom det regleras i WMO-dokument.</p> <p>LFV förslag på text: 2§ En leverantör av flygvädertjänst ska säkerställa att personal som utför flygvädertjänst som meteorologer är adekvat utbildad i enlighet med WMO rekommendationer. En leverantör av flygvädertjänst ska säkerställa att personal som utför flygväderobservationstjänst är adekvat utbildad i enlighet med WMO rekommendationer I WMO-No 258 kapitel 2. Utbildningen ska bestå av både teori och praktik och som omfatta grundläggande meteorologi baserade på relevanta delar av AMC1 ATCO.D010(a)(1) till förordning (EU) 2015/340.</p>	
Entry Point North AB	2 kap. 2 §	<p>Vi känner att vi skulle vilja ha och behöva mer stöttning gällande utbildning av meteorologiska observatorer. Vi föreslår därför följande:</p> <p>2 §</p> <p>En leverantör av flygvädertjänst ska säkerställa att personal som utför flygvädertjänst som meteorologer är adekvat utbildad i enlighet med WMO rekommendationer.</p> <p>En leverantör av flygvädertjänst ska säkerställa att personal som utför flygväderobservationstjänst är adekvat utbildad i enlighet med WMO rekommendationer I WMO-No 258 kapitel 2. som skall förbereda dem för att genomföra väderobservationer, utfärda vädervarningar omfattade av METAR och Local Routine Report i enighet med lämpliga delar av föreskrifter i (EU) 2017/373. Utbildningen ska bestå av både teori och praktik och som bas, omfatta grundläggande</p> <p>a) meteorologi;</p> <p>b) kunskap om meteorologiska aspekter som påverkar flygprestanda och</p>	<p>Transportstyrelsen beaktar synpunkten gällande hänvisning till WMO rekommendationer men anser att WMO-No 1209 är tydligare än WMO-No 258.</p> <p>I övrigt anser Transportstyrelsen att ert förslag är för omfattande och specifikt och vi hänvisar istället till vårt förslag enligt ovan.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>c) kunskap i meteorologiska aspekter som påverkar pilotens förberedelser i färdplanering och navigering baserade på relevanta delar av AMC1 ATCO.D010(a)(1) till förordning (EU) 2015/340.</p> <p>Samt särskilda kunskaper i:</p> <p>a) väderobservation</p> <p>b) väderfenomen som utgör en fara för luftfarten</p> <p>c) rapportering och kodning av meddelande</p> <p>Praktiska delar av utbildningen skall omfatta utförande av väderobservationer och kodning av meddelande vid en enhet som utför meteorologiska observationer under ledning av en instruktör som innehar MET OBS utbildning. Den praktiska delen skall omfatta det antal observationer som ger instruktören ett underlag för att bedöma att eleven kan utföra korrekta observationer och koda korrekta meddelande.</p>	
ACR Aviation Capacity Resources	2 kap. 2 §	ACR är positiva till förtydligandet av vad utbildningens baslinje ska omfatta.	Transportstyrelsen noterar synpunkterna men har ändå gjort vissa ändringar utifrån tidigare kommentarer, se ovan.
Försvarsmakten	2 kap. 2 §	I bilaga Konsekvensutredning 2 kap. 2 § hänvisas i ändringen till "relevanta delar av AMC1 ATCO.D010(a)(1) till förordning (EU) 2015/340". Att referera till en kravbild i en EU-förordning med ett helt annat tillämpningsområde och som styr på en specifik personalkategori (flygledare), när det också berör annan personal som ska utföra flygvädertjänst, blir inte tydligt. Det hänvisas även till "relevanta delar". Vem bedömer vilka delar som är relevanta?	Transportstyrelsen beaktar era synpunkter och tar bort hänvisningen till AMC1 ATCO.D010(a)(1) till förordning (EU) 2015/340, se ovan.
LFV	4 kap. 1, 2, 7, 10§	LFV önskar ett klarläggande angående hur man ska förhålla sig till ett planerat avbrott i distribution av AutoMETAR då ATS är stängt. LFV antar att det då blir ett avbrott utan krav på manuella METAR, och med hänvisning till 4 kap 2§ blir följden en CNL TAF. Finns det inget tillgängligt system så	Transportstyrelsen instämmer i slutsatsen att utebliven METAR, planerad eller oplanerad, kommer att resultera i TAF CNL.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		skickas ingen AutoMETAR I övrigt ställer sig LFV positiva till förändringen som kan ge bättre tillgänglighet på beredskapsflygplatser, för samhällsviktigt flyg.	
LFV	4 kap. 2a, 3 §	LFV ser att det kommer att krävas fortsatt arbete med förändrade avtal kring förvaltning av sensorer och system och eventuellt också förstärkning i kompetens kring sensorer. Detta tillsammans med konsekvenser av det interna arbete som pågår kring förvaltning av bla MET-system, gör att LFV ser svårigheter att uppfylla det nya regelverket till fullo till 2/9 och föreslår ett senare datum (1/3) för just denna ändring.	I fråga om ansvaret för underhåll av väderobservationsutrustningen kompletterar föreslagen ändring förordning (EU) 2017/373. Eftersom leverantörerna av väderobservationstjänst ändå haft detta krav på sig genom (EU) 2017/373 så anser inte Transportstyrelsen att det är motiverat att flytta fram datumet för ikraftträdandet av föreskrifterna.
SMHI	4 kap. 2a, 3 §	<p>Ansvaret för att exponera, handha och underhålla meteorologiska instrument åläggs den som har ett certifikat för flygväderstation vilket speglar förordning (EU) 2017/373. Däremot finns det kvar ett ansvar för den som driver flygplatsen att säkerställa att det finns viss meteorologisk utrustning för att hantera precisionsinflygningar kategori II och III. Att lägga detta ansvar på en flygplatshållare ligger inte i linje med förordning (EU) 2017/373. Vidare anger ICAO Annex 3 (ch. 4.1.5) att ansvaret åligger "Aeronautical meteorological station" - flygväderstationen. SMHI önskar tydlighet i ansvarsfrågan gällande flygväderobservationer och meteorologiska instrument.</p> <p>SMHIs förslag till omformulering 4 kap. 3§: Vid en instrumentflygplats avsedd för precisionsinflygningar kategori II och III ska flygväderstationen säkerställa att det finns automatisk utrustning för att mäta, övervaka och fjärravläsa vind, sikt, bansynvidd, höjd till molnbas, temperatur, daggpunkt och lufttryck. Det ska finnas ett system för att samla in, bearbeta, sprida och i realtid presentera uppmätta värden. Den som driver flygplatsen ska tillhandahålla utrustningen och systemen som behövs.</p>	Transportstyrelsen instämmer i SMHIs synpunkt att ansvaret för 3 § bör ligga på flygväderstationen. Det stämmer då bättre överens med (EU) 2017/373 och ICAO Annex 3. Vi kommer därför att flytta ner rubriken " <i>Den som driver en flygplats</i> " så att både 3 och 4 §§ hamnar under rubriken " <i>Flygväderstationer</i> ". Vi kommer även att omformulera första meningen enligt ert förslag (" <i>den som driver en flygplats</i> " byts ut mot " <i>flygväderstationen</i> "). När det gäller sista meningen i ert förslag " <i>Den som driver flygplatsen ska tillhandahålla utrustningen och systemen som behövs</i> ", som inte finns med i det ursprungliga kravet, så tycker vi inte att det passar in då kravet kommer att stå under rubriken " <i>Flygväderstationer</i> ". Vi har därför istället valt att, först i 5 §, lägga till " <i>Den som driver en flygplats ska tillhandahålla den utrustning och de system som krävs för att flygväderstationen ska kunna leva upp till 3 och 4 §§ ovan samt....</i> "

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Eftersom rubriken " <i>Den som driver en flygplats</i> " flyttas ner så att den hamnar före 5 § så behöver inte 4 § byta namn till 2a § såsom framgick av tidigare föreskriftsförslag för att hamna under rubriken " <i>Flygväderstationer</i> ".
ACR Aviation Capacity Resources	4 kap. 2a §	Gällande ordet <i>exponera</i> efterfrågar vi en tydligare definition. ACRs tolkning innebär att en flygväderstation ska säkerställa var sensorer installeras.	Regeln är en direkt översättning av rekommendationen i Annex 3, appendix 3 punkt 1.2. Transportstyrelsen håller med om att ordet <i>exponera</i> inte är ett bra ord i sammanhanget, vi byter därför till " <i>säkerställa placering av</i> ".
Saab Digital Air Traffic Solutions	4 kap. 2a §, 3 §, 5 § och 6 §	SDATS ser positivt på att förslaget till 2a § och att det stämmer väl överens med EU regleringen, dock upplever vi att förslaget i sin nuvarande form skapar en potentiell förvirring gentemot 3§, 5§ och 6§ i samma kapitel. <i>Den som driver flygplats</i> (flygplatsen) äger normalt sin infrastruktur men enligt 2a§ åläggs <i>flygväderstationen</i> (dvs. den av flygplatsen kontrakterade organisationen) att exponera, handha och underhålla meteorologiska instrument för flygväder enligt villkor som framgår av paragrafen. Dock kvarstår ansvaret på <i>den som driver flygplats</i> genom 3§ och 5§ att säkerställa att det finns ett system för att samla in, bearbeta, sprida och i realtid presentera uppmätta värden från de meteorologiska instrument (sensorer) som ingår i systemet. Föreskriften lägger ansvaret på den som driver flygplats samtidigt som placeringen av sensorer regleras i den förordning som styr MET-leverantören. 6§ lägger ansvaret på den som driver flygplats att samråda placering av meteorologiska instrument (vilket vi tolkar som utformning av MET-systemet) med meteorologiskt sakkunnig, flygtrafikledningsenheten och operatörerna på flygplatsen.	Transportstyrelsen håller med om er synpunkt att 4 kap. 3 § bör riktas mot flygväderstationen, se kommentaren till SMHIs synpunkt ovan. När det gäller 4 kap. 5 och 6 §§ så har de sitt ursprung i ICAO Doc 8896. Detta Doc innehåller bara stödjande material och anger inte vilken organisation som avses (den som driver flygplatsen eller flygväderstationen). Eftersom den meteorologiska observationstjänsten normalt sett upphandlas för några år i taget menar Transportstyrelsen att det är logiskt att den som driver en flygplats ansvarar för att de meteorologiska instrumenten på flygplatserna är korrekt placerade. När en flygväderstation upphandlas har denna ett ansvar att säkerställa att nödvändig utrustning finns på plats för att tjänsten ska kunna utföras enligt gällande regler samt att utrustningen underhålls på korrekt sätt. Eftersom 6 § ställer krav på att den som driver en flygplats, vid placeringen av de meteorologiska

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>SDATS uppfattar det som en brist i sammanhanget att 4 kap 3§, 5§ och framförallt 6§ inte uppdaterats på samma sätt och pekar på att den som driver flygplats behöver söka samråd av <i>leverantören av flygvädertjänst</i> och flygväderstationen dvs. MET-leverantören och de förordningskrav som styr på dessa aktörer. Detta är särskilt viktigt då MET-tjänst är konkurrensutsatt och bedrivs på kontraktåtaganden som normalt sett är väsentligt kortare än den tekniska livslängden på METsystemet.</p> <p>De föreskrifter som finns avseende teknisk utrustning (metrologiska instrument) i 4 kap 13, 17-20§§ pekar på kraven i (EU) nr 2017/373 men kompenserar inte fullt ut för avsaknaden av föreskrifter på att <i>den som driver flygplats</i> behöver söka samråd av <i>leverantören av flygvädertjänst och flygväderstationen</i>.</p>	<p>instrumenten, ska samråda med en meteorologiskt sakkunnig, flygtrafikledningsenheten och operatörerna, anser Transportstyrelsen att samråd inför placering är omhändertaget.</p> <p>När det gäller föreskrifter avseende teknisk utrustning i 4 kap 13 samt 17-20 §§ anser inte Transportstyrelsen att ändring enligt förslaget är nödvändigt.</p>
Privatperson	4 kap. 3 §	<p>Det står i fjärde kapitlet:</p> <p>3 § Vid en instrumentflygplats avsedd för precisionsinflygningar kategori II och III, ska den som driver flygplatsen säkerställa att det finns automatisk utrustning ...</p> <p>Jag föreslår att det ändras till "... den som sköter/ansvarar för/handhar flygplatsdriften ..." då det handlar om drift av t ex en anläggning. "Driver" leder mina tankar till att det handlar om en förflyttning, skulle t ex kunna passa in för betesdjur.</p>	Transportstyrelsen anser att begreppet flygplatsdrift är vedertaget i branschen, regeln ändras därför inte.
Saab Digital Air Traffic Solutions	4 kap. 10 §	<p>SDATS ser positivt på att förslaget att tillåta uppföljning av TAF på AUTOMETAR när ATS är stängt. Förslaget ger bättre förutsättningar för att flygplatsen ska ha en giltig TAF och därmed ge bättre förutsättningar för operatörerna att färdplanera, särskilt vid beredskap eller extra öppethållning.</p> <p>Detta är något som efterfrågats av flygoperatörer som verkar på de flygplatser där vi tillhandahåller ATS- och MET-tjänsten.</p>	Transportstyrelsen noterar synpunkterna.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SMHI	4 kap. 10 §	SMHI föreslår ett tillägg så att paragrafen lyder: Minst två METAR ska utfärdas som underlag för utfärdande av en TAF. För uppföljning av TAF ska en första manuellt observerad METAR utfärdas senast 10 minuter innan flygtrafikledningsenheten öppnar. Tillägget medför att eventuella brister i automatiska METAR blir kända innan TAF börjar gälla vilket medför att ändrad TAF kan utfärdas med mer framförhållning.	Eftersom syftet med ändringen av denna § var att möjliggöra uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR så kommer inte föreslagen ändring att genomföras.
SMHI	5 kap. 11 §	I ICAO Annex 3 finns två fall som behöver regleras: 1. rapporter via röstkommunikation, 2. rapporter via datalänk. Förslaget innebär att det inte finns någon som har ansvar att föra vidare rapporter via datalänk till WAFC och SADIS.	Transportstyrelsen medger att föreslagen ändring inte omhändertar ansvaret att föra vidare rapporter via datalänk till WAFC och SADIS. 5 kap. 11 § ändras inte men 5 kap. 12 § ändras enligt nedan där det kursiva är tillfört: "En övervakningsenhet för flygväder ska utan dröjsmål vidarebefordra <i>AIREP och AIREP SPECIAL</i> som tagits emot via röstkommunikation till berörd WAFC och till SADIS". Därmed omhändertaras båda fallen.
LFV	10 kap. 3§	Under förberedelserna för denna remiss har behovet av, och innehållet i, VOLMET diskuterats med Transportstyrelsen. LFV önskar fortsätta diskussionen kring behovet av VOLMET generellt och specifikt behovet av SIGMET i D-VOLMET. Anledningen till detta är att LFV står inför en omfattande nyinvestering av VOLMETutrustning eftersom den nuvarande är gammal och inte kan underhållas på ett tillfredsställande sätt. Innan man gör en sådan investering vill LFV säkerställa att den är relevant.	Detta krav kommer av en standard i Annex 3 (11.5) och Transportstyrelsen har genomfört en användarundersökning där några organisationer svarat att man använder sig av VOLMET. Transportstyrelsen anser därmed att kravet är relevant.

Sändlista

ACR-Sweden
Arvidsjaur flygplats
Dala-flyget
Dala-flyget Borlänge Falun flygplats
Eskilstuna flygplats
Fyrstad flygplats
Försvarmakten
Hagfors kommun
Halmstad City flygplats
Hemavan Tärnaby
Härjedalens kommun
Jönköping flygplats
Kalmar Öland flygplats
Karlstad flygplats
Kramfors
Kristianstad Österlen flygplats
Linköping City flygplats
Ljungbyheds flygplats
Luftfartsverket
Lycksele flygplats
Norrköping flygplats
Pajala kommun
Scandinavian Mountains Airport
SDATS
Skavsta flygplats

Skellefteå flygplats
SMHI
South Lapland flygplats
Sundsvall Timrå flygplats
Swedavia
Säve flygplats
Torsby flygplats
Västerås flygplats,
Växjö Småland flygplats
Åre/Östersund flygplats
Ängelholm-Helsingborg flygplats
Örebro flygplats,
Örnsköldsvik flygplats