

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

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut. Gulmarkerad text är text som tillkommit med anledning av kommentarerna.
Arvidsjaur Flygplats		Arvidsjaur Flygplats ställer sig mycket positivt till Transportstyrelsens ändringsförslag.	Noteras
Försvarsmakten		Försvarsmakten har inga synpunkter på föreslagna ändringar.	Noteras
Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA)		<p>Vi välkomnar förslaget från Transportstyrelsen med en extra nivå av entusiasm, då det inte bara stödjer säkerheten och effektiviteten i flygtrafiken, utan också innebär en fördel för miljön och bränsleeffektiviteten som vi ser det.</p> <p>Genom att möjliggöra uppföljning av flygplatsprognoser (T AF) baserade på automatiska observationer (AUTOMET AR) vid avsaknad av flygtrafikledningstjänst eller när befintlig flygtrafikledningstjänst är stängd och inga väderobservatörer finns på plats, eliminerar vi 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 som vi ser det. Genom att minska behovet på alternativa flygplatser kan vi minska onödiga resursutgifter och därmed ytterligare minska KSA' s miljöpåverkan.</p> <p>Sammanfattningsvis ser vi starkt positivt på förslaget från Transportstyrelsen, både för dess säkerhets- och effektivitetsfördelar i flygtrafiken samt för dess positiva inverkan på miljön och bränsleeffektiviteten. Tack för att ni tar ett sådant progressivt steg mot en mer hållbar och effektiv flygtrafik.</p>	Noteras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut. Gulmarkerad text är text som tillkommit med anledning av kommentarerna.
		Svenskt Ambulansflyg har inga övriga synpunkter på förslaget.	
LFV	2 kap 2§	LFV anser att utbildningskravet för personal vid flygväderkontor blir felriktat. LFV och SMHI delar på uppgiften som flygväderkontor och utbildningskravet bör rimligen vara riktat till personal som utför Prognostjänst enligt TSFS 2019:95 och inte till personal som utför Delgivningstjänst. Kvarstår texten så kan det tolkas som om alla Briefing officers på LFV/FPC ska vara utbildade flygmeteorologer. Förslag till text: Utbildningen för personal som utför prognostjänst vid flygväderkontor ska uppfylla kraven i.....	Kommentaren beaktas och 2 kap. 2 § ändras enligt nedan. Utbildningen för personal som utför prognos- och övervakningstjänst vid flygväderkontor ska uppfylla kraven...
SMHI	2 kap. 2 §	SMHI är i grunden positiva till förslaget. I syfte att förtydliga den nationella regleringen kan paragrafen utökas med en kort formulering om krav på fortbildning. Krav på fortbildning framgår av WMO nr. 49 "Members should ensure that their operational personnel undertake continuous professional development to maintain competence".	Kommentaren beaktas och 2 kap. 2 § ändras enligt nedan: Utbildningen för personal som utför prognos- och övervakningstjänst vid flygväderkontor ska uppfylla kraven gällande utbildning och fortbildning i.....
SMHI	4 kap. 1 § och 10 §	För att underlätta för SMHI att utföra uppföljning av TAF när flygtrafikledningensheten är öppen vore det fördelaktigt att en första manuell METAR skickas 10 min innan flygtrafikledningen öppnar. Detta skulle medföra att eventuella brister i automatiska METAR blir kända innan flygplatsen öppnar vilket medför att ändrad TAF kan utfärdas med mer framförhållning.	Transportstyrelsen förstår SMHIs önskan då manuella METAR fortfarande håller högre kvalitet än METAR från automatiska observationssystem. Men eftersom "andemeningen" med ändringen av föreskrifterna var att METAR från automatiska observationssystem håller fullgod kvalitet för att utfärda och följa upp TAF på så avser vi inte ändra denna regel. SMHI har dock möjlighet att komma överens med flygväderstationerna om att en första manuell METAR skickas 10 minuter innan flygtrafikledningensheten öppnar, om så önskas.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut. Gulmarkerad text är text som tillkommit med anledning av kommentarerna.
LFV	4 kap 4§ och 4a§	Det framgår nu tydligt att den som driver flygplats ska tillhandahålla både system och instrument. Det framgår också tydligt att Flygväderstationen ansvarar för handhavande och underhåll av instrument. LFV önskar dock ett klagörande angående vem som ansvarar för handhavande och underhåll av meteorologiska system, förutom instrument.	<p>Kommentaren beaktas och 4 kap. 4 § ändras enligt nedan. Utöver omhändertagande av kommentaren är begreppet "instrument för flygväder" ändrat till "instrument för flygväderobservationstjänst" i syfte att förtydliga vad som avses och använda samma begrepp när vi menar samma saker.</p> <p><i>En flygväderstation ska säkerställa placering av, handha och underhålla meteorologiska system och instrument för flygväderobservationstjänst. Handhavande och underhåll av meteorologiska instrument ska ske enligt metoder, procedurer och specifikationer som publiceras av WMO i nr 8, Guide to Instruments and Methods of Observation utgåva 2018/2021.</i></p>
	4 kap 4a§		<p>Även i denna paragraf görs ändringar för att förtydliga vad som avses och använda samma begrepp när vi menar samma saker.</p> <p><i>Den som driver en flygplats ska tillhandahålla den meteorologiska system utrustning och de instrument de system som krävs för utövande av flygväderobservationstjänst.</i></p>
ACR Aviation Capacity Resources AB	4 kap 6 §	Om flygplatsen ska samråda vid placering av meteorologiska instrument och flygväderstationen bland annat ska säkerställa placeringen bör även flygväderstationen explicit nämnas i denna paragraf.	<p>Kommentaren beaktas och 4 kap. 6 § ändras därmed enligt nedan.</p> <p><i>Den som driver en flygplats ska vid placeringen av de meteorologiska instrumenten för flygväder samråda med</i></p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut. Gulmarkerad text är text som tillkommit med anledning av kommentarerna.
			<i>en meteorologiskt sakkunnig, flygväderstationen, flygtrafikledningsenheten och operatörerna på flygplatsen.</i>
ACR Aviation Capacity Resources AB	Generellt	ACR önskar ett förtydligande om vem som är flygväderkontor i denna föreskrift. Är det uteslutande SMHI?	Definitionerna i denna föreskrift måste vara identiska med definitionerna i den svenska översättningen av (EU) 2017/373, därmed kan vi inte välja hur vi skriver definitionen av flygväderkontor. I Sverige finns det, som det ser ut idag, två organisationer som är certifierade som flygväderkontor för civil luftfart, SMHI och LFV. LFVs certifikat omfattar bara flygbriefing och flygdokumentation. Föreskriften ändras inte.

Sändlista

ACR-Sweden
Arvidsjaur flygplats
Dalaflyget
Dalaflyget 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