

Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfart  
601 73 Norrköping

Datum 2024-04-08  
SMHI Dnr 2024/591/5.4.1  
Er referens TSF 2023-60

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

## Yttrande över Remiss av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:95) om flygvädertjänst (MET)

SMHI har tagit del av rubricerade handlingar och har följande synpunkter. Myndigheten är positiv till föreslagna förändringar som framförallt syftar till att öppna upp för större möjligheter att möta det samhällsviktiga flygets behov av planeringsunderlag för att rädda fler liv och klara upp fler brott.

### Risker och konsekvenser för flygvädertjänsten vid SMHI

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.

Nuvarande TSFS 2019:95 kap. 6, 3 § är tydlig med vilka flygplatser som ska tillhandahållas TAF. Det saknas däremot riktlinjer eller reglering för vilka grunder och tider som ska gälla för att få en TAF bekostad av undervägsavgifter på dessa flygplatser. Idag beställs TAF av aktuell flygplats eller av flygtrafikledningsenheten (ATS) på 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

### SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 • Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post [registrator@smhi.se](mailto:registrator@smhi.se)

#### SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17  
601 76 Norrköping

#### SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.  
753 40 Uppsala

#### SMHI

Besöksadress Göteborgskaderns plats 3  
426 71 Västra Frölunda

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.

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 kvaliteten i produktion av TAF.

## Synpunkter på föreskriftsförslagen

### 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.

### 4 kap. 2a § i relation till 4 kap. 3 §

Ansvar 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.

## SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 • Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post [registrator@smhi.se](mailto:registrator@smhi.se)

### SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17  
601 76 Norrköping

### SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.  
753 40 Uppsala

### SMHI

Besöksadress Göteborgseskaderns plats 3  
426 71 Västra Frölunda

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.

#### **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.

#### **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.

**Bilaga: AMC från förordning (EU) 2017/373**

AMC1 MET.TR.220(c) Aerodrome forecasts:

(e) At aerodromes with limited hours of operation, the beginning of the period of validity of a TAF should commence at least 1 hour prior to the aerodrome resuming operations, or more as agreed between the aerodrome meteorological office and the operators concerned, to meet planning requirements for flights that arrive at the aerodromes as soon as it is opened for use.

AMC1 MET.OR.200(a)(3) Meteorological reports and other information:

At aerodromes that are not operational throughout the 24 hours, the issuance of a METAR should commence at least 3 hours prior to the aerodrome resuming operations, or as agreed between the meteorological services provider and the operators concerned to meet pre-flight and in-flight planning requirements for flights due to arrive at the aerodrome as soon as it is opened for use.

Avdelningschef Fredrik Linde har beslutat i detta ärende som beretts av Josef Runbäck, Michael Hansson, Linus Dock, Lovisa Andersson och Anette Levin.

För SMHI

Fredrik Linde  
Chef Avdelning Samhällsberedskap