

Frågor ställda på seminariet 2020-03-12

SMHI:

Samordning med olika aktörer – hur dokumenteras detta? Räcker det med att man dokumenterar tex mötesanteckningar?

Svar TS:

Det viktiga är att man visar vilka beroenden som finns, att man har/haft en dialog och att det finns kvittenser om vad man eventuellt kommit överens om.

Hur detta kan göras finns det säkert många lösningar på, men det viktiga är att dokumentera att kontakt tagits och vad man blivit eniga om.

ACR

Ser ni någon risk och/eller eventuell trend med de domar som fallit i Europa pga individer som skrivit en rapport på sig själva och sedan blivit dömda i domstol trots de själva inte anser sig medvetet bidragit till någon allvarlig händelse.

Svar TS:

TS känner inte till några domar där en rapportör blivit föremål för rättsystemet på grund av att man rapporterat en händelse/incident eller liknande. Det finns en del på nätet om rättegångar/domar maa olyckor och tillbud (<https://flightsafety.org/asw-article/criminalizing-accidents-and-incidents-threatens-aviation-safety/>)

men inte explicit händelserapportering utifrån 376/2014 vilket frågeställningen var riktad mot, dvs att man lämnat en rapport som senare använts mot individen i en rättegång.

ACR:

Transportstyrelsen kräver att ATS tjänster som delegeras formaliseras i LoA – hur tänker ATS/R med övriga ANSP:er än LFV?

Svar FM:

Försvarsmakten strävar efter att vara i luft som hanteras av LFV. Om detta inte kan ske kommer LoA att upprättas med berörda parter
Det sker egentligen ingen delegering i samband med upprättande av ATS/R. LoA ska endast formalisera samarbetet mellan ATS/R och berörda leverantörer.

LFV AIM:

Aviseras denna temp AD på NOTAM för civil trafik i fredstid?
Warning till luftfarten som flyger i kontrollerad luft ovan AD.
Okontrollerad luft? Drönare?

Svar TS:

Ett ATS/R kommunicerar mot det ATS som kommer att involveras. Finns inget krav på NOTAM i okontrollerad luft.

AFAB:

Utöver ATS/R hur ser Försvarmakten på sina behov och möjligheter att sprida sina förmågor och öva start/landning på andra flygplatser än där LfV driver ATS-tjänst och där flygledarna bara har Mil grund?

Svar FM:

Försvarmakten ser positivt på att ATS vill öka sina kunskaper om militär luftfart, och Försvarmakten försöker svara på frågor och fördelar kontakter där så behövs.

ACR:

Mil grund för AFIS finns inte, någon plan för detta?

Svar FM:

Behov av utbildning för AFIS angående militär luftfart går att göra på flera sätt, antingen via FM ATS skola i Halmstad, (om FM som operatör anser att det finns ett behov och att det går att finansiera), eller kanske inom respektive ANP. Uppstår behov idag löser vi det med att ex.vis våra RO/FL i ATS-troppen, (eller FL från Mil ATS) i förväg tar kontakt med berörd AFIS och informerar vad som ska hända vid inflygning-landning och start-utflygning. Flygförarna är utbildade på AFIS och följer givna informationer.

LFV AIM:

Hur har man tänkt finansiera UTM infrastruktur som krävs för integrering med traditionell luftfart, undervägsavgifter eller?

Svar TS:

Principer fanns med i den opinion som gavs ut av EASA (opinion 1-2020) men frågan är inte löst ännu.

Fråga LFV:

När ska ATS föreskriften uppdateras nästa gång?

Svar TS:

Föreskrifts projekt startar under Q3 2020. ATS föreskriften kommer att träda i kraft i januari 2022. I denna kommer den nya versionen av 373

(opinion 2/2018 och 3/2018) att omhändertas. Opinion 2/2018 och 3/2018 ska publiceras inom snar framtid enligt EASA.

Fråga ACR:

När inför ni D-luft i Sverige med tanke på alla svenska tillämpningar som underlättade C-luftens krav på separation men plockades bort?

Svar TS:

Vilken luftrumsklass som ska finnas är inget Transportstyrelsen ensamt kan besluta om. Det finns ett regeringsuppdrag där LFV får uppdrag att genomföra en fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet. Dokumenttitel: Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet Dokumentnummer: LFV D-2019-161405.

LFV:

Kommer Transportstyrelsen att översätta AMC och GM till EU 2017/373 med hänsyn till språklagen? Eller kommer översättningarna att implementeras i en TSFS?

Svar TS:

AMC och GM ges ut av EASA och är ingen lagtext (IR), utan en förklaring till "hur" man säkerställer att man uppfyller kravet (AMC) eller en förklaring av bakgrund till kravet (GM).

Lagtext (IR) översätts av EU till medlemsstaternas egna språk och publiceras i EURLEX.

AMC/GM ges ut av EASA och översätts inte.

Transportstyrelsen kommer inte att översätta EASAs AMC/GM.

LFV:

Hur hanterar Transportstyrelsen felaktiga översättningar från EASA?

Svar TS:

Transportstyrelsen skickar de felaktiga översättningar vi hittar, eller vi informeras om via marknaden, till regeringskansliet och vidare till översättarna i EU.

Vid beslut om eventuell rättning av den svenska översättningen publiceras denna i EURLEX.

AFAB:

Har det någonsin resulterat i en uppdatering av en EU förordning (efter att man påpekat felöversättningar) T.ex (EU) 2015/340?

LFV:

SERA innehåller en felaktig översättning vi informerat TS om. Vad händer med denna?

Svar TS:

Vid beslut om eventuell rättning av den svenska översättningen publiceras denna i EURLEX.

Bifogat finns exempel på rättningar TS har skickat i närtid, där vi fått svar att i alla fall (EU) 2017/373 kommer att rättas upp.

LFV:

När ska Transportstyrelsen se över flygsäkerhetspåverkan på borttagandet av separationskravet gällande VFR-mörker?

Svar TS:

I (EU) 923/2011 SERA, anges att varje medlemsstat får besluta själv om man tillåter flygning VFR mörker och att man då kan bestämma under vilka förutsättningar detta får ske. Sverige har under lång tid tillåtit dessa flygningar under förutsättning att separation mellan VFR/VFR görs av flygledare. OM marknaden ser att det finns ett behov av att ta bort kravet på separation, bör det göras en gedigen flygsäkerhetsutredning för att säkerställa fortsatt säker flygning VFR.

LFV:

Hur arbetar Transportstyrelsen med separation till R-/D-områden. Ref. Transportstyrelsens TSL 2009-846 ”TS policy för luftrumets utformning och användning”, där buffert ska ligga på insidan, vilket medger flygning intill gräns på utsidan.

Svar TS:

Det finns flera förslag som ligger hos Transportstyrelsen gällande R-/D områden. Plan finns att försöka utvärdera förslagen för att sedan eventuellt utreda dessa inför nästa uppdatering av ATS föreskriften TSFS 2019-126.

LFV:

När kommer TS att uppdatera AIP med SERA? Ref. AIP SUP 30/15.

Svar TS:

Det pågår ett arbete med uppdatering av trafikreglerna TSFS 2014:71. Detta påverkar tillsammans med uppdatering av SERA vad som ska stå i AIP.