

Statens haverikommission
P.O. Box 6014
SE-102 31 Stockholm

Transportstyrelsens yttrande på slutrapport om olyckan i Arkösund, Vikbolandet, Östergötlands län den 18 juni 2023 med flygplan HA-BNS av modellen Socata MS 893A Ralley

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Inom ramen för sin tillsyn av flygplatser verka för att en gemensam standard används för hur PPR beskrivs i AIP, (se avsnitt 2.3.3).
(SHK 2024:06 R1)
- Analysera hur flygplatsernas tillgänglighet begränsas av PPR och hur det påverkar flygsäkerheten, (se avsnitt 2.3.3 och 2.3.4). (SHK 2024:06 R2)
- Förtydliga flygkontrolltjänstens fraselogi angående en flygplats tillgänglighet när ATS är öppen eller stängd, (se avsnitt 2.3.3 och 2.3.4).
(SHK 2024:06 R3)

Transportstyrelsen har följande svar:

SHK 2024:06 R1

Bakgrund

Myndigheten har analyserat hur PPR publiceras både i Sverige men även i våra nordiska grannländer.

I Sverige sker publicering i AIP under rubrikerna AD2 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA punkt 8-(remarks) och/eller AD2 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS.

I Finland är det mycket ovanligt att använda sig av PPR. När det används är det oftast för krav på tull- eller migration kontroll, och det publiceras då under AD2 2.3 OPERATIONAL HOURS punkt 12-(remarks).

I Danmark förekommer PPR för flygtrafiken, och det publiceras det under AD2 2.3 OPERATIONAL HOURS punkt 12-(remarks)

I Norge är PPR betydligt vanligare. Det publiceras mestadels under AD2 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS, men i vissa fall under AD2 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA punkt 6 (AD Administration addresses) eller AD2 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA punkt 8-(remarks).

Det är viktigt att notera att ägarstrukturen i våra nordiska grannländer ser annorlunda ut. I dessa länder äger staten en större andel av de större flygplatser med reguljär trafik än vad som är fallet är i Sverige, vilket kan påverka vad som publiceras.

I Storbritannien publiceras PPR under AD2 2.3 OPERATIONAL HOURS 12-(remarks), främst för de mindre flygplatser då många har ATS öppet dygnet runt.

En skillnad i publicering av PPR i övriga nordiska länder är att de publicerar det under AD2 2.3 istället för AD2 2.2, dvs under AD2 2.3 OPERATIONAL HOURS istället för AD2 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA. Bägge publiceras under "remarks", men vår ståndpunkt är att detta hör hemma under AD2 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA, med mer tilläggsinformation under AD2 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS. Det finns en teckenbegränsning i datafältet under AD2 2.2, varvid mer information kan publiceras under 2.20.

Sammantaget har Sverige redan en struktur där informationen publiceras antingen i AD2 2.2 och/eller AD2 2.20. Dock så den publicerade informationen inte enhetlig i hur man uttrycks, även om den innehåller samma grundläggande information dvs:

1. när gäller PPR
2. för vem gäller PPR
3. hur man ansöker om PPR.

Utav de 27 flygplatser med civil trafik (ink Luleå och Ronneby) som har publicerat PPR så har alla utom tre samma tydliga information dvs när PPR gäller, för vilka, samt hur man ansöker. Informationen uttrycks dock på lite olika sätt, vilket inte påverkar den information som ska förmedlas.

Transportstyrelsen avser att:

Myndigheten avser att informera flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst på kommande branschdagar den 28-30 januari 2025 om ärendet, för att verka tillsammans med flygplatsoperatörerna och leverantörer av flygtrafikledningstjänst för en gemensam standard gällande publicering av PPR.

SHK 2024:06 R2

En kort sammanställning över flygplatsernas PPR-publicering visar att 33 av de 47 flygplatser som finns i AIP har PPR som påverkar allmänflyg och VFR-flygningar. Av dessa är sju militära flygplatser som inte tillåter civil trafik, vilket innebär att det finns 26 flygplatser som i någon form har publicerat PPR rörande VFR flygningar.

Transportstyrelsen avser att:

Myndigheten avser att genomföra en undersökning hos både de flygoperativa aktörerna, dvs allmänflyget, och flygplatsoperatörerna. Detta kommer att ske på under Q1 2025, för att få insikt i hur flygplatsernas tillgänglighet påverkas av PPR och hur det påverkar flygsäkerheten.

SHK 2024:06 R3

Uppdrag att utreda möjligheterna för åtgärder inom ramen för rekommendation nr 3 (SHK 2024:06 R3) (*Förtydliga flygkontrolltjänstens fraseologi angående en flygplats tillgänglighet när ATS är öppen eller stängd*) från SHK-rapport "Olycka med ett flygplan av modellen SOCATA MS 893 A", SHK 2024:6.

Transportstyrelsen tar med SHK rekommendation till föreskriftsarbete med kommande ändring av TSFS 2019:36¹, inriktningen blir dock att förtydliga att det är ATS-enhetens öppetvarande eller ej tillgänglighet som avses i kommunikationen. Det förtydligande som bedöms rimligt att införa är som allmänt råd gällande kommunikation om ATS öppethållning. Att fullt ut följa rekommendationen med att skapa en fraseologi för en flygplats tillgänglighet när ATC/ATS inte är tillgängligt bedöms inte vara möjligt utan bör skötas i enlighet med SERA-regelverkets² uttryck om klartext.

¹ TSFS 2019:36 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om radiotelefoni och fraseologi

² (EU) 923/2012 Standardised European Rules of the Air (SERA)

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Christina Berlin. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog inspektör Kent Lindblad från sektionen för flygbolag, inspektör Andreas Tinnerfelt från sektionen för flygtrafiktjänster, HF/MTO sakkunnig Nicklas Svensson och haverikoordinator Magnus Hällborn från sektionen för analys, den senare föredragande.

Christina Berlin

Sektionschef
sektionen för Analys