

Statens haverikommission
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm

Transportstyrelsens svar angående rekommendationerna till rapport om olycka den 13 februari 2015 i Västerås (Björnö) med luftfartyg av modell Piper PA 46 Malibu, registreringsbeteckningen N164ST

Transportstyrelsen överlämnar härmed svar på omhändertagande av de rekommendationer som Statens haverikommission (SHK) redovisat i rapporten för ovan händelse.

Transportstyrelsen rekommenderas:

Utreda förutsättningarna för att operativa övervakningskameror för utredningsändamål installeras på svenska trafikflygplatser. (R1)

Transportstyrelsens svar på rekommendation R1

Transportstyrelsen har i grunden förståelse för rekommendationen och ser att det vid vissa händelser skulle kunna finnas större möjligheter till att utreda hur en olycka eller ett tillbud har gått till med bildbevis i form av övervakningskameror vid flygplatser. Samtidigt ställer sig Transportstyrelsen frågande till effekten av en sådan åtgärd och hur sådana krav till flygplatsoperatören omhändertar Transportstyrelsen uppdrag och ansvar.

Ur Transportstyrelsens instruktion framgår att myndigheten har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet och ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Transportstyrelsens verksamhet ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Installation av övervakningskameror som har till uppgift att övervaka in och utflygningar till en flygplats har enligt Transportstyrelsen ingen direkt säkerhetspåverkan utan syftar i enlighet med rapporten till att öka möjligheterna till att inhämta fakta vid utredningar av olyckor eller tillbud.. Vid en närmare analys och utredning är det också tveksamt om övervakningskameror har någon positiv effekt på tillgängligheten eller miljön.

En installation av kameror på svenska flygplatser medför en kostnad för flygplatsoperatören. Beroende på vilken prestanda som övervakningskamerorna är nödvändiga att uppnå är det svårt att exakt veta vilka kostnader som skulle kunna vara aktuella i framtiden. Med erfarenheter från arbetet med tillståndsprövningen av RTC (Remote Tower Center) vet Transportstyrelsen att övervakningsutrustningen för en sådan övervakning är väldigt kostnadsdrivande. Kamerornas täckning och hur långt från flygplatsen som man behöver filma är en annan aspekt som har stor betydelse för vilken utrustning och utrustningens omfattning som skulle kunna vara lämplig. Transportstyrelsen ser också problem med kvalitén på filmmaterialet och ställer sig frågande till hur man ska uppfylla en tillräckligt god tillgänglig på bevismaterial vid nedsatt sikt, t.ex. vid regn, snö eller dimma. Även funktionen vid mörker är något som myndigheten anser vara begränsningar som skapar luckor i användandet av kameror, eller som ytterligare ökar kostnaderna för utrustning som kan filma i mörker.

Transportstyrelsen har vid en närmare analys kommit fram till att inte göra några närmare åtgärder med anledning av rekommendationen. Anledningen till det är att det finns allt för många begränsningar i användandet av kameror och Transportstyrelsen ställer sig tveksamma till att övervakningskameror skulle vara samhällsekonomiskt försvarbart. Begränsningarna i användandet och de förväntade kostnaderna som detta skulle medföra anser myndigheten vara allt för stora för att överväga nyttan, särskilt med anledning av att effekten av införandet av kameraövervakning endast indirekt har en begränsad säkerhetspåverkan vid en eventuell utredning.

Transportstyrelsen rekommenderas:

Arbeta för att frågan om operativa övervakningskameror för utredningsändamål på lämpligt sätt tas upp i det internationella flygsäkerhetsarbetet. (R2)

Transportstyrelsens svar på rekommendation R2

Med anledning av ovanstående svar för R1 har Transportstyrelsen vid en närmare analys kommit fram till att inte göra några närmare åtgärder med anledning av rekommendationen. Transportstyrelsen anser att rekommendationen förutsätter att den utredningen och analys som efterfrågas i R1 kommit fram till att övervakningskameror god idé. Det är inte den slutsats som Transportstyrelsen drar efter att gjort en analys och därmed kan inte heller Transportstyrelsen arbeta för att frågan tas upp i det vidare internationella arbetet.

Transportstyrelsen rekommenderas:

□ Skärpa tillsynen avseende funktion och tillförlitlighet för mottagande av nödsignaler på frekvensen 121,5 MHz vid flygtrafikledningsorgan på svenska trafikflygplatser. (R3)

Transportstyrelsens svar på rekommendation R3

Transportstyrelsen har genom tillsyn uppmärksammat brister i täckningen avseende frekvensen 121,5 MHz och skärpt regleringen i och med ikraftträdandet (den 1 december 2015) av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:51) och allmänna råd för alarmeringstjänst och flygräddningstjänst. Hitintills har kravet enbart varit formulerat så att en flygtrafikledningsenhet ska ha passning på 121,5 MHz. Transportstyrelsen har hittills förutsatt att för att passningen ska fylla en funktion så ska frekvensen förstås täcka det relevanta området. Vi har uppmärksammat att så inte är fallet och därefter förtydligat formuleringen i föreskriften enligt nedan.

2 kap. Förberedande åtgärder inför kritiska lägen Kommunikation nöd- och iltrafikmeddelanden

14 § En flygtrafikledningsenhet ska säkerställa dubbelriktad radiokommunikation på 121,5 MHz inom kontrollerat luftrum samt trafikinformationszon och trafikinformationsområde för att säkerställa mottagning och kommunikation av nödtrafik- och iltrafikmeddelanden.

Skrivningen i föreskriften tydliggör ansvaret och möjliggör för Transportstyrelsen att vid tillsyn av en flygtrafikledningsenhet eller en leverantör av flygtrafikledningstjänst efterfråga bevis för hur tillståndshavaren säkerställer att kravet är uppfyllt. Kravet ska tillämpas från 2021, Transportstyrelsen kommer kontinuerligt att följa utvecklingen genom tillsyn, samtidigt som vi är väl medvetna om att det fram till och med 2020 kommer att finnas brister i täckningen, särskilt på sträcka.

Detta ärende har beslutats av enhetschef Simon Posluk. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionscheferna Andreas Holmgren och, Ann-Sofi Lorefält och haverikoordinator Britt-Marie Kärlin, den senare föredragande.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' followed by a large 'M'.

Simon Posluk

Haveriordförande