

## Sjöfartsverkets remissvar avseende Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Sjöfartsverket har granskat förslaget huvudsakligen utifrån myndighetens uppgifter kring, tillgänglighet, beredskap för flyg- och sjöräddning.

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget om ett samlat grepp om flygplatserna och ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten och beredskap samt att det inrättas en nationell kontaktpunkt för service och information till användare av beredskapsflygplatser. Sjöfartsverket tillstyrker förslaget att utöka det nationella basutbudet av flygplatser och det aktuella nätet av beredskapsflygplatser.

Sjöfartsverket förordar fortsatt utredning av förslaget att Sjöfartsverket utses till ansvarig myndighet för nationell kontaktpunkt för Service och information till användare av beredskapsflygplatser, då det saknas belägg för de slutsatser som dras i utredningen.

### Sjöfartsverkets synpunkter och kommentarer

Förslaget innebär konsekvenser för Sjöfartsverket. Följande synpunkter och kommentarer lämnas därför främst avseende de delar som har påverkan på myndighetens verksamhet.

#### *Nationellt basutbud av flygplatser och utökat nät med beredskapsflygplatser*

Ronneby flygplats föreslås utgå som en flygplats i det nationella basutbudet eftersom försvarsmakten är flygplatshållare. Om Ronneby utgår från basutbudet och den civila flygverksamheten påverkas negativt på grund av förändringarna är det negativt för Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningsverksamhet. Idag avropar Swedavia tjänster av Försvarsmakten bland annat för räddnings- och fälthållningstjänst för den civila trafikens behov i Ronneby. Detta skulle i så fall

Datum  
2020-04-27

Vår beteckning  
22-01130

förändras om flygplatsen utgår ur basutbudet. I dagsläget har Sjöfartsverket inte möjlighet att kräva tillgång till Försvarsmaktens flygplatser eller tankanläggningar oavsett hur stort mandat en räddningsledare har i en sjö- eller flygräddningsinsats.

Ronneby flygplats är en förutsättning för att Sjö- och flygräddningen ska kunna verka med MIRG (Maritime Incident Response Group) från Karlskrona eftersom helikoptern är baserad i Kristianstad. Om de nya förutsättningarna skulle göra att det inte går att hämta MIRG-styrkan i Ronneby blir räddningsförmågan begränsad utifrån till exempel bränsle, VFR (Visual Flight Rules) och IFR (Instrumental Flight Rules).

Som exempel på funktionen för Ronneby flygplats har helikoptern de senaste MIRG övningarna landat på Ronneby för att lasta ur Search and Rescue (SAR) utrustning för att sedan kunna genomföra övning samt återställning och tankning efter. Det finns också exempel där Ronneby använts vid skarpt läge på detta sätt. Som vid en brand på en färja utanför Nynäshamn 2022.

Säve flygplats saknas som ett riksintresse för flygplatser i förslaget kring beredskapsflygplatser. Säve är en flygplats med eget luftrum och flygtrafikledning där det bedrivs samhällsviktig blåljusverksamhet med helikopter. Sjöfartsverkets räddningshelikopter, Västra Götalands Ambulanshelikopter samt Polisens helikopter är samtliga stationerade på Säve. Flygplatsen är viktig för Västsveriges beredskap och bör därför finnas med i listan över riksintresse. Säve flygplats har utretts av Sjöfartsverket tidigare och förordats som den bästa geografiska platsen i området för räddningshelikoptrarna utifrån bland annat inflygningsförhållanden. Säve flygplats bör klassas som beredskapsflygplats alternativt att driften förstatligas för att säkerställa dess verksamhet och funktion.

#### *Tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplats*

Det är i landet bristande tillgång på bränsleanläggningar med tillgänglighet dygnet runt. En sådan tillgång är dock av stor vikt för upprätthållandet av en effektiv räddningstjänst. Överenskommelser och avtal med alla flygplatser behöver därför ses över för tillgänglighet till bränsle även vid ett försämrat säkerhetsläge och höjd beredskap.

Sjöfartsverket förordar därför att det över hela landet införskaffas mobila tankanläggningar som med kort varsel kan placeras där behov uppstår. För att få till stånd denna möjlighet behöver lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor ses över, eftersom sådan placering enligt nu gällande regelverk behöver anmälas till tillståndsmyndigheten i god tid, vilket begränsar upprättande av tankplats med kort varsel.

Datum  
2020-04-27

Vår beteckning  
22-01130

---

Beträffande beredskapsflygplatser bör även vikten av ett planeringsbart väderunderlag lyftas fram. TAF (Terminal Aerodrome Forecast) och PLAF (Prepared Local Aerodrome Forecast) 24 timmar om dygnet bör finnas på samtliga beredskapsflygplatser för att systemet ska fungera effektivt. Idag finns inte detta planeringsunderlag på alla beredskapsflygplatser, vilket, i vissa avseenden, omöjliggör planering av flygningar till dessa flygplatser. Detta innebär en brist i systemet.

#### *Kompletterande nät av helikopterflygplatser*

Förslaget om utökning samt finansiering av helikopterflygplatser med PinS (Point in Space) i ett system över hela landet är mycket positivt. SAR:s flygverksamhet har stor nytta av PinS landningsplatser.

Likt det övergripande nätet för beredskapsflygplatser vill Sjöfartsverket påpeka vikten av tankanläggningar och fungerande väderinformationssystem även måste finnas kopplat till tänkta PinS landningsplatser. Samtliga helikopterflygplatser bör dessutom vara nationellt godkända och inrättade enligt AIP (Aeronautical Information Publication) AD3 med tillhörande AD Charts (Aerodrome Charts). Detta ger samtliga operatörer inom SAR, Ambulansflyg, Polisflyg och Militär samma förutsättningar till att operera på dessa platser på ett effektivt sätt och en gemensamt lägre kostnad.

#### *Nationell kontaktpunkt – Service och information till användare av beredskapsflygplatser*

Utredningen föreslår Sjöfartsverket som operativ nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Uppdraget innebär att driva och förvalta system och information. Sjöfartsverket håller inte med förslaget då det saknas analys och argument bakom slutsatsen. Enligt utredaren är det mest samhällsekonomiskt effektivt om regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt. Utredningen saknar dock motivering som belägger den slutsatsen och som faktiskt visar varför Sjöfartsverket skulle vara det mest samhällsekonomiskt effektiva förslaget. Frågan avseende bäst lämpad myndighet för uppdraget bör därför utredas ytterligare.

Utredaren nämner Luftfartsverket (LFV) som en möjlig organisatorisk lösning eftersom även den myndigheten har dygnet-runt-verksamhet. Trots detta gör man bedömningen att det är Sjöfartsverket som bör ha uppgiften som nationell kontaktpunkt, och detta utan att alls ha utrett LFV:s möjligheter. De krav som ställs på funktionen för att vara en nationell kontaktpunkt innefattar i stort många renodlade luftfarts-arbetsuppgifter och servicefunktioner som ligger utanför

Datum  
2020-04-27

Vår beteckning  
22-01130

Sjöfartsverkets arbetsområde, som till exempel aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen, information om eventuella ersättningsflygplatser med mera.

Samtliga krav som ställs i utredningen borde vara möjligt för LFV att leverera i sin roll som ansvarig för Flygbriefingtjänst/AIS. De flesta uppgifter som finns i kraven i utredningen publicerar LFV idag på sin plattform AROWeb.

Om Sjöfartsverket skulle få uppdraget krävs ändringar i Sjöfartsverkets instruktion samt finansiering som ger förutsättningar för bland annat en ökad bemanning. Idag är JRCC dimensionerade utifrån de krav som finns i Transportstyrelsens föreskrifter samt tillämpliga delar i nationella och internationella regelverk. Det bygger enbart på möjligheten att bedriva en effektiv sjö- och flygräddningstjänst med slimmad organisation till dess att någon större händelse/olycka inträffar.

I händelse av att en sjö- eller flygräddningstjänst startas prioriterar räddningsledarna räddningstjänst framför en oreglerad icke specificerad uppgift som att "Öppna flygplats". Om nya uppgifter med ansvar för samordning av beredskapsflygplatser tillkommer behöver en sådan uppgift formuleras i lämpligt regelverk på samma nivå som räddningstjänst regleras och hur det prioriteras. Ser man specifikt på flygräddningstjänst där JRCC enligt TSFS 2015:51 ska klara av två flygräddningstjänstären med luftfartyg i storlek upp till turbulenskategori Medium saknas personella resurser att i tillägg administrera det operativa funktionsansvaret i uppgiften att "Öppna flygplats".

Förslaget anger en trolig kostnadsökning för ett utökat myndighetsuppdrag till Sjöfartsverket och Trafikverket om 5 – 10 mkr årligen men att detta behöver utredas vidare. Sjöfartsverket är till stor del finansierat av handelssjöfarten genom farledsavgifterna. Redan idag föreligger stora ekonomiska utmaningar avseende finansiering av den service till sjöfarten som åligger myndigheten. Ett utökat uppdrag för Sjöfartsverket bör därför baseras på anslagsfinansierad verksamhet.

#### *Förordningar, författningsförslagen och juridiska aspekter*

Sjöfartsverket har uppmärksammat ett sakfel i författningsförslaget såvitt avser ändring i förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket för det fall myndigheten får uppdraget som nationell kontaktpunkt. Utredaren föreslår därför regeringen att i 2 § ovannämnda förordning införa en punkt 18. Punkt 18 finns dock redan och handlar om att tillhandahålla automatiskt fartygsidentifikations-system (AIS) (se förordning (2022:1414) om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket). Tillägg i bestämmelserna ska därmed

Datum  
2020-04-27

Vår beteckning  
22-01130

rätteligen vara punkt 1-18 oförändrade och ett nytt tillägg, punkt 19 att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser.

*Utredningen föreslår en 7 § med följande lydelse. Flygplatsen ska i god tid meddela Sjöfartsverket och Trafikverket om planerade åtgärder som innebär tillfälligt avbrott i upprätthållandet av beredskap att ta emot ankommande eller släppa iväg avgående luftfarkoster. Flygplatsen ska även utan dröjsmål meddela Sjöfartsverket och Trafikverket om hastigt uppkomna förhållanden som får konsekvenser för flygplatsens beredskap att ta emot ankommande eller släppa iväg avgående luftfarkoster.*

Detta förfarande hanteras redan idag av LFV så som ansvarig för tjänsten flygbriefing genom den redan väl vedertagna informationsdelningen angående flygplatsers eventuella begränsningar som finns i NOTAM.

I förslagets 8 § som avser avveckling av beredskapsflygplatser, anges att ansvariga för en flygplats kan ansöka om att flygplatsen ska avvecklas som beredskapsflygplats. Vidare anges att ansökan om avveckling ska lämnas med god framförhållning, minst ett års framförhållning. Lydelsen bör ändras till ”senast ett år innan flygplatsen avvecklas som beredskapsflygplats”. Sjöfartsverket ställer sig frågande till om innebörden därmed blir att en ägare, till exempel en kommun, kan förbjudas att lägga ner sin flygplats.

Ärendet har beslutats av generaldirektören Katarina Norén.

I handläggning har deltagit verksjuristen Richard Jonsson, driftschefen JRCC Marcus Clemert, Manager, handläggaren HKPE Marcus Rost, handläggaren SSB, Kim Dahlbeck Jädersand, gruppchefen SAR-S, Cecilia Wegnelius, handläggaren SAR-S, Johan Mårtensson, flygchefen Carl-Johan Malmberg, ytbärgaren HKPE, Niclas Bankert, samt strategen Fredrik Högberg, den sistnämnde föredragande.

Katarina Norén,  
Generaldirektör