

**9 §** Om det utanför ordinarie kontorstid uppstår ett brådskande behov av beslut om restriktionsområde eller farligt område ska ansökan om godkännande enligt 7 § göras hos AMC.

**10 §** Av 1 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500) framgår att regeringen beslutar om sådana restriktionsområden som innebär förbud mot luftfart under en längre period än 14 dagar.

**11 §** En ansökan om godkännande enligt 7 § ska i tillämpliga delar innehålla följande uppgifter:

1. Syftet med och en beskrivning av föreslaget luftrum eller av flyg-procedurer.
2. En redogörelse för trafikflödena i luftrummet, omfattningen av det luftrum som krävs och påverkan på den luftfart eller annan verksamhet som berör området, inklusive risken för luftrumsintrång.
3. De tider luftrummet behöver utnyttjas.
4. En redogörelse över
  - a) samordning med berörda flygtrafikledningsenheter,
  - b) samordning med berörda användare av flygplatsens luftrum samt angränsande luftrum, och
  - c) problem och överenskomna lösningar som identifierats genom samordningen.
5. Tillgången till infrastruktur för kommunikation, navigering och övervakning.
6. En bedömning av flygsäkerhetspåverkan.
7. Överväganden om miljöpåverkan, inklusive åtgärder för att minska denna, samt samordning med berörda kommuner.
8. Önskat datum för ikraftträdande.

Om ansökan avser en tillfällig förändring av luftrummet eller flyg-procedureernas utformning, eller av dessas användning får den begränsas till att omfatta endast vissa av punkterna ovan om det är tillräckligt i det enskilda ärendet.

### **Utformning av luftrum och konstruktion av flygprocedurer**

**12 §** En organisation som konstruerar terminalområden, kontrollzoner, trafikinformationsområden, trafikinformationszoner, trafikzoner, in- och utflygningsprocedurer, ATS-flygvägar, IFR-väntelägen, lägsta sektorhöjder eller geografiska separationer ska ha ett godkännande av Transportstyrelsen. För godkännande krävs följande:

1. Kunskap om de grundläggande krav som framgår av dokumenten i 1 och 6 §§ avseende utformningen av luftrummet och konstruktion av flyg-procedureerna.
2. Dokumentation som visar att personer som utövar uppgifter enligt första stycket har
  - a) utbildning i tillämpningen av ICAO Doc 8168 Volume II, och
  - b) erfarenhet av procedurkonstruktion eller luftrumsutformning eller båda delarna.

**Obs!** Detta rättelseblad ersätter sidorna 7 och 8 av tidigare utgivna TSFS 2018:98. Rättelsen innebär omnumrering av punktlistan i 11 §.

Utbildningen och erfarenheterna ska vara av sådan omfattning att de är tillräckliga för den typ av konstruktion som ansökan avser.

3. Dokumentation som visar att den sökande organisationen har förutsättningar att bedriva den verksamhet som ansökan avser. Beskrivningen av det som är av betydelse vid konstruktion av förslag till utformning av luftrum eller konstruktion av flygprocedurer ska minst omfatta

- a) organisation och ansvarsförhållanden,
- b) arbetsmetoder,
- c) arbetsverktyg,
- d) system för kvalitetssäkring,
- e) checklistor,
- f) arbetsbeskrivningar,
- g) överenskommelser med andra leverantörer, och
- h) rutiner för arkivering av arbetsmaterial.

**13 §** Den som utformar luftrum eller konstruerar flygprocedurer ska regelbundet genomgå utbildning för att bibehålla sin kompetens och för att ta del av ändrade regelverk eller andra ändrade förutsättningar. Sådana återkommande utbildningar ska ske minst vart femte år.

## **Luftrumets användning**

### **Indelning av luftrummet**

**14 §** Vid en instrumentflygplats är det lägsta kravet på luftrum en trafikinformationszon och ett trafikinformationsområde.

**15 §** En kontrollerad flygplats ska ha en kontrollzon och ett terminalområde. Detta gäller dock inte när en kontrollerad flygplats upprättas av Försvarsmakten genom tillämpning av rörligt baskoncept.

**16 §** Om det finns ett särskilt behov av att skydda flygplatsen, kan den som driver flygplatsen ansöka hos Transportstyrelsen om att inrätta en trafikzon.

### **APV-procedurer**

**17 §** En instrumentflygplats ska ha en APV-procedur till varje banriktning med instrumentinflygning. APV-proceduren ska vara baserad på satellitnavigering (GNSS) med en virtuell glidbana med stöd av tryckhöjd (Baro-VNAV) eller satellitbaserad stödfunktion (SBAS). Det ska även finnas en LNAV-procedur som reserv vid bortfall av vertikalt stöd.

### **Kontroll och validering av flygprocedurer**

**18 §** Den som driver en flygplats ansvarar för att flygplatsens flygprocedurer kontinuerligt ses över, så att flygprocedurerna är aktuella och uppdaterade med hänsyn till exempelvis hindersituationer, navigationshjälpmedel och regelverk.