

## **Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafikregler för luftfart (konsoliderad elektronisk utgåva)**

Ändringar införda t.o.m. TSFS 2026:46.

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*



## Innehåll

<b>1 kap. Inledande bestämmelser .....</b>	<b>1</b>
Tillämpningsområde .....	2
Definitioner och förkortningar .....	2
<b>2 kap. Allmänt.....</b>	<b>4</b>
Formationsflygning.....	4
Manövrering på eller i närheten av en flygplats.....	4
Genomgångshöjd .....	5
Transponder .....	5
<b>3 kap. Färdplaner .....</b>	<b>6</b>
Innehåll i färdplan.....	6
Inlämning av färdplan.....	6
<i>Allmänt.....</i>	<i>6</i>
<i>Inlämningsplats.....</i>	<i>7</i>
<i>Ändring av färdplan.....</i>	<i>8</i>
<i>Aktivering av färdplan .....</i>	<i>8</i>
<i>Avslutande av färdplan .....</i>	<i>8</i>
<i>Inlämning av färdplan och flygning i fjällområde .....</i>	<i>9</i>
Dubbelriktad radioförbindelse .....	9
Avbrott i radioförbindelse.....	9
<b>4 kap. Visuelflygregler (VFR).....</b>	<b>10</b>
Väderminima .....	10
VFR-flygning under mörker .....	10
Speciell VFR-flygning under mörker .....	10
<b>5 kap. Undantag.....</b>	<b>11</b>
<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>11</b>
<b>Bilaga 1. ....</b>	<b>13</b>
<b>Bilaga 2. Instruktioner för att fylla i en färdplansblankett.....</b>	<b>15</b>
Fält 7 Luftfartygets beteckning (högst 7 tecken) .....	15
Fält 8 Flygregler och typ av flygning (ett eller två tecken).....	15
Fält 15 Marschhastighet, marschhöjd och flygväg.....	15
Fält 16 Destinationsflygplats och total beräknad flygtid samt alternativflygplats(er).....	17
Fält 18 Övriga upplysningar .....	17
Fält 19 Kompletterande uppgifter .....	18
Färdplanen inlämnad av.....	19



## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafikregler för luftfart; (konsoliderad elektronisk utgåva)

**TSFS 2020:59**

Konsoliderad elektronisk  
utgåva

beslutade den 2 september 2020. Ändringar införda t.o.m. TSFS 2026:46.

**LUFTFART**

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*

Serie GEN

### 1 kap. Inledande bestämmelser

**1 §** Dessa föreskrifter kompletterar kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010.

#### *Allmänna råd*

*Dessa föreskrifter bör läsas tillsammans med genomförandeförordning (EU) nr 923/2012. Till förordningen finns även godtagbara sätt att uppfylla kraven (Acceptable Means of Compliance, AMC) och vägledande material (Guidance Material, GM). För en heltäckande bild av och förståelse för regelverket bör samtliga dokument användas. AMC och GM finns i dokumentbiblioteket på EASA:s webbplats.*

*EASA sammanställer den aktuella förordningen, AMC och GM i Easy Access Rules, som också finns i dokumentbiblioteket på EASA:s webbplats. (TSFS 2026:46)*

**2 §** Av 2 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område framgår att Transportstyrelsen är behörig myndighet för kommissionens förordning (EU) nr 923/2012.

**3 §** Enligt tillämpningsområdet till förordning (EU) nr 923/2012 ska förordningen tillämpas av statsluftfart som genomförs i överensstämmelse med ICAO:s regler.

### Tillämpningsområde

4 § Dessa föreskrifter gäller för

1. lufrummets användare,
2. luftfartyg som används i allmän flygtrafik,
3. leverantörer av flygtrafikledningstjänst,
4. relevant markpersonal på en flygplats i verksamhet med luftfartyg, och
5. flygplatsoperatörer.

Dessa föreskrifter gäller inte för obemannade luftfartygssystem.

### Definitioner och förkortningar

5 § I dessa föreskrifter avses med

<i>AFIS</i>	(Aerodrome Flight Information Service, flyginformationstjänst för flygplats) verksamhet med uppgift att bedriva flyginformationstjänst vid okontrollerad flygplats,
<i>AGL</i>	(Above Ground Level, höjd över marken) det vertikala avståndet från underliggande terräng till en nivå, en punkt eller ett föremål betraktat som en punkt,
<i>allmän flygtrafik</i>	alla civila luftfartygs respektive statsluftfartygs rörelser som utförs i enlighet med de förfaranden som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO),
<i>AMSL</i>	(Above Mean Sea Level, höjd över havsytans medelnivå), som kan vara <ol style="list-style-type: none"><li>1. (altitude) det vertikala avståndet från havsytans medelnivå till en nivå, en punkt eller ett föremål betraktat som en punkt, eller</li><li>2. (elevation) det vertikala avståndet från havsytans medelnivå till en punkt eller en nivå på eller i fast förbindelse med jordytan,</li></ol>
<i>ATS-enhet</i>	(ATS unit) flygtrafikledningseenhet,
<i>blindsändning</i>	sändning från en station till en annan vid tillfällen då dubbelriktad förbindelse inte kan upprättas,
<i>fjällområde</i>	ett område som avgränsas av koordinaterna 662430N/0234000E, 643500N/0184000E, 623200N/0154000E, 610000N/0143300E och 600545N/0123000E, samt berörda delar av riksgränsen mot Norge och Finland; karta finns i bilaga 1,

<i>flyginformationszon (FIZ)</i>	(Flight Information Zone) ett avgränsat luftrum inom vilket flyginformationstjänst för flygplats ( <i>AFIS</i> ) och alarmeringstjänst för flygplatstrafik tillhandahålls,
<i>flygning av lokal natur</i>	flygning som utförs på högst 5 000 ft <i>AMSL</i> , inom <i>terminalområdets</i> sidogränser eller, där <i>terminalområde</i> saknas, inom högst 25 NM från flygplatsen,
<i>genomgångshöjd</i>	den höjd över havsytans medelnivå på eller under vilken ett luftfartygs flyghöjd kontrolleras i förhållande till höjd över havsytans medelnivå eller höjd över visst referensplan,
<i>indikerad fart (IAS)</i>	(Indicated Air Speed) den fart som visas på luftfartygets hastighetsmätare,
<i>ICAO</i>	(International Civil Aviation Organization) den internationella civila luftfartsorganisationen,
<i>IFR</i>	(Instrument Flight Rules, instrumentflygregler) regler och procedurer som ska följas när ett luftfartyg huvudsakligen flygs med hjälp av instrument för att piloten ska kunna kontrollera luftfartygets attityd, navigera och upprätthålla avstånd från hinder, terräng och i viss utsträckning andra luftfartyg,
<i>marschstigning</i>	teknik för flygning som medför en nettoökning av höjden allt eftersom luftfartygets massa minskar,
<i>specialiserad flygverksamhet</i>	all verksamhet, förutom kommersiell flygtransport, där luftfartyget används för särskilda aktiviteter, t.ex. jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering eller reklamflygning,
<i>svenskt territorium</i>	Sveriges landområden, Sveriges sjöterritorium med inre vatten och territorialhavet samt luftrummet över landområdena och sjöterritoriet,
<i>terminalområde (TMA)</i>	(Terminal Control Area) ett kontrollområde som i regel inrättas vid sammanflödet av ATS-flygvägar i närheten av en eller flera större flygplatser,
<i>trafikinformationsområde (TIA)</i>	(Traffic Information Area) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven ovanför jordytan belägen gräns i höjddled inom vilket flyginformationstjänst för flygplats ( <i>AFIS</i> ) utövas,

<i>trafik- informationszon (TIZ)</i>	(Traffic Information Zone) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns inom vilket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) utövas,
<i>VFR</i>	(Visual Flight Rules, visuelflygregler) regler som kan följas om väderförhållandena är tillräckligt goda för att luftfartygets pilot visuellt ska kunna kontrollera luftfartygets attityd, navigera och upprätthålla avstånd från hinder, terräng och andra luftfartyg.

I övrigt har termer som används i dessa föreskrifter samma betydelse som i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012. (TSFS 2026:46)

## 2 kap. Allmänt

### Formationsflygning

**1 §** Flygning i formation är tillåten endast om befälhavarna på de luftfartyg som ska ingå i formationen på förhand har kommit överens om detta.

Inom kontrollerat luftrum ska

1. det vara klart mellan befälhavarna vem som är formationsledare,
2. formationen navigera och lämna positionsrapporter som om de vore ett enda luftfartyg,
3. befälhavarna på de luftfartyg som ingår i formationen ansvara för inbördes åtskillnad mellan luftfartygen såväl under formationsflygningen som när formationen bildas och när den upplöses, och
4. för statsluftfartyg, det maximala avståndet horisontellt, i längdriktning och vertikalt mellan varje luftfartyg och formationsledaren överensstämmer med Chicagokonventionen. Med undantag för statsluftfartyg ska avståndet mellan formationsledarens luftfartyg och de övriga luftfartygen inte överstiga 0,5 NM horisontellt i någon riktning eller 100 fot vertikalt.

### Manövrering på eller i närheten av en flygplats

**2 §** Då högervarv är fastställt förfarande vid manövrering av ett luftfartyg på eller i närheten av en flygplats ska detta publiceras i AIP.

**3 §** Efter start från och vid inflygning till landning vid en flygplats där AFIS utövas, får luftfartyget svänga åt höger, om det kan ske utan fara för övrig flygtrafik och efter det att AFIS-enheten har informerats.

**4 §** Ett luftfartyg som befinner sig i eller avser flyga in i en trafikinformationszon (TIZ), ett trafikinformationsområde (TIA) eller en flyginformationszon (FIZ) ska rapportera avsedda manövrer till berörd AFIS-enhet. (TSFS 2026:46)

**5 §** När en ATS-enhet vid en flygplats är tillfälligt stängd ska ett luftfartyg passa ATS-enhetens publicerade radiofrekvens och genom blindsändning meddela uppgifter enligt andra stycket. Om det framgår av radiotrafik att ATS-enheten öppnar ska piloten snarast anmäla sin position och om flygplatskontrolltjänst utövas begära klarering för fortsatt flygning.

När en ATS-enhet saknas vid flygplatsen ska ett luftfartyg som framförs på eller i flygplatsens närhet passa flygplatsens publicerade radiofrekvens, om sådan finns, och annars frekvensen 123,450 MHz. Piloten ska på radiofrekvensen vid lämpliga tillfällen i luften och på marken blindsända sådana korta upplysningar som kan tjäna till ledning för andra luftfartyg för att undvika kollision, exempelvis om position, flyghöjd och avsikt. Ett luftfartyg som befinner sig i flygplatsens närhet inbegriper, men är inte begränsat till, luftfartyg som inträder i eller lämnar ett trafikvarv. (TSFS 2026:46)

**6 §** I ett publicerat väntläge för VFR-trafik i en kontrollzon får ett väntande luftfartygs hastighet inte överskrida 140 kt IAS. Kan denna begränsning inte följas ska piloten snarast anmäla detta till flygtrafikledningen. Om inte annat anges ska väntning ske i enlighet med symbol på inflygningskartan.

### Genomgångshöjd

**7 §** Om inte annat angetts ska genomgångshöjden vara den högsta av 5 000 fot AMSL eller 3 000 fotAGL.

**8 §** Under och över luftrum med meddelad genomgångshöjd som skiljer sig från 7 § ska den genomgångshöjd som meddelats i detta luftrum användas.

#### *Allmänna råd*

*I terminalområden (TMA), kontrollområden (CTA), kontrollzon (CTR), trafikinformationsområden (TIA), trafikinformationszon (TIZ) och flyginformationszon (FIZ) bör genomgångshöjden normalt anges separat samt publiceras på tillämpliga flygkartor i AIP. (TSFS 2026:46)*

### Transponder

**9 §** Ett luftfartyg ska vid flygning i de luftrum som framgår av nedanstående tabell vara utrustat med fungerande SSR-transponder i minst den omfattning som framgår av tabellen.

LUFTRUM	IFR-flygning	VFR-flygning
Kontrollzon (CTR)	S	A
Terminalområde (TMA)	S	AC

LUFTRUM	IFR-flygning	VFR-flygning
Kontrollområde (CTA)	S	AC
Trafikinformationszon (TIZ) Trafikinformationsområde (TIA) Flyginformationszon (FIZ)	S	N*
Luftrumsklass G över den högsta höjden av 3 000 ft/900 m AGL eller 5 000 ft/1 500 m AMSL	S	N*
Luftrumsklass G, övrigt luftrum	S	N*

S = Mod S med funktion för identifiering krävs.

A = Mod A för positionering krävs.

AC = Mod A och C med automatisk tryckhöjdsrapportering krävs.

N = inget krav på SSR-transponder.

\*= Notera krav på användning av SSR-transponder i punkt SERA.13001 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012. (TSFS 2026:46)

**10 §** Transponder krävs inte vid flygning i avgränsat kontrollerat luftrum som permanent eller tillfälligt har upplåtits för specifik flygverksamhet, om inte flygtrafikledningen eller behörig myndighet begär det för att säkerställa flygsäkerheten i det enskilda fallet. (TSFS 2026:46)

**11 §** *har upphävts genom (TSFS 2026:46).*

### 3 kap. Färdplaner

#### Innehåll i färdplan

**1 §** Av tillägg 6 till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 framgår instruktioner för ifyllande av färdplansformulär. Kompletterande instruktioner finns i bilaga 2 till dessa föreskrifter. (TSFS 2026:46)

**2 §** Utöver det som framgår av punkt SERA.4005 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ska en färdplan, i tillämpliga fall, även innehålla uppgifter enligt bilaga 2 till dessa föreskrifter. (TSFS 2026:46)

#### Inlämning av färdplan

*Allmänt*

**3 §** Av punkt SERA.4001 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 framgår villkoren för inlämning av färdplan.

**Allmänna råd**

*Inlämning av en fullständig färdplan per radio till en ATS-enhet bör enbart ske om det är nödvändigt. (TSFS 2026:46)*

**4 §** Före flygning i okontrollerat luftrum ska en färdplan lämnas in

1. vid flygning enligt IFR under dager över den högsta av följande: 5 000 ft AMSL eller 3 000 ft AGL, och

2. vid flygning enligt IFR och VFR under dager inom eller in i en trafikinformationszon (TIZ), ett trafikinformationsområde (TIA) eller en flyginformationszon (FIZ). (TSFS 2026:46)

**5 §** *har upphävts genom (TSFS 2026:46).*

**6 §** En förkortad färdplan får lämnas in per radio till en ATS-enhet

1. vid flygning i en trafikinformationszon (TIZ), ett trafikinformationsområde (TIA) eller en flyginformationszon (FIZ), och

2. när avsikten är att inhämta klarering för en mindre del av en flygning, som vid flygning i kontrollzon (CTR) eller terminalområde (TMA).

En förkortad färdplan ska minst innehålla uppgifter om luftfartygets/luftfartygens beteckning, flygregler, typ av luftfartyg, flygväg, flyghöjd och antal personer ombord. (TSFS 2026:46)

flygning enligt VFR som kommer att utföras mellan svenska flygplatser och i sin helhet utförs inom svensk flyginformationsregion (FIR) får färdplanen lämnas in senast 30 minuter före EOBT.

För flygningar av brådskande natur som sjuktransporter och flygande räddningsenheter, flygningar utförda av Polisen eller Kustbevakningen samt för flygningar av lokal natur kan en senare inlämning accepteras. (TSFS 2026:46)

**Inlämningsplats**

**8 §** En färdplan ska lämnas till en ATS rapportplats (ARO).

En färdplan ska i första hand lämnas i digitalt format till FPC. När detta inte är möjligt, kan färdplanen även lämnas via telefon.

**Allmänna råd**

*Ansvarigt ARO inom svenskt område är Färdplaneringscentralen (FPC). Kontaktuppgifter till FPC finns angivna i AIP ENR 1.10 punkt 3.3. Vid vissa flygplatser finns färdplaneringsrum med telefonförbindelse till FPC. (TSFS 2026:46)*

**9 §** *har upphävts genom (TSFS 2026:46).*

**10 §** Är flygningen av lokal natur får färdplanen lämnas till en leverantör av flygtrafikledningstjänst vid avgångsflygplatsen.

*Ändring av färdplan*

**12 §** har upphävts genom (TSFS 2026:46).

**13 §** Färdplanen ska annulleras och en ny färdplan ska lämnas in om en eller flera av följande uppgifter i färdplanen ändras:

1. Luftfartygets beteckning.
2. Avgångsflygplats.
3. Tidigarelagd EOBT med mer än 15 minuter.
4. Destinationsflygplats.
5. Datum för flygningen.

*Aktivering av färdplan*

**14 §** Vid avgång från en flygplats utan en öppen ATS-enhet ska piloten aktivera färdplanen genom att sända ett startmeddelande till den områdeskontroll (ACC) inom vars ansvarsområde startflygplatsen är belägen eller, om detta inte är möjligt, till någon annan flygtrafikledningsenhet. Meddelandet ska

1. sändas per radio snarast möjligt efter start,
2. lämnas per telefon omedelbart före start, eller
3. lämnas per telefon efter start av en person på marken efter överenskommelse med befälhavaren.

Startmeddelande behöver inte sändas om ATS-enheten har meddelats att den beräknade EOBT:n även ska betraktas som verklig starttid.

*Avslutande av färdplan*

**15 §** Ett landningsmeddelande ska lämnas senast 30 minuter efter den beräknade ankomsttiden. Om befälhavaren vid inlämnande av färdplanen bedömer att ett landningsmeddelande inte kommer att hinna lämnas till flygtrafikledningsenheten inom 30 minuter efter beräknad landningstid enligt gällande färdplan, ska den tidpunkt när meddelandet senast kan förväntas anges i färdplanens fält 18.

**16 §** Ett landningsmeddelande får lämnas via telefon eller på annat lämpligt sätt.

**17 §** Om det under flygningen, på grund av väderförhållanden eller andra omständigheter, uppstår en så stor försening att piloten inte kommer att hinna lämna landningsmeddelande till ATS-enheten inom den föreskrivna tiden, ska piloten om möjligt lämna en landningsrapport via radio eller på annat lämpligt sätt till en flygtrafikledningsenhet i enlighet med punkt SERA.4020 e i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012. (TSFS2026:46)

### *Inlämning av färdplan och flygning i fjällområde*

**18 §** Vid flygning i fjällområdet som sträcker sig utanför 25 nautiska mil från startplatsen ska befälhavaren lämna upplysning angående den planerade flygningen, antingen i form av en färdplan, eller i form av upplysning om flygning (se bilaga 1).

**19 §** När upplysning om flygning tillämpas ska denna lämnas till den person eller organisation som luftfartygets befälhavare har utsett för att svara för uppföljning av flygningen. Finns ingen sådan person eller organisation tillgänglig, ska färdplan lämnas. Av upplysningen ska det framgå hur och när alarmering ska genomföras.

**20 §** Rapport om landning ska snarast möjligt efter landning lämnas till den som ansvarar för uppföljning av flygningen.

**21 §** Om det går att förutse att det inte är möjligt att lämna rapport om landning på vissa platser, ska information om detta lämnas i färdplanen eller upplysningen. Av färdplanen eller upplysningen ska då framgå vid vilken tidpunkt rapporten kan lämnas.

### **Dubbelriktad radioförbindelse**

**22 §** *har upphävts genom (TSFS 2026:46).*

**23 §** Vid flygning enligt IFR i okontrollerat luftrum över den högsta av 5 000 ft AMSL eller 3 000 ft AGL ska dubbelriktad radioförbindelse upprättas och upprätthållas på lämplig frekvens för flygtrafikledningstjänst, om en sådan finns tillgänglig.

**24 §** Dubbelriktad radioförbindelse krävs inte vid flygning enligt VFR i avgränsat luftrum som permanent eller tillfälligt upplåtits för specifik flygverksamhet inom en trafikinformationszon (TIZ), ett trafikinformationsområde (TIA) eller en flyginformationszon (FIZ). *(TSFS 2026:46)*

**25 §** Enstaka flygningar in i eller ut ur en trafikinformationszon (TIZ) får ske utan dubbelriktad radioförbindelse efter tillstånd från ATS-enheten. *(TSFS 2026:46)*

### **Avbrott i radioförbindelse**

**26 §** Vid avbrott i radioförbindelsen ska ett luftfartyg som utgör flygplatstrafik vara uppmärksam på optiska signaler.

**27 §** *har upphävts genom (TSFS 2026:46).*

**28 §** *har upphävts genom (TSFS 2026:46).*

## 4 kap. Visuellflygregler (VFR)

### Väderminima

**1 §** Flygning enligt VFR under dager i okontrollerat luftrum på eller under det högsta av 3 000 ft AMSL eller 1 000 ft AGL får ske i flygsikt ner till 3 000 meter på följande villkor:

1. Farten ska inte överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision.

2. Sannolikheten för konflikt med annan trafik ska vara låg.

**2 §** Flygning enligt VFR under dager i okontrollerat luftrum på eller under det högsta av 3 000 ft AMSL eller 1 000 ft AGL får ske i flygsikt ner till 1 500 meter i trafikvarv med flygplatsen i sikte på följande villkor:

1. Farten ska inte överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision.

2. Sannolikheten för konflikt med annan trafik ska vara låg.

**3 §** Flygning med helikopter enligt VFR under dager i okontrollerat luftrum på eller under det högsta av 3 000 ft AMSL eller 1 000 ft AGL får ske på följande villkor:

1. Flygsikten får inte understiga 800 m.

2. Farten ska inte överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision.

**4 §** Flygning enligt 1–3 §§ ska ske fritt från moln och med sikt till marken eller vattnet, i enlighet med tabell S5-1 i punkt SERA.5001 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012. (*TSFS 2026:46*)

### VFR-flygning under mörker

**5 §** VFR-flygning under mörker är tillåtet under förutsättning att villkoren i punkt SERA.5005 c i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 är uppfyllda. (*TSFS 2026:46*)

### Speciell VFR-flygning under mörker

**6 §** Speciell VFR-flygning under mörker ska ske på följande villkor:

1. Sikten vid marken ska inte understiga 5 km.

2. Avstånd från moln; fritt från moln med sikt till marken eller vattnet.

3. Molntäckeshöjden ska inte understiga 1 100 ft.

4. Farten ska inte överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision.

## **5 kap. Undantag**

1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

### **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

*(TSFS 2020:59)*

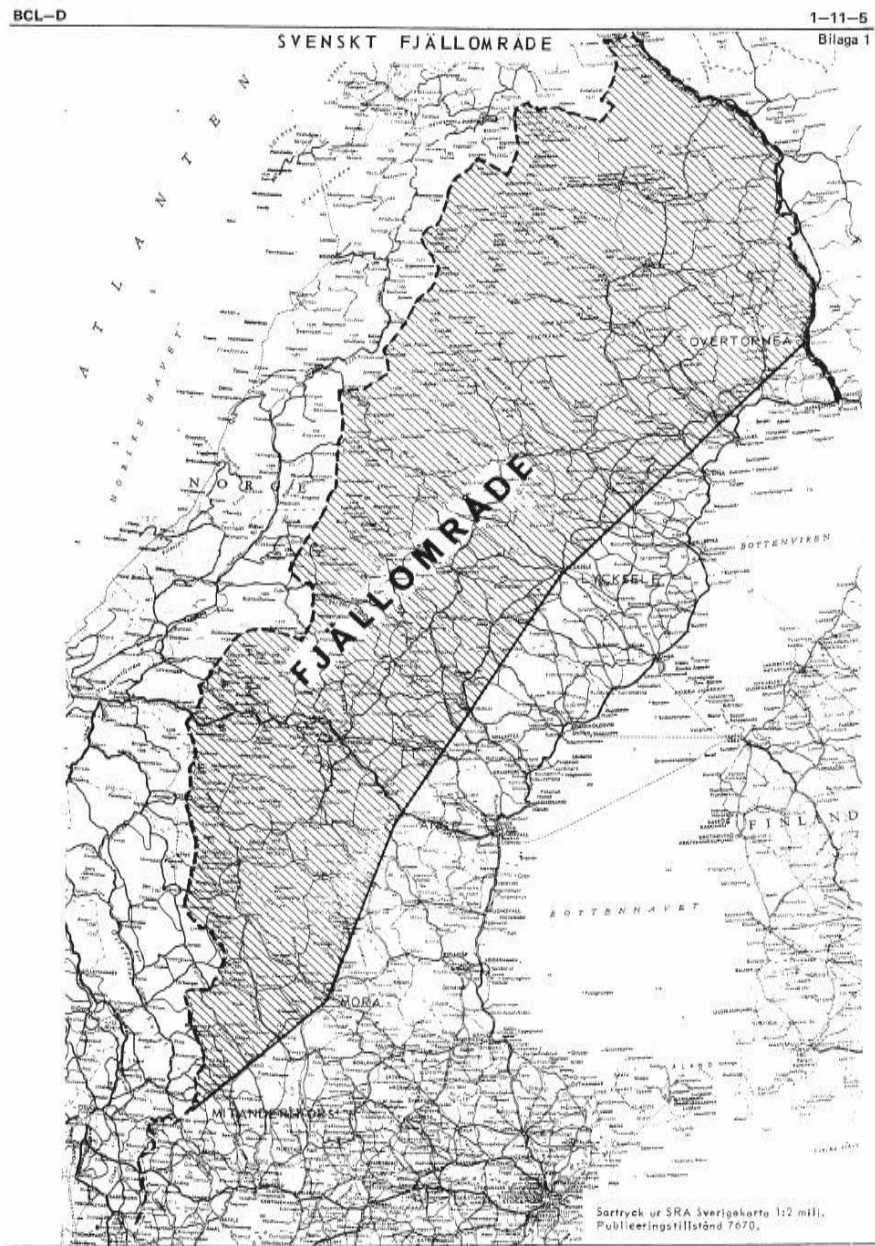
1. Denna författning träder i kraft den 3 december 2020.
2. Genom författningen upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:71) om trafikregler för luftfart.
3. Ett beslut som har meddelats med stöd av äldre föreskrifter och som gäller vid ikraftträdandet av dessa föreskrifter ska ha fortsatt giltighet.

*(TSFS 2026:46)*

1. Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 maj 2026.
2. Ett beslut som har meddelats med stöd av äldre föreskrifter och som gäller vid ikraftträdandet av dessa föreskrifter ska ha fortsatt giltighet.



Bilaga 1.





## Bilaga 2. Instruktioner för att fylla i en färdplansblankett<sup>1</sup>

Instruktionerna nedan kompletterar tillägg 6, genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.

**Utöver det som framgår av punkt SERA.4005** i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ska en färdplan, i tillämpliga fall, även innehålla uppgifter enligt denna bilaga.

Endast siffrorna 0–9 samt bokstäverna A–Z skrivna med versaler får användas i textfälten. Tecknen ”/” och ”-” får endast användas för att indikera nya fält eller delfältmarkeringar.

### Fält 7 Luftfartygets beteckning (högst 7 tecken)

Vid formationsflygning anges det ledande luftfartygets beteckning i fält 7. I fält 18 anges samtliga luftfartygsbeteckningar åtskilda av ett mellanslag. Exempel: REG/SEABC SEDEF.

### Fält 8 Flygregler och typ av flygning (ett eller två tecken)

Ange med en av följande bokstäver flygningens art:

S	Linjefart.
N	Luftfart i icke regelbunden trafik (även taxiflyg).
G	Allmänflyg (privatflyg och specialiserad flygverksamhet (SPO)).
M	Militär luftfart. I Sverige även luftfart i polis- eller tulltjänst.
X	Annan art av luftfart än ovan angivna.

För flygning med avgiftsreduktion eller avgiftsbefrielse anges flygningens art även i klartext i fält 18 efter RMK/. Exempel: RMK/SKOL.

### Fält 15 Marschhastighet, marschhöjd och flygväg

#### *Marschhastighet*

Kurshastigheten (TAS) får även anges i Mach-tal, angivet i närmaste hundradel av enheten Mach och angivet som M följt av 3 siffror. Exempel: M082.

<sup>1</sup> ICAO Doc 4444 Kapitel 4 och Appendix 2, ICAO Doc 7030 EUR, ICAO Doc 9613 Performance Based Navigation Manual samt Eurocontrol Network Operations Handbook, IFPS Manual.

### *Marschhöjd*

Marschhöjden får även anges i meterstandard i tiotals meter angivet som S följt av 4 siffror. Exempel: S1050.

### *Flygväg (innefattande ändringar av hastighet, flyghöjd eller flygregler)*

För flygning utanför upprättade ATS-flygvägar:

För flygning inom svensk flyginformationsregion (FIR) över FL095/FL125 behöver inte punkter anges med intervallet 30 minuter/200 NM i färdplanen.

Färdlinjen ska beskrivas enligt följande:

- i. För flygning som i huvudsak ska gå i östlig eller västlig riktning: ange punkter som bildas av skärningen mellan latitudparalleller angivna i hela eller halva grader och meridianer med följande intervall:

(1) vid flygning mellan 70°N och 70°S: var 10:e grad longitud, och

(2) vid flygning norr om 70°N respektive söder om 70°S: var 20:e grad longitud.

Exempel: 65N020W, 6530N03000W.

Avståndet mellan angivna signifikanta punkter ska om möjligt inte överskrida en timmes flygtid. Ytterligare signifikanta punkter ska anges när så bedöms nödvändigt.

- ii. För flygning som i huvudsak ska gå i nordlig eller sydlig riktning: ange punkter som bildas av skärningen mellan longituder angivna i hela grader och latitudparalleller med 5 graders intervaller. Exempel: 70N005E, 75N003W.

### *Tillåtna beskrivningar i fält 15*

Inom svensk flyginformationsregion (FIR) ska inte SID eller STAR anges.

Ändring av flygregler (3 tecken) kan även anges enligt nedan.

OAT vid ändring från GAT till OAT.

GAT vid ändring från OAT till GAT.

### *En-route STAY indikator*

STAY används inom IFPZ för att ange ett tidsintervall för särskild verksamhet, exempelvis fotoflygning, skolflygning och flygmätning. STAY får inte användas ihop med en flygprocedur inom terminalområde (TMA) och vid flygplats. STAY får inte användas i RPL. Varje STAY numreras (STAY1, STAY2, o.s.v.). Tiden i STAY-området anges i timmar och minuter. STAY som angivits i fält 15 ska kompletteras med STAYINFO/ i fält 18.

Exempel:

...VSB STAY1/0100 KAL... (verksamheten börjar vid VSB och avslutas en timme senare vid KAL).

...VSB STAY1/0030 VSB... (verksamheten börjar och avslutas vid VSB).

...VSB STAY1/0030 VSB M996 TRS STAY2/0030 TRS... (två stycken STAY, en vid VSB och en vid TRS).

...VSB VFR STAY1/0030 VSB/N0180F130 IFR... (byte av flygregel före och efter STAY).

### **Fält 16 Destinationsflygplats och total beräknad flygtid samt alternativflygplats(er)**

I en färdplan som lämnas från ett luftfartyg i luften anges den beräknade flygtiden från den första punkten på den flygväg färdplanen avser fram till den punkt där färdplanen beräknas upphöra.

Inom svensk flyginformationsregion (FIR) behöver alternativflygplats inte anges för flygning enligt VFR.

### **Fält 18 Övriga upplysningar**

*Följande indikatorer ska användas*

**PBN/** RNAV eller PBN förmåga ska alltid anges om R angivits i fält 10.

**NAV/** om Z har angivits i fält 10

För flygning som är undantagen från kraven på RNAV inom IFPZ anges NAV/RNAVX (RNAV saknas) eller RNAV/INOP (RNAV ur funktion).

**COM/** För flygning som är undantagen från kraven på 8.33 kHz inom IFPZ anges COM/EXM833.

**DOF/** Datum ska anges när färdplanen lämnas in mer än 24 timmar i förväg, och får anges även när färdplanen lämnas in mindre än 24 timmar i förväg.

**REG/** Vid formationsflygning anges samtliga luftfartygsbeteckningar åtskilda av ett mellanslag. Exempel: REG/SEABC SEDEF.

**EET/** Vid flygning enligt VFR ska plats för passage av gräns till svenskt territorium och beräknad flygtid från start fram till den platsen anges. Exempel: EET/ENOR0030, EET/6822N01959E0030, EET/LAMP10015.

**CODE/** Flygning som planerar använda CPDLC ska ange luftfartygets elektroniska adress med 6 tecken. Exempel: F00001.

**ORGN/** Originalavsändarens AFTN-adress med 8 bokstäver eller andra kontaktoppgifter när avsändaren inte med säkerhet kan identifieras av ATS-enheter.

**RMK/** Här anges alla ytterligare upplysningar i klartext. Godkända förkortningar enligt AIP-SVERIGE GEN 2 får användas.

Svenska militära luftfartyg ska vid flygning inom Sverige, om tillämpligt ange följande tilläggsinformation: OAT (militär färdplan), QRA (Quick Reaction Alert) och ARMED (laddad). Detta ska anges som första information efter RMK/ och i angiven ordning. Exempel: RMK/OAT QRA ARMED.

*Följande indikatorer får endast användas för flygningar inom IFPZ*

**AWR/Rn** (Aircraft Operator What-If Reroute). Färdplanen är modifierad av flygoperatören. AWR/ ska utan mellanrum följas av Rn, där n ska vara en siffra som i ordningsföljd anger vilken färdplan det är i förhållande till den ursprungliga färdplanen. Exempel: AWR/R1 (= den första modifierade färdplanen), AWR/R2 (= den andra modifierade färdplanen).

**STAYINFO/** Ange vilken verksamhet som ska utföras under STAY. Numreringen på STAY och STAYINFO ska överensstämma. Exempel: STAYINFO1/ CALIBRATION OF VSB VOR.

**EUR/ Protected.** Används när flygningen av olika skäl ska vara konfidentiell. Manuell handläggning utförs inom IFPS, inklusive en bedömning av behovet av att ange flygningen som konfidentiell. Exempel: EUR/PROTECTED.

*Följande indikator får endast användas för flygningar inom Sverige med svenska militära luftfartyg*

**FOR/** (Formationsflygning) Används vid förbandsflygning inom svenskt område. Anropssignaler för samtliga flygplansindivider, åtskilda med ett plustecken, ska anges.

## **Fält 19 Kompletterande uppgifter**

*Färg och markeringar på luftfartyget*

A/ Färg och markeringar på luftfartyget

För in luftfartygets huvudsakliga färg(er) samt eventuella framträdande markeringar.

Tillåtna förkortningar:

B Blå/Blue.  
G Grön/Green.  
R Röd/Red.  
W Vit/White.  
Y Gul/Yellow.

Annan färg eller kontrastmarkering får anges i klartext.

Befälhavarens *namn*

C/ Befälhavarens namn

Texta befälhavarens namn.

Ange även telefonnummer där befälhavare/operatör kan nås i samband med flygning. Telefonnummer ska anges med prefix, landskod, nationell destinationskod och abonnentnummer. Exempel: +46701234567.

**Färdplanen inlämnad av**

Fyll om möjligt i det telefonnummer (eventuellt även faxnummer) på vilket flygoperatören kan nås före start, så att ATS-enheten kan hämta eller lämna kompletterande information före avgång eller förmedla uppgifter om exempelvis en ATFM-restriktion.

*(TSFS 2026:46)*