

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:126) om flygtrafiklednings- tjänst (ATS);

TSFS 2021:129

Utkom från trycket
den 28 december 2021

beslutade den 17 december 2021.

LUFTFART

Serie ANS

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 6 kap. 10 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2019:126) om flygtrafikledningstjänst (ATS)

dels att 3 kap. 3 och 9 §§, 4 kap. 9, 17, 35, 46, 48–50, 52–57, 59, 61–67 §§, 5 kap. 20, 53–55 §§, 6 kap. 1 § och 7 kap. 1 § ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 4 kap. 9, 46, 48 och 49 §§ ska utgå,

dels att 1 kap. 1, 3 och 4 §§, 3 kap. 1, 4, 5 och 15 §§, 4 kap. 1, 2, 8, 30, 31, 33, 44, 47 och 51 §§, 5 kap. 11, 14, 21, 25, 28, 29, 34–37, 39, 45, 46, 52, 63–65 och 67 §§, 7 kap. 2, 3, 6 och 7 §§ samt rubrikerna närmast före 5 kap. 52 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 5 kap. 43 § ska lyda ”Pejl-inflygning”,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 1 kap. 1 a §, 5 kap. 14 a § samt 45 a–b §§, och närmast före 5 kap. 45 a § samt 45 b §, nya rubriker av följande lydelse,

samt beslutar följande allmänna råd.

1 kap.

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om flygtrafikledningstjänst som utgör ett komplement till

1. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafik tjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011, och

2. 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 (EG) 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

Vid tillämpningen av föreskrifterna bör dessa läsas tillsammans med förordningen. Till EU-förordningen finns även vägledande material i form av godtagbara sätt att uppfylla kraven (Acceptable Means of Compliance, AMC) och vägledande material (Guidance Material, GM). För att få en heltäckande bild av, och förståelse för, regelverket bör samtliga dokument användas. AMC och GM återfinns i dokumentbiblioteket på EASA:s hemsida. EASA sammanställer den aktuella förordningens regler och AMC/GM i Easy Access Rules som också finns i dokumentbiblioteket på EASA:s hemsida.

1 a § Flygtrafikledningstjänst som utövas för militär luftfart ska följa kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om inte annat anges i denna föreskrift.

3 §¹ I dessa föreskrifter används följande förkortningar, termer och definitioner.

aktuell trafik kontrollerad trafik för vilken *separation* tillhandahålls genom *flygkontrolltjänstens* försorg, men vilken, avseende en viss kontrollerad flygning, inte är, eller inte kommer att vara, separerad från annan kontrollerad trafik med föreskrivet separationsminimum

allvarligt tillbud *tillbud* som har samband med handhavandet av ett *luftfartyg*, där omständigheterna pekar på att det förelåg en hög sannolikhet för att en *olycka* skulle inträffa och vilket, om luftfartyget är bemannat, äger rum från den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av, eller om luftfartyget är obemannat, äger rum från den tidpunkt då luftfartyget är redo att röra sig i syfte att flyga, till dess att det står still vid flygningens slut och det primära framdrivningssystemet är avstängt

alternativflygplats *flygplats* till vilken ett *luftfartyg* får fortsätta när det blir antingen omöjligt eller olämpligt att fortsätta till eller att landa på den avsedda landningsflygplatsen, där nödvändiga tjänster och anläggningar är tillgängliga, där krav i fråga om luftfartygsprestanda kan uppfyllas och som är i drift vid den förväntade tidpunkten för användning

¹ Ändringen innebär bl.a att definitionerna av AFIS, ATS, FPL, lufrumsblock och sektor utgår.

<i>anflygning</i>	den del av en instrumentinflygning som sträcker sig från dess början fram till första navigeringshjälpmedlet eller den första bestämda punkten som ingår i inflygningsförfarandet
<i>annulleringsmeddelande</i>	(Cancellation Message, CNL-meddelande) meddelande som sänds när en flygning för vilken grundläggande färdplansuppgifter tidigare sänts, har ställts in
<i>ATS-beräkning</i>	(ATS estimate) meddelande om en flygnings fortskridande vilket innehåller uppdaterad färdplansinformation
<i>ATS-flygväg</i>	(ATS route) angiven flygväg som utformats för att kanalisera trafikflödet efter behov för tillhandahållandet av ATS
<i>ATS-logg</i>	loggbok som förs dygnsvis vid en <i>flygtrafikledningsenhet</i> och innehåller uppgifter om utövad tjänst, <i>bana</i> i användning, tjänstgörande personal och driftsstörningar
<i>bana</i>	på landflygplats avgränsad rektangulär yta, iordningställd för <i>luftfartygs</i> landning och start
<i>bansynvidd</i>	(RVR, Runway Visual Range) det avstånd på vilket piloten i ett <i>luftfartyg</i> på <i>banans</i> centrumlinje kan se banans dagermarkeringar, bankantljus eller centrumlinjeljus
<i>beräknad flygtid</i>	(EET, Estimated Elapsed Time) beräknad tidsåtgång för flygning från en specifik punkt till en annan
<i>cirklning</i>	flygförfarande med visuella referenser som tillämpas efter instrumentinflygning för att föra <i>luftfartyg</i> i läge för landning på en annan <i>bana</i> än den till vilken instrumentinflygning skett
<i>division</i>	organisatorisk enhet inom Försvarsmakten som leds av en divisionschef
<i>DME</i>	(Distance Measuring Equipment, utrustning för avståndsmätning) radiomottagare och sändare på marken i kombination med sändare och mottagare i <i>luftfartyg</i> som gör det möjligt att på instrument i luftfartyget avläsa avståndet till sändaren
<i>farligt gods</i>	varor eller ämnen som kan medföra betydande risker för hälsa, säkerhet, egendom eller miljö vid flygtransport
<i>farligt område</i>	(D-område, Danger area) avgränsat luftrum där det tidvis kan förekomma verksamhet som är farlig för <i>luftfartyg</i> under flygning

<i>flyghöjd</i>	<p>sammanfattande benämning för <i>luftfartygs</i> läge i vertikalled under flygning, uttryckt i höjd, höjd över havet eller <i>flygnivå</i></p>
<i>flyginformations-tjänst</i>	<p>(FIS, Flight Information Service,) verksamhet med uppgift att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet</p>
<i>flyginformations-tjänst för flygplats</i>	<p>(AFIS, Aerodrome Flight Information Service,) <i>flyginformationstjänst för flygplatstrafik</i>, som tillhandahålls av en utnämnd leverantör av <i>flygtrafikledningstjänst</i></p>
<i>flygkontrolltjänst</i>	<p>(ATC, Air Traffic Control Service) tjänst som tillhandahålls i syfte att</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. förebygga kollisioner <ul style="list-style-type: none"> – mellan luftfartyg, och – mellan luftfartyg och hinder inom <i>manöverområdet</i>, och 2. främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde; <p><i>flygkontrolltjänst</i> omfattar <i>områdeskontrolltjänst</i>, <i>inflygningskontrolltjänst</i> och <i>flygplatskontrolltjänst</i></p>
<i>flygning av lokal natur</i>	<p>flygning som utförs på högst 5 000 ft över havsytans medelnivå, inom <i>terminalområdets</i> sidogränser eller, där terminalområde saknas, inom högst 25 NM från <i>flygplatsen</i></p>
<i>flygnivå</i>	<p>(FL, Flight Level) yta med konstant atmosfäriskt tryck vilket är relaterat till tryckvärdet 1013,2 hPa <i>standardatmosfär</i> och som är separerad från andra sådana ytor genom särskilda tryckintervall</p>
<i>flygplats</i>	<p>på land eller vatten eller på konstruktion på land eller vatten angivet område med byggnader, anläggningar och utrustning vilket helt eller delvis är avsett för luftfartygs start, landning och rörelser i övrigt</p>
<i>flygplatsens närhet</i>	<p>ett <i>luftfartyg</i> anses vara i närheten av en <i>flygplats</i> då det flyger i, inträder i eller lämnar flygplatsens <i>trafikvarv</i></p>
<i>flygplatskontroll-tjänst</i>	<p><i>flygkontrolltjänst</i> för flygplatstrafik</p>
<i>flygplats-räddningstjänst</i>	<p>tjänst med primär uppgift att rädda liv vid luftfartsolyckor som inträffar inom en <i>flygplats</i> eller i en flygplats närhet</p>

<i>flygräddningscentral</i>	enhet som har ansvaret för att tillhandahålla en effektiv flygräddningstjänst och för att koordinera och leda flygräddningsuppdrag inom en flygräddningsregion
<i>flygtrafikledningsenhet</i>	(Air Traffic Services unit) sammanfattande benämning på flygkontrollenhet, flyginformationscentral, AFIS-enhet eller ATS-rapportplats
<i>flygtrafikledningstjänst</i>	(ATS, Air Traffic Services,) sammanfattande benämning på flyginformations-, alarmerings-, flygräddnings- och <i>flygkontrolltjänster</i>
<i>formation</i>	två eller flera <i>luftfartyg</i> som framförs tillsammans som en enhet
<i>fältbesked</i>	rapport om status på <i>militär flygplats</i>
<i>färdlinje</i>	projektionen på jordytan av ett <i>luftfartygs</i> väg, vars riktning (färdvinkel) vanligen uttrycks i grader medurs från nord (rättvisande, magnetisk eller grid)
<i>färdområde</i>	den del av en <i>flygplats</i> som är avsedd för <i>luftfartygs</i> start, landning och taxning och som består av <i>manöverområdet</i> och <i>plattan</i>
<i>färdplan</i>	(FPL) särskilda upplysningar avsedda för <i>flygtrafikledningsenhet</i> rörande avsedd flygning eller del därav
<i>färdplaneringscentral</i>	enhet som svarar för färdplanshantering samt flygbriefing och flygväderdelgivning för luftfarten
<i>förband</i>	två eller fler militära <i>luftfartyg</i> som är underställda förbandschef under flygning
<i>förseningsmeddelande</i>	(Delay message, DLA-meddelande) meddelande som sänds när en flygning för vilken grundläggande färdplansuppgifter tidigare sänts, behöver senareläggas
<i>GAT</i>	(General Aviation Traffic, allmän flygtrafik) flygningar som utförs i enlighet med civila trafikregler och procedurer
<i>genomgångshöjd</i>	(transition altitude): höjd över havet på eller under vilken ett luftfartygs läge i vertikalled (<i>flyghöjd</i>) kontrolleras i förhållande till höjd över havet
<i>genomgångsnivå</i>	lägsta tillgängliga <i>flygnivå</i> ovanför <i>genomgångshöjden</i>
<i>HOSP</i>	ambulansflygning som av medicinsk myndighet förklarats ha denna status
<i>IAC-karta</i>	(Instrument Approach Chart) kartblad med schematisk framställning av navigeringshjälpmedel och inflygningsförfaranden vid <i>flygplats</i>

<i>IAP</i>	(Integrated Aeronautical Information Package, integrerat informationspaket) paket som består av följande komponenter: <ol style="list-style-type: none"> 1. luftfartspublikationer (AIP), inklusive ändringar, 2. supplement till AIP, 3. NOTAM och informationsbulletiner inför flygning (PIB), 4. informationscirkulär för luftfarten (AIC), och 5. checklistor och listor med giltiga NOTAM
<i>ICAO</i>	(International Civil Aviation Organization) den internationella organisationen för civil luftfart
<i>IFR</i>	(Instrument Flight Rules, instrumentflygregler) regler som möjliggör flygning av ett luftfartyg som är utrustat med passande navigationsutrustning, som är lämplig för den sträcka som ska flygas, i enlighet med de tillämpliga kraven för flygdrift
<i>IMC</i>	(Instrument Meteorological Conditions, instrumentväderförhållanden) väderförhållanden där sikt, <i>molntäckeshöjd</i> eller avstånd från moln understiger fastställda minimivärden
<i>inflygningskontrolltjänst</i>	(Approach Control Service) <i>flygkontrolltjänst</i> för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar
<i>inkurs</i>	magnetisk kurs som hålls under <i>slutlig inflygning</i>
<i>klarering</i>	tillstånd att framföra ett <i>luftfartyg</i> enligt de villkor som anges av en <i>flygkontrollenhet</i>
<i>kontrollerat luftrum</i>	avgränsat luftrum där <i>flygkontrolltjänst</i> tillhandahålls i enlighet med luftrumsklassificeringen
<i>kontrollområde</i>	(CTA, Control Area) <i>kontrollerat luftrum</i> som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjddled
<i>kontrollzon</i>	(CTR, Control Zone) <i>kontrollerat luftrum</i> som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns
<i>kritisk höjd</i>	militär <i>säkerhetshöjd</i> ökad med förarens eventuella höjdtillägg
<i>landningsmeddelande</i>	(Arrival Message, ARR-meddelande) meddelande som sänds när en flygning för vilken grundläggande färdplansuppgifter tidigare sänts, har landat
<i>luftfartyg</i>	anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan

<i>luftfartyg med räddningsuppdrag</i>	flygande enhet vars huvudsakliga uppgift är att efterforska, lokalisera och undsätta nödställda (flygande SAR-enhet)
<i>luftförsvarenhet</i>	militär central för luftbevakning och flygstriksledning
<i>manöverområde</i>	del av <i>flygplats</i> avsedd för <i>luftfartygs</i> start, landning och taxning, med undantag för <i>plattor</i> , <i>uppställningsplatser</i> , klargöringsområden och flygplansvägar
<i>MEDEVAC</i>	flygande enhet med uppdrag att utföra medicinsk evakuering för att rädda liv
<i>militär banklass 1</i>	<i>bana</i> vid flottiljflygplats
<i>militär flygplats</i>	<i>flygplats</i> för vilken en militär chef är huvudman
<i>militär luftfart</i>	all verksamhet inom det militära luftfartssystemet, vilket innefattar system för flygdrift, <i>flygplatser</i> och flygbaser samt för lufrum; till denna verksamhet räknas, förutom Försvarens egen verksamhet, också verksamhet inom Försvarets materielverk (FMV) och militär verksamhet inom SAAB AB
<i>militärt luftfartyg</i>	<i>luftfartyg</i> med militär registrering
<i>MILS</i>	militärt instrumentlandningssystem
<i>minima</i>	beslutshöjd för militärt landningshjälpmedel
<i>molntäckeshöjd</i>	höjden över marken eller vattnet till undersidan av det lägsta molntäcket under 20 000 ft som täcker mer än halva himlen
<i>mörker</i>	timmarna mellan den borgerliga skymningens slut och den borgerliga gryningens början; den borgerliga skymningen slutar då solskivans centrum befinner sig 6 grader under horisonten; den borgerliga gryningen börjar då solskivans centrum befinner sig 6 grader under horisontalplanet
<i>NAV-inflygning</i>	militär inflygningsprocedur som är helt baserad på icke-markbunden utrustning
<i>OAT</i>	(Operational Air Traffic, operationell flygtrafik) militära flygningar som inte utförs som allmän flygtrafik (<i>GAT</i>)
<i>obemannat luftfartyg</i>	alla <i>luftfartyg</i> som flygs eller har konstruerats för att fungera självständigt eller fjärrstyras utan pilot ombord

olycka

händelse i samband med handhavandet av ett *luftfartyg* som, om luftfartyget är bemannat, äger rum från den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av, eller, om luftfartyget är obemannat, äger rum från den tidpunkt då luftfartyget är redo att röra sig i syfte att flyga, till dess att det står still vid flygningens slut och det primära framdrivningssystemet är avstängt, och vid vilken

a) någon skadas med dödlig utgång eller kommer till allvarlig skada till följd av

- sin närvaro ombord på luftfartyget,
- direkt kontakt med någon del av luftfartyget, inbegripet delar som har lossnat från luftfartyget, eller
- direkt utsättande för luftströmmen från en jetmotor,

med undantag för skador som uppkommer av naturliga orsaker, som är självförvållade eller orsakade av andra personer, eller när skadorna drabbar fripassagerare i utrymmen som normalt inte är tillgängliga för passagerare och besättning,

b) luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel som nedsätter luftfartygets strukturella styrka, prestanda eller flygegenskaper, och som normalt kräver en större reparation eller utbyte av den skadade delen, med undantag för motorfel eller motorskada när skadan är begränsad till en enskild motor (däribland kåpor eller tillbehör), eller skador som är begränsade till propellrar, vingspetsar, antenner, givare, luftledare, däck, bromsar, hjul, kåpor, paneler, landningsställsdörrar, vindrutor, luftfartygets skal (såsom mindre bucklor eller hål) eller för mindre skada på huvudrotorblad, stjärtrotorblad, landningsställ och skador av hagel eller fågelkollision (inklusive hål i radomen), eller

c) luftfartyget saknas eller är helt onåbart

områdeskontrolltjänst

(Area Control Service) *flygkontrolltjänst* för kontrollerade flygningar inom *kontrollområde*

operativ instruktör

(On the Job Training Instructor, OJTI) instruktör med behörighetstillägg att tillhandahålla utbildning på *flygtrafikledningsenheten* och utbildning med syntetiska utbildningshjälpmedel

PAPI

(Precision Approach Path Indicator, glidbaneljus) anläggning för visuell glidbaneindikering som i slutskedet av en inflygning ger löpande information om *luftfartygets* avvikelser i höjddled från anläggningens glidbana

<i>PAR</i>	(Precision Approach Radar) primärradarutrustning som används för att under <i>slutlig inflygning</i> bestämma ett <i>luftfartygs</i> läge uttryckt i höjd- och sidleds-avvikelser från en nominell flygbana samt i avstånd till <i>sättpunkten</i>
<i>PCA</i>	(Prior Co-ordination Airspace) en definierad del av luftrummet avsett för <i>militär luftfart</i> som leds eller övervakas av STRI, alternativt övervakas av flygtrafikledningsorgan. Sammanfaller ett <i>PCA</i> med <i>kontrollerat luftrum</i> tillåts endast <i>GAT</i> -flygningar efter samordning mellan flygtrafikledningsorgan och den funktion som verkar i <i>PCA</i>
<i>pejl</i>	(VHF Direction Finder, VDF) radiopejl med vars hjälp <i>luftfartygs</i> bäring till markstation kan bestämmas
<i>platta</i>	på landflygplats avdelat område avsett för <i>luftfartygs</i> av- och pålastning, passagerares av- och påstigning, <i>luftfartygs</i> tankning, uppställning eller underhåll
<i>positionslogg</i>	loggbok som förs i varje operativ position och innehåller tidsuppgifter för bemanning av aktuell position
<i>psykoaktiva substanser</i>	alkohol, opioider, cannabinoider, sedativ, hypnotika, kokain, andra psykostimulerande medel, hallucinogener och lösningsmedel, men inte koffein och tobak
<i>QDM</i>	magnetisk kurs utan kompensation för vind
<i>QNH</i>	beräknat lufttryck som ger höjd över havsytans medelnivå inom ett visst definierat område
<i>restriktionsområde</i>	(R-område, Restricted area) avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten inom vilket rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser
<i>riskområde</i>	område där skador kan uppstå vid viss verksamhet
<i>RVSM</i>	reducerat vertikalt separationsminima
<i>rörligt baskoncept</i>	tillfälligt upprättad flygtrafikledning som utövar <i>flygkontrolltjänst</i> enbart på marken
<i>separation</i>	fastställt avstånd mellan <i>luftfartyg</i> , nivåer eller <i>färdlinjer</i>
<i>sidvindskomposant</i>	markvindens komposant vinkelrätt mot <i>banans</i> centrumlinje

<i>slutlig inflygning</i>	den del av en instrumentinflygning som börjar vid angivet fix eller angiven punkt för <i>slutlig inflygning</i> , eller, om sådant fix eller sådan punkt inte anges, vid <ol style="list-style-type: none"> 1. slutet av sista inflygningssväng, bassväng eller insväng i racetrackförfarande, om sådan anges, eller 2. den punkt där den sista angivna <i>färdlinjen</i> i inflygningsförfarandet angörs, och slutar vid en punkt i <i>flygplatsens närhet</i>, varifrån <ol style="list-style-type: none"> a) landning kan företas, eller b) avbruten inflygning inleds
<i>speciell VFR-flygning</i>	<i>VFR</i> -flygning som efter tillstånd från flygkontrollenhet utförs inom <i>kontrollzon</i> i väderförhållanden som är sämre än <i>VMC</i>
<i>SRE-inflygning</i>	inflygning som utförs för <i>militär luftfart</i> med hjälp av sidleds- och avståndsinformation från övervakningssystem
<i>SSR-kod</i>	(Secondary Surveillance Radar, SSR) sifferkombination som tilldelats en speciell flerpulsig svarssignal från en <i>transponder</i> på mod A eller C
<i>standardatmosfär</i>	en av <i>ICAO</i> fastställd referensatmosfär med bestämda fysikaliska data som temperatur, tryck och täthet för olika höjder över havets medelnivå
<i>startmeddelande</i>	(Departure message, DEP-meddelande) meddelande som sänds när en flygning för vilken grundläggande färdplansuppgifter tidigare sänts, har startat
<i>statsluftfartyg</i>	<i>militära luftfartyg</i> och andra luftfartyg som ägs eller brukas av en stat och nyttjas i icke-kommersiellt syfte
<i>stridsledningsenhet</i>	(STRI) militär enhet inom stridslednings- och luftbevakningsorganisationen med uppgift att bland annat flygstridsleda <i>luftfartyg</i> med hjälp av övervakningsutrustning
<i>svenskt territorium</i>	Sveriges landområden, Sveriges sjöterritorium med inre vatten och territorialhavet samt luftrummet över landområdena och sjöterritoriet
<i>säkerhetshöjd</i>	militärt fastställd <i>flyghöjd</i> som får underskridas endast om inflygningen kan fullföljas med visuell referens till <i>banan</i> , banljusen eller inflygningsljusen eller om inflygning och landning kan fullföljas med marksikt
<i>sättpunkt</i>	den punkt där den nominella glidbanan träffar <i>banan</i>

<i>taxibana</i>	angiven väg på en landflygplats som anordnats för <i>luftfartygs</i> taxning och som ska erbjuda en förbindelse mellan en del av <i>flygplatsen</i> och en annan
<i>terminalområde</i>	(Terminal Control Area, TMA) <i>kontrollområde</i> upprättat för en eller flera <i>flygplatser</i>
<i>tillbud</i>	händelse, som inte är en <i>olycka</i> , i samband med handhavandet av ett <i>luftfartyg</i> och som påverkar eller kan påverka driftens säkerhet
<i>TILS</i>	(Tactical Instrument Landning System) militärt taktiskt instrumentlandningssystem
<i>TRA</i>	(Temporary Reserved Area) en definierad del av ett luftrum som tillfälligt har reserverats för en speciell användning men där annan trafik kan tillåtas passera med <i>klarering</i>
<i>trafikinformation</i>	upplysning som lämnas av en <i>flygtrafikledning</i> senhet för att varna en pilot för annan känd eller observerad flygtrafik som kan befinna sig i närheten av <i>luftfartygets</i> position eller avsedda flygväg och hjälpa piloten att undvika kollision
<i>trafikinformationsområde</i>	(TIA, Traffic Information Area) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven ovanför jordytan belägen gräns i höjddled, inom vilket AFIS utövas
<i>trafikinformationszon</i>	(TIZ, Traffic Information Zone) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns, inom vilket AFIS utövas
<i>trafikupplysning</i>	upplysning om <i>aktuell trafik</i>
<i>trafikvarv</i>	angiven väg som <i>luftfartyg</i> ska följa vid flygning i <i>flygplatsens närhet</i>
<i>transponder</i>	mottagare/sändare för identifiering som på rätt frågesignal sänder svarssignal på annan frekvens än ingående signal
<i>TRID</i>	(Threshold Identification Lights, tröskelidentifieringsljus) ljus som är placerade vid en <i>banas tröskel</i> för att markera denna
<i>tröskel</i>	början av den del av <i>banan</i> som är användbar för landning
<i>TSA</i>	(Temporary Segregated Area) en definierad del av ett luftrum som tillfälligt har avgränsats för exklusiv användning för annan verksamhet

<i>UN-nummer</i>	fysisiffrigt identifieringsnummer som är fastställt av FN och tilldelas ett ämne eller föremål som utgör <i>farligt gods</i>
<i>uppställningsplats</i>	för <i>luftfartygs</i> uppställning särskilt avdelat område på <i>platta</i> eller annan yta inom ett <i>färdområde</i>
<i>utflygning</i>	den del av en inledande inflygning som utförs mellan utsväng och insväng i samband med instrumentinflygning
<i>vektorering</i>	navigeringshjälp åt <i>luftfartyg</i> i form av särskilt angivna kurser, vilka grundar sig på användning av övervakningsutrustning
<i>vektoreringsområde</i>	avgränsat område med fastställd vektoreringshöjd
<i>VFR</i>	(Visual Flight Rules) regler som kan följas om väderförhållandena är tillräckligt goda för att <i>luftfartygets</i> pilot visuellt ska kunna kontrollera luftfartygets attityd, navigera och upprätthålla <i>avstånd från</i> hinder, terräng och andra luftfartyg
<i>VMC</i>	(Visual Meteorological Conditions, visuella väderförhållanden) väderförhållanden där sikt, <i>molntäckeshöjd</i> och avstånd från moln är lika med eller överstiger fastställda minimivärden
<i>väntplats</i>	särskild markerad plats där taxande <i>luftfartyg</i> och fordon ska stanna och vänta för att medge tillräcklig hinderfrihet till en <i>bana</i> , en hinderyta eller en ILS/MLS-reflektionsyta, såvida inte annat har godkänts av flygplatskontrollen
<i>ändringsmeddelande</i>	(Change message, CHG-meddelande) meddelande som sänds när en flygnings grundläggande färdplansuppgifter som tidigare sänts, har ändrats
<i>övervakningstjänst</i>	tjänst som utövas med hjälp av ett övervakningssystem, till exempel SSR, PSR, ADS-B eller annat jämförbart markbaserat system, som möjliggör identifiering av <i>luftfartyg</i>

4 § Utöver de EU-förordningar som anges i 1 § ska den som utövar flygtrafikledningstjänst uppfylla de bestämmelser som är tillämpliga för tjänsten och lufrummet i fråga och som anges i följande ICAO-dokument:

1. ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, inklusive alla godkända ändringar till och med nr 9, utom avsnitt 6.3.2.4, 6.5.2.4 och 12.3.1.2 z till kk, vilka gäller fraseologi för SID och STAR.

2. ICAO Doc 7030 – European Regional Supplementary Procedures, 5:e utgåvan, inklusive alla godkända ändringar till och med nr 9.

3. ICAO Doc 7754 – European Air Navigation Plan, Vol I och Vol II, inklusive alla godkända ändringar till och med den 3 mars 2019.

4. ICAO EUR Doc 013 - European guidance material on aerodrome operations under limited visibility conditions, 5:e utgåvan 2016.

5. ICAO Doc 9365 All-Weather Operations Manual, 4:e utgåvan 2017.

Dokumenterna ska tillämpas under förutsättning att det är möjligt med hänsyn till svenska förhållanden och att inget annat följer av denna eller av någon annan föreskrift.

3 kap.

1 § Passning av nödfrekvens ska utföras på samtliga flygplatser där flygtrafikledningstjänst utövas.

Vid tillämpning av rörligt baskoncept ska passning av nödfrekvens ske från minst en arbetsposition.

4 § Vid utövande av flygtrafikledningstjänst för militär luftfart vid rörligt baskoncept, behöver registreringen endast omfatta operativt material.

Allmänna råd

Operativt material kan vara uppgifter från uppföljning av trafik, väderuppgifter, ATS-loggar, positionsloggar och färdplaner.

5 § Vid utövande av flyginformationstjänst för flygplats behöver bakgrundsljud inte registreras.

15 § När det uppstår något fel på utrustningen ska detta indikeras på ett tydligt sätt. Flygtrafikledningspersonalen ska utan dröjsmål meddelas vid förändringar i utrustningens status.

4 kap.

1 § Flygtrafikledningstjänst ska utövas under den tid för öppethållning som har publicerats samt för beställt extra öppethållande

1. från 15 minuter före ett luftfartygs ankomst till 5 minuter efter landning, och

2. från 15 minuter före ett luftfartygs avgång till 15 minuter efter start.

2 § Flygtrafikledningsenheten ska underrätta Tullverkets underrättelse- och kommunikationscentral om ändrings-, försenings- och annulleringsmeddelanden till tidigare inlämnade färdplaner, om meddelandena inte sänds via luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN, Aeronautical Fixed Telecommunication Network). Detta gäller inte för luftfartyg i linjefart.

8 § När omständigheterna så kräver ska flygtrafikledningsenheten varna berörd flygplatspersonal för att en eventuell hantering kan medföra skaderisk.

30 § Till avgående militära luftfartyg som inte begär ”start-up” ska följande upplysningar lämnas, i förekommande fall:

1. Bana för start.

2. Höjdmätarinställning (QNH).

3. Medvindskomposant.

4. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.

5. Risk för motoris för jetflygplanen Sk60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.

31 § Följande upplysningar ska lämnas till ankommande militära luftfartyg, i förekommande fall:

1. MET REPORT.

2. Medvindskomposant.

3. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.

4. Risk för motoris för jetflygplanen Sk60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.

5. Säkerhetshöjd eller minima för aktuellt militärt inflygningshjälpmedel.

6. Utkurs och inkurs.

33 § Kort före landning och om möjligt i samband med klarering för landning ska uppgifter om två-minuters medelvind lämnas. Aktuell vind ska då uttryckas som markvindens riktning (gradtal) och hastighet. Vid begäran från pilot om ”wind check” ska momentanvind anges.

44 § Direkta överenskommelser med berörda flygtrafikledningsenheter om att nyttja en flygplats som alternativflygplats får ersätta en vidarebefordran av en FPL för OAT samt start- och landningsmeddelande enligt 41 och 42 §§. När det finns uppgifter om den avsedda landningen ska komplett-erande uppgifter omedelbart sändas till alternativflygplatsen.

47 § Om det inträffar ett avbrott i radioförbindelsen med ett militärt luftfartyg som framförs enligt FPL för OAT ska det fortsatta utövandet av flygtrafikledningstjänst grundas på att piloten fortsätter flygningen enligt följande:

1. Vid flygning enligt VMC och vid utebliven ögonkontakt med ett annat militärt luftfartyg kommer piloten att landa på närmast lämpliga flygplats och därefter meddela sin landning till en flygtrafikledningsenhet.

2. Vid flygning enligt IMC och vid utebliven ögonkontakt med ett annat militärt luftfartyg kommer piloten att söka upp ett område och inta en höjd där luftfartyget kan upptäckas med hjälp av en övervakningsutrustning.

Piloten flyger sedan i ett väntläge, i vänstervarv om både sändare och mottagare är ur funktion eller i högervarv om endast sändaren är ur funktion. Flygning i väntläge sker i ca tre minuter om bränslesituation och övriga förhållanden medger detta. Därefter fortsätter flygningen enligt gällande färdplan eller senaste klarering till lämpligt navigeringshjälpmedel vid destinationsflygplatsen. Vid flygplatsen genomförs ett instrumentinflygningsförfarande för navigeringshjälpmedlet.

51 § Vid landning med militära luftfartyg ska PAPI vara tända enligt följande om inte en pilot begär annat:

1. Vid instrumentinflygning enligt civilt förfarande ska flygtrafikledningstjänstleverantörens inställning av markljus för civil luftfart användas: civil PAPI.

2. I övriga fall: militär PAPI.

Om ett luftfartyg har påbörjat en instrumentinflygning enligt civilt förfarande men senare klareras för visuellinflygning, ska dock civil PAPI bibehållas.

5 kap.

11 § En kontrollerad flygning med ett militärt luftfartyg under VMC under dager får klareras att hålla egen separation till en annan angiven kontrollerad flygning med ett militärt luftfartyg och bibehålla VMC. För detta gäller följande:

1. VMC-klarering får initieras av piloten eller flygtrafikledningseenheten.

2. Klareringen ska gälla för en viss angiven del av flygningen under stig, sjunk eller planflykt.

3. Trafikupplysning ska lämnas till alla berörda luftfartyg.

4. VMC-klarering får inte lämnas över FL 200.

5. Luftfartyg som flyger under VMC ska ha en alternativ klarering om det kan förväntas att flygningen inte kan fullföljas under VMC under klareringens giltighetstid.

6. Om piloten under flygning med VMC-klarering upptäcker att VMC inte kan bibehållas, ska piloten anmäla detta till flygtrafikledningseenheten och därefter utföra flygningen enligt den alternativa klareringen.

14 § Om trafiksituationen tillåter det så får ankommande militära jetflygplan av typen Sk60 eller JAS39 uppmanas respektive tillåtas att hålla en annan fart än 300 knop i TMA, antingen på flygtrafikledningseenhetens initiativ eller på pilotens begäran.

14 a § Vid fallskärmshoppning i kontrollerat lufttrum ska flygtrafikledningen säkerställa separation mellan luftfartyg som inte är fällande luftfartyg och fallskärmshoppare. Separationen ska utgöras av samma avstånd som gäller mellan två luftfartyg som flyger IFR.

21 § Den buffert som enligt moment 5.4.1.1.1 i ICAO Doc 4444 ska användas vid utformning av separation i sidled, utöver fastställda avstånd för navigeringsosäkerhet, ska vara minst 1 NM.

För militära luftfartyg inbördes får ovanstående buffert reduceras.

25 § Mellan två militära luftfartyg som är på samma färdlinje och har startat från samma flygplats får en minimiseparation på 3 minuter appliceras, under förutsättning att högst 10 minuter har förflutit efter start och att det framförvarande luftfartyget håller samma eller högre fart.

28 § Separation anses föreligga mellan ett militärt luftfartyg under anflygning före plats och ett militärt luftfartyg under utflygning som har passerat initialpunkt (IP), 11 NM (DME) eller som har passerat 2 minuters utflygning eller som är under insväng. Detta gäller dock längst till dess att det första luftfartyget har påbörjat slutlig inflygning. Det förutsätter att luft-

fartygen befinner sig i fria sektorer på var sin sida om plats och bakomvarande luftfartyg har samma eller lägre fart. Innehållet i bestämmelsen illustreras som alternativ 1 i bilagan.

29 § Separation anses föreligga mellan ett militärt luftfartyg under anflygning som befinner sig utanför 11 NM (DME) från plats och ett militärt luftfartyg under utflygning. Luftfartygen ska med hjälp av pejl konstateras befinna sig i fria sektorer på var sin sida om plats och bakomvarande luftfartyg ska ha samma eller lägre fart. Fria sektorer ska vara fastställda i lokal instruktion. Innehållet i bestämmelsen illustreras som alternativ 2 i bilagan.

34 §² En minsta separation av 3 NM får tillämpas mellan identifierade luftfartyg under förutsättning att det tekniska systemet för flygtrafikledningstjänst medger detta.

35 § En minsta separation i sidled till ett område inom kontrollerat luftrum som har avgränsats för specifik verksamhet och där det finns ett luftfartyg ska utgöras av 3 NM.

Om verksamheten inom området omfattar militär luftfart som leds eller övervakas av en flygtrafikledningsenhet eller av STRI, och som inte flyger närmare gränsen än 2,5 NM, får separation om 2,5 NM tillämpas.

Om verksamheten inom området inte omfattar något luftfartyg eller endast omfattar obemannade luftfartyg som flyger upp till 120 m över marken får ett minsta avstånd av 1 NM tillämpas.

36 § Information om flyghöjd som grundas på SSR-transponder mod C får användas under genomgångshöjden när det tekniska systemet

1. innehåller en funktion som omvandlar den av luftfartyget rapporterade höjden i förhållande till standardatmosfären till luftfartygets höjd i förhållande till aktuellt QNH, och
2. förses med aktuellt QNH.

37 § Separationsminima 3 NM får tillämpas mellan identifierade ankommande luftfartyg under slutlig inflygning om identiteten på det framförvarande luftfartyget kommer att bibehållas fram till 1 NM före sättpunkten.

Detta förfarande får endast tillämpas när bakomvarande luftfartyg har samma eller lägre hastighet än framförvarande luftfartyg.

39 § Leverantören av flygkontrolltjänst ska fastställa den lägsta vektoreringshöjden inom sitt ansvarsområde. Leverantören ansvarar även för att underlag gällande den fastställda lägsta vektoreringshöjden lämnas för publicering i IAIP.

45 § Vid vektorering för TILS med de militära flygplanstyperna Tp 84 och JAS39 ska flygledaren, efter att piloten meddelat etablerad och avstånd, kontrollera att avståndet är rimligt.

² Ändring innebär att andra stycket tas bort.

NAV-inflygning

45 a § När en militär pilot anmäler etablerad och avståndet till sättpunkt ska flygledaren kontrollera att avståndet är rimligt och kvittera.

MILS-inflygning

45 b § När en militär pilot anmäler avstånd till sättpunkt ska flygledaren kontrollera att avståndet är rimligt.

46 § Under slutlig SRE- och PAR-inflygning med militära luftfartyg ska flygledaren

1. uppmana piloten att reducera farten och anmäla ”landningsklar”, på ett för typen av luftfartyg definierat avstånd från den punkt där standardplanén ska påbörjas,

2. uppmana piloten att inte kvittera sändningen, när så krävs med hänsyn till trafikförhållandena, och

3. påminna piloten om den kritiska höjden, alternativt beslutshöjd, strax före det avstånd som motsvaras av den höjd som meddelats av piloten, dock senast på 3 NM avstånd.

När ett luftfartyg är under slutlig inflygning bör flygledaren inte vara ansvarig för andra arbetsuppgifter än de som är direkt förknippade med den typen av inflygning.

Lokal geografisk separation

52 § Vid tillämpning av godkänd lokal geografisk separation ska luftfartyg som flyger i enlighet med speciell VFR eller VFR mörker vara etablerade i väntläge för att anses vara separerade till annan trafik.

63 § Utrullningshindret vid banbörjan för aktuell bana ska vara fällt vid landning. Undantagsvis och med tillstånd från piloten i det landande militära luftfartyget får hindret vara rest.

64 § Om piloten inte begär något annat ska utrullningshindret vid banslutet för aktuell bana vara

1. rest vid start och landning med militära jettflygplan av typen Sk60 eller JAS39, och

2. fällt när andra luftfartyg startar eller landar.

65 § Om inte piloten begär något annat ska utrullningshindren vara fällda både vid banbörjan och vid banslutet när flygtrafikledningsenheten vet att ett militärt jettflygplan av typen Sk60 eller JAS39 kommer att landa eller starta med fälld eller tappad huv.

67 § Klarering för landning får lämnas till militära jettflygplan av typen Sk60 eller JAS39 innan ett framförvarande startande Sk60 eller JAS39 har passerat den borte banändan eller påbörjat sväng, samt innan ett landande Sk60 eller JAS39 har lämnat banan fri.

Klarering för landning får lämnas till militära helikoptrar innan en framförvarande startande militär helikopter har passerat den borte banändan

eller påbörjat sväng, samt innan en landande militär helikopter har lämnat banan fri.

7 kap.

2 § AFIS-personal ska

1. ge tillstånd till och övervaka fordons och personers tillträde till manöverområdet på det sätt som anges i ATS.TR.240, bilaga 4 till förordning (EU) 2017/373,
2. föreslå bana till ankommande och avgående luftfartyg, och
3. vid behov föreslå väntläge för ankommande VFR-trafik, i de fall där det finns ett publicerat väntläge.

3 § AFIS-personal ska föreslå den bana som denne bedömer som mest lämplig för det berörda luftfartyget vid den aktuella tidpunkten med hänsyn till

1. markvind,
2. meteorologiska förhållanden,
3. inflygningsprocedurer,
4. banlängd,
5. tillgängliga inflygningshjälpmedel och flygplatsljus
6. aktuell trafik,
7. eventuella miljörestriktioner, och
8. andra förhållanden som kan påverka vilken bana som är mest lämplig.

Den markvind som råder ska vara avgörande vid bedömningen av vilken bana som är mest lämplig för start och landning. Normalt ska den bana föreslås som innebär att luftfartyget kan starta respektive landa i motvind.

6 § AFIS-personal ska utan dröjsmål lämna trafikinformation till luftfartyg antingen direkt, via en annan flygtrafikledningsenhet eller på uppdrag av en annan flygtrafikledningsenhet. Trafikinformationen ska i tillämpliga delar omfatta

1. typ av luftfartyg och, om känt, turbulenskategori,
2. position,
3. tidpunkt,
4. flyghöjd,
5. flygriktning, och
6. övriga upplysningar om luftfartyget som bedöms vara av betydelse.

7 § AFIS-personal ska vid behov lämna följande information till luftfartyg:

1. Meteorologiska upplysningar som rör
 - a) markvindens riktning och hastighet, inklusive betydelsefulla variationer,
 - b) sikt samt bansynvidd (RVR), om det är tillämpligt,
 - c) rådande väder,
 - d) moln,
 - e) lufttemperatur och daggpunkt till jet- eller turbopropdrivna luftfartyg,
 - f) rådande luftryck, och
 - g) signifikanta väderförhållanden i in- och utflygningsriktningarna.
2. Rätt tid.

3. Risk för ändvirvlar, jetstrålar eller propellervindar från flygplan eller rotorvindar från helikoptrar.
4. Genomgångsnivån.

1. Denna författning träder i kraft den 27 januari 2022.

2. Ett beslut om undantag för flygtrafikledningstjänst för militär luftfart, som har fattats med stöd av äldre föreskrifter och som gäller när dessa föreskrifter träder i kraft, har fortsatt giltighet till dess att tiden för undantaget löper ut.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Ulrika Hjort
(Sjö- och luftfart)