

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygtrafikledningstjänst (ATS) (konsoliderad elektronisk utgåva)

Ändringar införda t.o.m. TSFS 2024:9.

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

Innehåll

1 kap. Inledande bestämmelser	1
Tillämpningsområde	1
Definitioner och förkortningar	2
Allmänna krav	13
2 kap. Allmänt.....	13
Rörligt baskoncept	14
3 kap. Krav på utrustning och metodik vid utövande av flygtrafikledningstjänst	14
Kommunikationsutrustning.....	14
Registrering.....	14
Utrustning för ledning och övervakning av trafik	15
System för uppföljning av trafik	15
Signalutrustning för flygplatstrafik.....	15
Övrig utrustning vid flygtrafikledningseenheter.....	15
Övervakning av navigeringsutrustning	15
Funktionskontroll hos utrustning	15
Reservkraft.....	16
4 kap. Utövande av flygtrafikledningstjänst (ATS)	16
Allmänt	16
Landning från utrikes ort	16
Anmälan om hot mot människors hälsa	17
Underrättelse vid information från luftfartyg om att farligt gods medförs	17
Samordning mellan flygtrafikledningseenheter och militära enheter vid gränspassage	17
Samverkan med skjutplatser m.m.	18
Avgränsade områden för militär övnings- och träningsverksamhet.....	18
<i>Allmänt.....</i>	<i>18</i>
<i>Områden av typen PCA som disponeras av en områdeskontrollenhet</i>	<i>19</i>
<i>Områden av typen PCA som disponeras av en inflygningskontrollenhet.....</i>	<i>19</i>
<i>Företrädesrätt till aktiverat område av typen PCA.....</i>	<i>19</i>
<i>Område av typen TRA.....</i>	<i>20</i>
<i>Område av typen TSA</i>	<i>20</i>
Meteorologiska uppgifter.....	20
Upplysningar till luftfartyg	20
Färdplaner	21
Beställning av alternativflygplats.....	22

Avbrott i radioförbindelse för militära luftfartyg	23
<i>Glidbaneljus (PAPI)</i>	24
<i>Högintensiva inflygnings- och banljus</i>	24
5 kap. Utövande av flygkontrolltjänst (ATC).....	25
Allmänt	25
Klarering	25
Fastställande av visuellt möte	26
VMC-klarering	26
Förbandsflygning – militär luftfart	27
Fartanpassning vid övervakningstjänst	27
<i>Separation till fallskärms hoppning</i>	27
<i>Avgränsade områden för obemannad luftfart</i>	27
Minimiseparationer	28
<i>Minimiseparation i höjdled</i>	28
<i>Minimiseparation i sidled</i>	28
<i>Minimiseparation i längdled</i>	29
<i>Visuell separation</i>	29
<i>Minimiseparation mellan ankommande luftfartyg vid instrumentinflygning med platstagning</i>	29
<i>Minimiseparation mellan ankommande luftfartyg</i>	30
<i>Minimiseparation mellan luftfartyg under utflygning och slutlig inflygning</i>	30
<i>Minimiseparation i samband med militära enheters inflygningar på föraravläst hjälpmedel följt av cirkling till motstående bana</i>	30
<i>Minimiseparation mellan avgående och ankommande luftfartyg</i>	30
<i>Minimiseparation mellan avgående luftfartyg</i>	31
Separation vid övervakningstjänst	31
<i>Grundläggande separationsminima</i>	31
<i>Information om flyghöjd som grundas på SSR-transponder mod C</i>	31
<i>Separation mellan ankommande luftfartyg</i>	32
<i>Lägsta flyghöjd vid vektorering</i>	32
Utövande av inflygningskontrolltjänst.....	32
<i>Pejl-inflygning</i>	32
<i>TILS-inflygning</i>	32
<i>NAV-inflygning</i>	33
<i>MILS-inflygning</i>	33
<i>SRE- och PAR-inflygning</i>	33
Utövande av flygplatskontrolltjänst	33
<i>Visuell övervakning av manöverområdet</i>	33
<i>Fastställande av gällande bana</i>	34

<i>Lokal geografisk separation</i>	34
<i>Stoppljus</i>	34
<i>Taxning</i>	34
<i>Flygplatsräddningstjänst</i>	35
<i>Utrullningshinder</i>	35
<i>Banseparation vid start och landning med militära luftfartyg</i>	35
6 kap. har upphävts genom (TSFS 2024:9)	36
7 kap. Utövande av flyginformationstjänst för flygplats (AFIS)	36
Uppgifter för AFIS-personal.....	36
Ljussignaler till fordonstrafik på manöverområdet	37
Ljussignaler till luftfartyg i luften	37
8 kap. Undantag	37
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	37
Bilaga. Minimiseparation mellan ankommande militära luftfartyg inbördes enligt 5 kap. 28–30 §§	39

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygtrafikledningstjänst (ATS); (konsoliderad elektronisk utgåva)

TSFS 2019:126

Konsoliderad elektronisk
utgåva

beslutade den 25 november 2019. Ändringar införda t.o.m. 2024:9.

LUFTFART

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

Serie ANS

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

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/flygtrafiktjänster 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. (TSFS 2021:129)

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. (TSFS 2021:129)

1 a § Flygtrafikledningstjänst som utövas för militär luftfart ska följa kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om inte annat anges i denna föreskrift. (TSFS 2021:129)

2 § Dessa föreskrifter ska tillämpas när flygtrafikledningstjänst för civil och militär luftfart utövas.

Definitioner och förkortningar

3 § I dessa föreskrifter används följande förkortningar, termer och definitioner. (TSFS 2021:129)

<i>aktuell trafik</i>	kontrollerad trafik för vilken <i>separation</i> tillhandahålls genom <i>flygkontrolltjänstens</i> försorg, men vilken, avseende en viss kontrollerad flygning, inte är, eller inte kommer att vara, separerad från annan kontrollerad trafik med föreskrivet separationsminimum (TSFS 2021:129)
<i>allvarligt tillbud</i>	<i>tillbud</i> som har samband med handhavandet av ett <i>luftfartyg</i> , där omständigheterna pekar på att det förelåg en hög sannolikhet för att en <i>olycka</i> 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
<i>alternativflygplats</i>	<i>flygplats</i> till vilken ett <i>luftfartyg</i> 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 (TSFS 2021:129)
<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 tillhållandet av ATS (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<i>beräknad flygtid</i>	(EET, Estimated Elapsed Time) beräknad tidsåtgång för flygning från en specifik punkt till en annan (TSFS 2021:129)
<i>circling</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 Försvarmakten 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 <i>luftfartyget</i> avläsa avståndet till sändaren
<i>farligt gods</i>	varor eller ämnen som kan medföra betydande risker för hälsa, säkerhet, egendom eller miljö vid flygtransport (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<i>flyghöjd</i>	sammanfattande benämning för <i>luftfartygs</i> läge i vertikalled under flygning, uttryckt i höjd, höjd över havet eller <i>flygnivå</i> (TSFS 2021:129)
<i>flyginformations-tjänst</i>	(FIS, Flight Information Service,) verksamhet med uppgift att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet (TSFS 2021:129)

<i>flyginformations-tjänst för flygplats</i>	(AFIS, Aerodrome Flight Information Service,) <i>flyginformationstjänst för flygplatstrafik</i> , som tillhandahålls av en utnämnd leverantör av <i>flygtrafikledningstjänst</i> (TSFS 2021:129)
<i>flygkontrolltjänst</i>	(ATC, Air Traffic Control Service) tjänst som tillhandahålls i syfte att <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; <i>flygkontrolltjänst</i> omfattar <i>områdeskontrolltjänst</i> , <i>inflygningskontrolltjänst</i> och <i>flygplatskontrolltjänst</i> (TSFS 2021:129)
<i>flygning av lokal natur</i>	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>
<i>flygnivå</i>	(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 (TSFS 2021:129)
<i>flygplats</i>	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
<i>flygplatsens närhet</i>	ett <i>luftfartyg</i> anses vara i närheten av en <i>flygplats</i> då det flyger i, inträder i eller lämnar <i>flygplatsens</i> trafikvarv
<i>flygplatskontroll-tjänst</i>	<i>flygkontrolltjänst</i> för flygplatstrafik
<i>flygplats-räddningstjänst</i>	tjänst med primär uppgift att rädda liv vid luftfartsolyckor som inträffar inom en <i>flygplats</i> eller i en <i>flygplats</i> närhet
<i>flygräddnings-central</i>	enhet som har ansvaret för att tillhandahålla en effektiv flygräddningstjänst och för att koordinera och leda flygräddningsuppdrag inom en flygräddningsregion
<i>flygtrafik-ledningsenhet</i>	(Air Traffic Services unit) sammanfattande benämning på flygkontrollenhet, flyginformationscentral, AFIS-enhet eller ATS-rapportplats (TSFS 2021:129)

<i>flygtrafikledningstjänst</i>	(ATS, Air Traffic Services,) sammanfattande benämning på flyginformations-, alarmerings-, flygråd-givnings- och <i>flygkontrolltjänster</i> (TSFS 2021:129)
<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) (TSFS 2021:129)
<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> (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<i>genomgångsnivå</i>	lägsta tillgängliga flygnivå 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>IAIP</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>TSFS 2021:129</i>)
<i>IMC</i>	(Instrument Meteorological Conditions, instrumentväderförhållanden) väderförhållanden där sikt, <i>molntäckeshöjd</i> eller avstånd från moln understiger fastställda minimivärden (<i>TSFS 2021:129</i>)
<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>TSFS 2021:129</i>)
<i>kontrollområde</i>	(CTA, Control Area) <i>kontrollerat luftrum</i> som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjddled (<i>TSFS 2021:129</i>)
<i>kontrollzon</i>	(CTR, Control Zone) <i>kontrollerat luftrum</i> som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns (<i>TSFS 2021:129</i>)
<i>kritisk höjd</i>	militär säkerhetshöjd 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 flygstridsledning
<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 lufterum; 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>TSFS 2021:129</i>)
<i>minima</i>	beslutshöjd för militärt landningshjälpmedel (<i>TSFS 2021:129</i>)
<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>TSFS 2021:129</i>)
<i>OAT</i>	(Operational Air Traffic, operationell flygtrafik) militära flygningar som inte utförs som allmän flygtrafik (GAT)
<i>obemannat luftfartyg</i>	alla <i>luftfartyg</i> som flygs eller har konstruerats för att fungera självständigt eller fjärrstyras utan pilot ombord (<i>TSFS 2021:129</i>)

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 sidledsavvikelser 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> (TSFS 2021:129)
<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>	(Restricted area, R-område) avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten inom vilket rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser
<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 slutlig inflygning, 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>	VFR-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 militär luftfart 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 <i>luftfartyg</i> 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 flyghöjd 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 (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<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> (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<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 (TSFS 2021:129)
<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>TSFS 2021:129</i>)
<i>UN-nummer</i>	fysiffrigt identifieringsnummer som är fastställt av FN och tilldelas ett ämne eller föremål som utgör <i>farligt gods</i>
<i>uppställningsplats</i>	för luftfartygs uppställning särskilt avdelat område på platta eller annan yta inom ett färdområde
<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>TSFS 2021:129</i>)
<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>TSFS 2021:129</i>)
<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 möjliggör identifiering av <i>luftfartyg</i> och som utövas med hjälp av SSR, PSR, ADS-B eller annat jämförbart markbaserat övervakningssystem (<i>TSFS 2024:9</i>)
	(<i>TSFS 2024:9</i>)

Allmänna krav

4 § Utöver de EU-förordningar som anges i 1 § ska den som utövar flygtrafikledningstjänst uppfylla de bestämmelser som är tillämpliga för tjänsten och luftrummet 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 11, 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 dessa eller av andra föreskrifter. (TSFS 2024:9)

5 § När en organisation ska inrättas och utöva flygtrafikledningstjänst där en annan organisation tidigare har utövat flygtrafikledningstjänst, ska den överlämnande organisationen 6 månader före överlämnandet skriftligt lämna följande lokala operativa förutsättningar till Transportstyrelsen:

1. Separationer.
2. Samordningsrutiner.
3. Flygsportsektorer.

Ovanstående operativa förutsättningar behöver inte sändas till Transportstyrelsen, om senast gällande version av förutsättningarna redan finns hos Transportstyrelsen.

2 kap. Allmänt

1 § Leverantören av flygtrafikledningstjänst ska ställa resurser till förfogande i den flygsäkerhetsgrupp som finns upprättad på flygplatsen. Leverantören ska arbeta med flygsäkerhetshöjande åtgärder och särskilt beakta behovet av åtgärder för att förhindra intrång på bana.

1 a § Leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska upprätta rutiner som syftar till att säkerställa att personalen som utövar flygtrafikledningstjänst inte påverkas eller distraheras på ett sätt som kan ha negativ inverkan på flygsäkerheten av faktorer som inte är direkt relaterade till tjänsteutövandet. (TSFS 2024:9)

2 § Den som ska utöva flygtrafikledningstjänst ska iaktta stor försiktighet i fråga om alkoholförtäring från 24 timmar till 8 timmar före operativ tjänstgöring. Förtäringen får inte vara större än att man senast 8 timmar före operativ tjänstgöring kan köra bil utan att begå straffbar förseelse enligt svensk lagstiftning angående trafiknykterhet.

Under de närmaste 8 timmarna före operativ tjänstgöring får den som ska utöva flygtrafikledningstjänst inte förtära alkohol.

Under operativ tjänstgöring är det förbjudet att förtära alkohol.

3 § Om en person har varit inblandad i en olycka eller ett allvarligt tillbud under sin operativa tjänstgöring ska det så snart det är möjligt utredas om det föreligger tillfällig oförmåga hos personen.

4 § Leverantörer av flyginformationstjänst ska ha ett program för att följa upp om den personal som har arbetsuppgifter som kan påverka flygsäkerheten använder psykoaktiva substanser.

Programmet ska omfatta

1. . övervakning av personal, och

2. möjligheter till rådgivning för personal som tar mediciner. (TSFS 2024:9)

Rörligt baskoncept

5 § Rörligt baskoncept får endast tillämpas när Försvarsmakten tillfälligt upprättar en kontrollerad flygplats.

3 kap. Krav på utrustning och metodik vid utövande av flygtrafikledningstjänst

Kommunikationsutrustning

1 § Vid tillämpning av rörligt baskoncept ska passning av nödfrekvens ske från minst en arbetsposition. (TSFS 2024:9)

2 § När flygtrafikledningstjänst ska utövas av en elev, ska det finnas medhörning för en operativ instruktör på telekommunikationsutrustningen. Instruktören ska vid behov kunna ta över kommunikationen.

Registrering

3 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

4 § Vid utövande av flygtrafikledningstjänst för militär luftfart vid rörligt baskoncept, behöver registreringen endast omfatta operativt material. (TSFS 2021:129)

Allmänna råd

Operativt material kan vara uppgifter från uppföljning av trafik, väderuppgifter, ATS-loggar, positionsloggar och färdplaner. (TSFS 2021:129)

5 § Vid utövande av flyginformationstjänst för flygplats behöver bakgrundsljud inte registreras. (TSFS 2021:129)

Utrustning för ledning och övervakning av trafik

6 § Vid de flygtrafikledningensenheter där övervakningstjänst utövas över 5 000 ft över underliggande terräng (AGL), ska det finnas ett system för konfliktvarning (STCA).

STCA får tillfälligt vara ur drift vid underhåll.

System för uppföljning av trafik

7 § När flygtrafikledningstjänst utövas, ska det finnas ett system för uppföljning av flygtrafiken.

Allmänna råd

Systemet för uppföljning kan utgöras av ett s.k. Flight Progress Board (FPB) med pappersstrippar eller av ett tekniskt hjälpmedel med motsvarande funktion.

Signalutrustning för flygplatstrafik

8 § När flygplatskontrolltjänst utövas, ska det finnas en signallampa så att personalen vid behov kan sända ljussignaler till flygplatstrafiken.

Övrig utrustning vid flygtrafikledningensenheter

9 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

10 § På flygplatser där flygplatsräddningstjänst krävs, ska flygtrafikledningensheten ha tillgång till en anordning som gör det möjligt att omedelbart utlösa haverilarm och varningslarm.

11 § I lokaler där flygtrafikledningstjänst utövas för flygplatstrafik ska det finnas utrustning för att manövrera flygplatsljusen.

Övervakning av navigeringsutrustning

12 § Navigeringsutrustningens status ska kontinuerligt kunna övervakas vid den flygtrafikledningenshet i vars luftrum utrustningen används.

13 § Om fler än en flygtrafikledningenshet använder navigeringsutrustningen, kan en av dessa enheter efter överenskommelse svara för övervakningen av utrustningens status. Den ansvariga enheten ska övervaka utrustningen så snart någon av flygtrafikledningensheterna använder den aktuella utrustningen.

Funktionskontroll hos utrustning

14 § Det ska finnas ett larm som med automatik varnar vid funktionsnedsättning av den tekniska utrustningen som används för att utöva flygtrafikledningstjänst.

Vid tillämpning av rörligt baskoncept får ett sådant larm ersättas av metoder eller rutiner.

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. *(TSFS 221:129)*

Reservkraft

16 § Den tekniska utrustningen ska vara ansluten till reservkraft. Tiden från det att ett fel uppstår på den ordinarie kraftförsörjningen till dess att reservkraftförsörjningen har uppnått den kapacitet som krävs, ska vara tillräcklig för att flygtrafikledningstjänsten ska kunna tillhandahållas med bibehållen flygsäkerhet. Reservkraften ska kunna driva den anslutna utrustningen under minst 2 timmar.

Teknisk utrustning som används vid tillämpning av rörligt baskoncept behöver inte vara ansluten till reservkraft, i stället ska det finnas tillräckliga instruktioner för att flygtrafikledningstjänsten ska kunna tillhandahållas med bibehållen flygsäkerhet.

17 § När reservkraften är i drift ska detta indikeras på ett tydligt sätt. Det ska framgå vilken teknisk utrustning som drivs av reservkraft. *(TSFS 2024:9)*

18 § Det ska finnas instruktioner för de åtgärder som ska vidtas när reservkraften är i drift.

4 kap. Utövande av flygtrafikledningstjänst (ATS)

Allmänt

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. *(TSFS 2021:129)*

Landning från utrikes ort

2 § Om ett ändrings-, försenings- eller annulleringsmeddelande inte sänds via luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN, Aeronautical Fixed Telecommunication Network), ska flygtrafikledningensheten underrätta Tullverkets ledningscentral om meddelandet. Detta gäller inte för luftfartyg i linjefart. *(TSFS 2024:9)*

3 § Flygtrafikledningensheten ska på begäran av ett luftfartygs befälhavare eller operatör underrätta Tullverkets ledningscentral om ändringar av den beräknade ankomsttiden. Detta gäller inte för luftfartyg i linjefart. *(TSFS 2024:9)*

Anmälan om hot mot människors hälsa

4 § Om en lokal flygtrafikledningsenhet får kännedom om att ett luftfartyg medför eller misstänks medföra smittämnen eller andra ämnen som utgör eller kan utgöra ett internationellt hot mot människors hälsa, ska denna flygtrafikledningsenhet snarast underrätta

1. smittskyddsläkaren i den region där flygplatsen är belägen,
2. den kommun där flygplatsen är belägen,
3. flygplatschefen, och
4. den lokala tullmyndigheten där sådan finns, i annat fall Tullverkets ledningscentral. (TSFS 2024:9)

5 § En annan flygtrafikledningsenhet som tar emot en underrättelse enligt 4 § ska snarast meddela berörd flygtrafikledningsenhet.

Underrättelse vid information från luftfartyg om att farligt gods medförs

6 § Om ett luftfartyg i samband med en trängande situation informerar en flygtrafikledningsenhet om att farligt gods medförs, ska flygtrafikledningsenheten snarast informera flygräddningscentralen om detta. Flygräddningscentralen informerar därefter berörda räddningsenheter och samverkande enheter.

Informationen ska om möjligt innehålla uppgifter om vilken typ av farligt gods som medförs, ungefärlig mängd och placering ombord. Godset ska anges med UN-nummer eller klass av farligt gods.

7 § Om luftfartygets situation bedöms kräva det eller i andra brådskande fall, ska flygtrafikledningsenheten först underrätta berörda räddningsenheter vid flygplatsen och snarast därefter flygräddningscentralen.

8 § När omständigheterna så kräver ska flygtrafikledningsenheten varna berörd flygplatspersonal för att en eventuell hantering kan medföra skaderisk. (TSFS 2021:129)

9 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

Samordning mellan flygtrafikledningsenheter och militära enheter vid gränspassage

10 § Den flygtrafikledningsenhet inom vars ansvarsområde in- eller utpassering över svensk territorialgräns först äger rum ska vidarebefordra färdplansuppgifter till den berörda luftförsvarenheten. I händelse av ett luftfartygs bortfall av radioförbindelse ska flygtrafikledningsenheten informera den berörda luftförsvarenheten.

11 § När det gäller kontrollerade flygningar som utförs enligt IFR ska flygtrafikledningsenheten vidarebefordra samma uppgifter som i en ATS-beräkning till luftförsvarenheten.

12 § När det gäller flygningar som utförs enligt VFR och okontrollerade flygningar som utförs enligt IFR ska flygtrafikledningensheten vidarebefordra följande uppgifter till luftförsvarensheten:

1. Luftfartygets beteckning.
2. Typ och, i förekommande fall, antal luftfartyg.
3. Starttid.
4. Startplats, flygväg, avsedd landningsplats och om möjligt flyghöjd.
5. In- och utpasseringspunkt och beräknad flygtid (EET) enligt färdplanen.

13 § Flygtrafikledningensheten ska på begäran, så långt arbetsuppgifterna rörande flygsäkerhet medger, bistå luftförsvarensheten med att fastställa identiteten på luftfartyg som passerar den svenska territorialgränsen.

14 § En flygtrafikledningenshet, som uppmärksammar ett utländskt statsluftfartyg inom eller i anslutning till svenskt territorium, ska snarast möjligt rapportera detta till luftförsvarensheten. Detta gäller dock inte om flygtrafikledningensheten känner till att det utländska luftfartyget har diplomatiskt tillstånd att passera in i svenskt territorium.

15 § En flygtrafikledningenshet ska på begäran, så långt arbetsuppgifterna rörande flygsäkerhet medger, bistå en luftförsvarenshet med att vidarebefordra ett meddelande till ett luftfartyg som passerar in i eller är på väg att passera in över den svenska territorialgränsen.

Samverkan med skjutplatser m.m.

16 § Varje berörd flygtrafikledningenshet ska upprätta lokala regler och metoder för samverkan med skjutplatser eller andra platser där det förekommer verksamhet som kan påverka luftfarten.

Allmänna råd

Vid behov av samverkan mellan två eller flera parter kan lokala regler och metoder fastställas genom avtal. Finns inget behov av extern samverkan kan lokala regler och metoder fastställas i en drifhandbok.

Avgränsade områden för militär övnings- och träningsverksamhet

Allmänt

17 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

18 § Stridsledningenshetens (STRI) utnyttjande av ett område ska vara fastställt i förhållande till angränsande luftrum.

19 § För att en stridsledningenshet ska kunna acceptera en genomflygning av aktiverat område med flygtrafik som inte flyger på publicerade ATS-flygvägar, ska flygtrafikledningensheten ange färdväg och flyghöjd för genomflygande trafik. Genomflygning får begäras endast för enstaka flygningar.

Områden av typen PCA som disponeras av en områdeskontrollenhet

20 § En flygtrafikledningsenhet ska samordna en genomflygning av ett aktiverat område av typen PCA inom kontrollerat luftrum med den stridsledningsenhet som är berörd. Utanför kontrollerat luftrum ska flygtrafikledningsenheten i förväg informera stridsledningsenheten om känd trafiks genomflygning av aktiverat område av typen PCA.

21 § En områdeskontrollenhet ska i enlighet med lokala överenskommelser informera berörda enheter om aktivering av områden som lateralt eller vertikalt gränsar till ett terminalområde.

22 § Om en stridsledningsenhet har önskemål om att en icke kontrollerad flygning i ett aktiverat område ska framföras på ett visst sätt, bör den berörda flygtrafikledningsenheten föreslå lämplig manöver för befälhavaren. Om befälhavarens beslut avviker från stridsledningsenhetens önskemål, ska detta meddelas stridsledningsenheten.

Områden av typen PCA som disponeras av en inflygningskontrollenhet

23 § En inflygningskontrollenhet får medge att luftrum inom terminalområdet som enheten disponerar aktiveras som område av typen PCA när trafikförhållandena medger det.

Företrädesrätt till aktiverat område av typen PCA

24 § Utöver vad som anges i 5 kap. 3–9 §§ om klarering ska följande tillämpas inom ett aktiverat område av typen PCA inom kontrollområde för civil kontra militär verksamhet under militär flygövningstid som publicerats i IAIP:

1. Flygningar enligt GAT-färdplan på eller längs publicerade ATS-flygvägar som vid en aktuell tidpunkt är tillgängliga för civil luftfart har företräde framför OAT-verksamhet.
2. OAT-verksamhet i kontrollerat luftrum utanför ATS-flygväg har företräde inom aktiverat område.
3. Flygningar till eller från flygplatser inom terminalområdet har företräde inom aktiverat område.
4. En områdes- och inflygningskontrollenhet får, för en flygning som utförs på en ATS-flygväg, återta ett aktiverat område eller en del av det när detta krävs. Förfarandet ska tillämpas restriktivt. Återtagandet ska göras i så god tid att stridsledningsenheten ges möjlighet att friställa det aktuella luftrummet.

Denna paragraf gäller inte för utländsk verksamhet som, utan att överträda folkrättsliga regler, får bedrivas över internationellt hav utan tillstånd eller medgivande från berörd myndighet eller flygtrafikledningsenhet i Sverige.

Område av typen TRA

25 § En flygtrafikledningsenhet får klarera flygningar genom ett aktiverat område av typen TRA om omständigheterna medger detta.

Område av typen TSA

26 § En flygtrafikledningsenhet får inte klarera flygningar genom ett aktiverat område av typen TSA.

Meteorologiska uppgifter

27 § Innan flygtrafikledningstjänst för militär luftfart påbörjas, ska flygtrafikledningspersonalen inhämta meteorologiska uppgifter. Under pågående tjänst ska uppgifterna fortlöpande hållas aktuella med avseende på betydelsefulla förändringar. De meteorologiska uppgifterna ska omfatta

1. flygväderprognoser för det område som har fastställts som relevant för den egna verksamheten,
2. flygplatsprognoser för den aktuella flygplatsen, och
3. höjdprognoser för det område som har fastställts som relevant för den egna verksamheten.

28 § En flygtrafikledningsenhet som utövar flygtrafikledningstjänst vid en militär flygplats ska fortlöpande hålla den berörda väderenheten underrättad om pågående och planerad flygverksamhet med militär luftfart.

Upplysningar till luftfartyg

29 § Följande upplysningar ska lämnas till avgående militära luftfartyg som begär ”start-up”:

1. Bana för start.
2. Markvindens riktning och hastighet, inklusive betydelsefulla variationer.
3. Sikten i start- och utflygningsområdet om den är lägre än 10 km, eller tillämpligt tillgängligt RVR-värde för bana för start.
4. Lufttemperatur.
5. Höjdmätarinställning (QNH).
6. Rätt tid, endast på begäran. (*TSFS 2024:9*)

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. Medvindskomponent.
4. Sidvindskomponent på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.
5. Risk för motoris för flygplanen SK40, SK60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig. (*TSFS 2024:9*)

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

1. MET REPORT. För flygplanstyperna SK40, SK60 och JAS39 får temperatur och daggpunkt utelämnas.
2. Medvindskomposant.
3. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.
4. Risk för motoris för flygplanen SK40, SK60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.
5. Säkerhetshöjd eller minima för aktuellt militärt inflygningshjälpmedel.
6. Utkurs och inkurs. (TSFS 2024:9)

32 § Vid tillämpning av rörligt baskoncept ska 29–31 §§ inte tillämpas. I stället ska minst följande upplysningar lämnas till ankommande och avgående militära luftfartyg:

1. Bana i användning.
2. Markvindens riktning och hastighet.
3. Sikten i start- och utflygningsområdet om den är lägre än 10 km.
4. Höjdmätarinställning (QNH).

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. (TSFS 2021:129)

34 § Kort före landning med militära flygplan av typen SK40, SK60 eller JAS39 ska uppgifter om aktuell markvind lämnas. Om infallsvinkeln är känd, ska markvinden uttryckas som markvindens infallsvinkel i förhållande till bana för landning och markvindens hastighet. (TSFS 2024:9)

35 § När friktionsvärden finns tillgängliga ska dessa lämnas till följande luftfartyg:

1. Avgående och ankommande militära luftfartyg av typen JAS39, SK40 och SK60, när något friktionsvärde understiger 0,40.
2. Övriga militära luftfartyg på begäran.

När uppgifter om friktionsvärden inte lämnas till luftfartyg enligt första stycket ska rapport om banförhållanden (RCR) lämnas när sådan information finns tillgänglig (TSFS 2024:9)

Färdplaner

36 § En färdplan som lämnas in under flygning ska vidarebefordras av den mottagande flygtrafikledningsenheten till färdplaneringscentralen om flygningen inte är av lokal natur.

37 § En IFR FPL för GAT är inte godkänd förrän den har accepterats av Eurocontrols färdplanshanteringsfunktion (IFPS). En färdplan för en flygning av lokal natur ska accepteras av mottagaren.

38 § En färdplan som lämnas till färdplaneringscentralen eller en lokal flygtrafikledningsenhet ska accepteras av mottagaren.

39 § Färdplansmeddelanden och tillhörande ändringsmeddelanden samt meddelanden om annullering av färdplaner ska adresseras till de enheter som anges i ICAO Doc 4444 och i ICAO Doc 7030. Sådana meddelanden ska delges andra berörda enheter eller angivna positioner inom dessa enheter samt meddelandets övriga adressater, i enlighet med lokala överenskommelser. VFR-färdplaner och tillhörande flygsäkerhetsmeddelanden ska skickas till de flygtrafikledningsenheter som ansvarar för det luftrum som flygningen kan förväntas beröra.

40 § Den berörda flygtrafikledningsenheten ska sända en FPL för OAT till

1. flygtrafikledningsenheten vid den avsedda landningsflygplatsen,
2. flygtrafikledningsenheten vid alternativflygplatsen, om inte annat överenskommit,
3. övriga flygtrafikledningsenheter som berörs av flygningen, och
4. färdplaneringscentralen.

41 § Ett förseningsmeddelande för FPL för OAT ska sändas enligt sändlista i 40 §, när en befälhavare eller en flygoperatör anmäler att avgången för ett luftfartyg, för vilket grundläggande färdplansuppgifter har sänts, har försenats med mer än 15 minuter.

42 § Ett startmeddelande för FPL för OAT ska sändas av den flygtrafikledningsenhet som betjänar avgångsflygplatsen eller, om denna flygtrafikledningsenhet begär det, av färdplaneringscentralen, till

1. den flygtrafikledningsenhet som ska svara för uppföljningen av färdplanen ur alarmeringssynpunkt, och
2. flygtrafikledningsenheten vid alternativflygplatsen, om inte annat överenskommit.

43 § När ett luftfartyg, för vars flygning en FPL för OAT har lämnats in, har landat vid en annan flygplats än destinationsflygplatsen, ska ett landningsmeddelande sändas till flygtrafikledningsenheterna vid avgångsflygplatsen och den destinationsflygplats som angivits i färdplanen.

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 kompletterande uppgifter omedelbart sändas till alternativflygplatsen. (TSFS 2021:129)

Beställning av alternativflygplats

45 § En beställning av alternativflygplats för militär luftfart på FPL för OAT ska göras på följande sätt:

1. Divisionen beställer en alternativflygplats hos flygtrafikledningsenheten vid den flygplats där divisionen för tillfället är baserad.
2. Flygtrafikledningsenheten vid den flygplats där divisionen för tillfället är baserad ska vidarebefordra både beställningen och avbeställningen per telefon till flygtrafikledningsenheten vid den önskade alternativflygplatsen.

3. Flygtrafikledningsenheten vid den önskade alternativflygplatsen ska informera om trafikavvecklingsläget. Den ska även lämna fältbesked.

4. Flygtrafikledningsenheten vid den flygplats där divisionen för tillfället är baserad ska vid behov meddela divisionen om eventuella inskränkningar i tillgängligheten på alternativflygplatsen och lämna nödvändigt underlag för planering samt fältbesked.

5. Divisionen meddelar snarast eventuella ändringar i önskemålen om alternativflygplats till flygtrafikledningsenheten vid den flygplats där divisionen för tillfället är baserad, som snarast per telefon ska vidarebefordra ändringarna till flygtrafikledningsenheten vid den aktuella alternativflygplatsen. Detsamma gäller för eventuella avbeställningar av alternativflygplatser.

6. Flygtrafikledningsenheten vid den aktuella alternativflygplatsen ska snarast meddela eventuella ändringar i möjligheten att tillgodose beställningen av alternativflygplats till flygtrafikledningsenheten vid den flygplats där divisionen för tillfället är baserad, som snarast ska vidarebefordra informationen till divisionen.

7. Vid beställning av en civil flygplats som alternativflygplats ska det av beställningen framgå om sannolikheten för att flygplatsen kommer att utnyttjas är hög eller låg. Avgörande för sannolikhetsbedömningen är om vädergränserna är under eller över operativa minimum på destinationsflygplatsen. Flygtrafikledningsenheten vid den önskade alternativflygplatsen ska informera om trafikavvecklingsläget. Den chef som fattar beslut om flygning avgör på grundval av detta omfattningen av den egna verksamheten. Vilken alternativflygplats som är vald framgår i färdplanen.

46 § har upphävts genom *(TSFS 2021:129)*

Avbrott i radioförbindelse för militära luftfartyg

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. *(TSFS 2021:129)*

48 § har upphävts genom *(TSFS 2021:129)*

49 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

50 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

Glidbaneljus (PAPI)

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. (TSFS 2021:129)

52 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

53 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

54 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

Högintensiva inflygnings- och banljus

55 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

56 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

57 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

58 § För ankommande militära luftfartyg ska de högintensiva inflygnings- och banljusen ställas in enligt nedanstående tabell.

Molntäckeshöjd	Sikt vid marken	Inflygnings- och banljus		EFAS TRID
		Dager	Mörker	
högre än eller lika med 700 ft	8 km eller mer	–	–	–
	5–7,9 km	30 %	–	–
	3–4,9 km	100 %	30 %	Tänd
	mindre än 3 km	100 %	100 %	Tänd
lägre än 700 ft	oavsett sikt vid marken	100 %	100 %	Tänd

59 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

60 § Flygtrafikledningsevenheten får släcka flygplatsljus, förutom stoppljus, varningsljus för bana i användning och hinderljus, på begäran av ankommande och avgående militära luftfartyg. Släckningen får endast ske under förutsättning att övrig ankommande och avgående flygtrafik ger sitt medgivande.

61 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

62 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

63 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

64 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

65 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

66 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

67 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

5 kap. Utövande av flygkontrolltjänst (ATC)

Allmänt

1 § Vid inflygning i formation med militära luftfartyg svarar förbandschefen för att samtliga luftfartyg är markorienterade eller har fältet i sikte.

Klarering

2 § När ett militärt luftfartyg begär att få utföra instrumentinflygning och en enhet som utövar inflygningskontrolltjänst förutser att det kan uppstå en försening på 5 minuter eller mer, ska luftfartyget och enheten som utövar flygplatskontrolltjänst snarast informeras om detta.

2 a § När en klarering innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett farligt område eller ett restriktionsområde, utgör klareringen även tillstånd att passera detta område. (TSFS 2024:9)

3 § Sträckklarering till avgående luftfartyg som framförs enligt IFR ska, när det är praktiskt möjligt, lämnas innan uttaxning påbörjas. Avsteg från att lämna sträckklarering innan uttaxning får endast göras i undantagsfall. Om avsteg görs ska risken för intrång på bana beaktas.

4 § När trafikförhållandena så medger, får militära luftfartyg tillåtas sjunka under lägsta vektoreringshöjd förutsatt att piloten har begärt att få sjunka på eget system. När flygkontrollenheten har lämnat ett sådant tillstånd övergår ansvaret för hinderfrihet till piloten.

5 § När trafikförhållandena så medger, får militära luftfartyg som flyger enligt IFR klareras för visuellinflygning om piloten anmäler ”markorienterad” eller ”fältet i sikte”.

5 a § Militära luftfartyg får klareras för speciell VFR-flygning oavsett väderförhållanden. (TSFS 2024:9)

6 § Vid utflygning efter start med en flygning som framförs enligt FPL för OAT behöver någon klareringsgräns inte anges, när den sammanfaller med gränsen för det egna kontrollerade luftrummet.

7 § När det finns särskilda behov ska klareringar prioriteras enligt följande ordning:

1. Luftfartyg i nöd.

2. Luftfartyg med räddningsuppdrag, MEDEVAC eller luftfartyg som utför HOSP-flygningar.

3. Luftfartyg som utför observationsflygningar i enlighet med Treaty on Open Skies¹.

4. Luftfartyg med incidentberedskapsuppdrag.

5. Luftfartyg som ingår i svenska militära förbandsövningar vilket innebär övningar i förband för att samträna stabs- och förbandsenheter inom och mellan system och personal i deras krigsuppgifter samt att pröva enheternas krigsduglighet.

6. Övriga militära luftfartyg på befälhavarens begäran.

7. Övriga luftfartyg.

8 § Observationsflygningar som utförs enligt Treaty on Open Skies ska ges klarering i enlighet med inlämnade färdplaner. Flygvägar eller flyghöjder får ändras när det är nödvändigt av flygsäkerhetsskäl, på befälhavarens begäran och i övrigt endast efter befälhavarens medgivande.

9 § Ett luftfartyg som utför flygmätning av navigerings- och inflygningshjälpmedel ska ges den prioritet som behövs för att ett överenskommet, påbörjat mätningsmoment ska kunna fullföljas utan avbrott.

Fastställande av visuellt möte

10 § Ett visuellt möte får fastställas för luftfartyg på motsatta färdlinjer under FL 200 när flygledaren har

1. informerat båda piloterna om den beräknade tidpunkten för mötet samt om det andra luftfartygets flyghöjd, och

2. inhämtat båda piloternas bekräftelse på att mötet har ägt rum.

VMC-klarering

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 flygtrafikledningsenheten.

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.

¹ Treaty on Open Skies undertecknat i Helsingfors den 24 mars 1992, som ger stater rätt att utföra observationsflygningar över varandras territorier med kort varsel (minst 24 timmar).

6. Om piloten under flygning med VMC-klarering upptäcker att VMC inte kan bibehållas, ska piloten anmäla detta till flygtrafikledningsenheten och därefter utföra flygningen enligt den alternativa klareringen. (TSFS 2021:129)

Förbandsflygning – militär luftfart

12 § Flygkontrollenheten ska, på förbandsschefens eller en förbandsmedlems begäran, dela upp militära luftfartyg som flyger i en formation. Formationen betraktas som enskilda enheter omedelbart efter uppdelningen och separation ska snarast möjligt upprättas mellan dem.

Uppdelning av en formation ska ske på något av följande sätt:

1. Kursändring så att kursskillnaden mellan enheterna blir minst 30 grader.
2. Fartändring så att fartskillnaden mellan enheterna blir minst 50 kt.
3. Ändring av flyghöjd.
4. Radarkolonn då ATS, efter formationsledarens godkännande, uppmanar förbandet att ta ut ett angivet inbördes avstånd.
5. Uppdelning på svängavstånd vid inflygning enligt slingmetod. (TSFS 2024:9)

13 § Flygkontrollenheten ska ansluta två eller fler militära luftfartyg eller formationer på pilotens begäran. Flygkontrollenheten är ansvarig för att leda ihop luftfartygen eller formationerna till dess att minimiseparation har uppnåtts. Piloterna får sedan överta det inbördes separationsansvaret efter att anslutande luftfartyg eller formation har anmält visuell kontakt.

Fartanpassning vid övervakningstjänst

Separation till fallskärmshoppning

14 § Om trafiksituationen tillåter det så får ankommande militära jettflygplan av typen Sk60 eller JAS39 uppmanas respektive tillåtas att hålla en annan fart än 300 knop i TMA, antingen på flygtrafikledningsenhetens initiativ eller på pilotens begäran. (TSFS 2021:129)

14 a § När fallskärmshoppning sker i kontrollerat luftrum ska flygtrafikledningen säkerställa separation mellan icke fällande luftfartyg och fallskärmshoppare. Separationen ska utgöras av samma avstånd som gäller mellan två luftfartyg som framförs enligt IFR.

Civila luftfartyg som framförs enligt VFR under dager får tillåtas samtidigt som civil fallskärmshoppning under förutsättning att luftfartygen erhåller trafikinformation. (TSFS 2024:9)

Avgränsade områden för obemannad luftfart

14 b § När ett avgränsat område i kontrollerat luftrum upprättats av flygtrafikledningstjänsten och det finns ett obemannat luftfartyg i det avgränsade området, får civila bemannade luftfartyg endast förekomma inom området om Transportstyrelsen har gett tillstånd för detta.

När ett avgränsat område i kontrollerat luftrum upprättats för militär luftfart av flygtrafikledningstjänsten, får både militär bemannad och militär obemannad luftfart som ingår i samma verksamhet förekomma inom området. (TSFS 2024:9)

14 c § När ett avgränsat område i kontrollerat luftrum upprättas av flygtrafikledningstjänsten för obemannade luftfartyg, ska området utformas så att det obemannade luftfartyget inte kommer att framföras närmare än 0,1 NM från områdets gräns mot övrigt kontrollerat luftrum. (TSFS 2024:9)

Minimiseparationer

Minimiseparation i höjddled

15 § Minimiseparation i höjddled mellan luftfartyg som framförs enligt VFR under mörker ska vara 1 000 ft ovanför genomgångshöjden och 500 ft på eller under genomgångshöjden. (TSFS 2024:9)

16 § Minimiseparation i höjddled mellan två militära luftfartyg ska vara 500 ft när det ena luftfartyget framförs enligt VFR och det andra enligt IFR, och minst ett av luftfartygen befinner sig i kontrollzon. (TSFS 2024:9)

17 § När lufttrycket är högre än 1 049 hPa ska dubbel minimiseparation i höjddled tillämpas mellan luftfartyg när minst ett av luftfartygen flyger på QNH och minst ett av luftfartygen meddelar att höjdmätaren inte kan ställas in för lufttryck högre än 1 049 hPa.

18 § Minimiseparation i höjddled till aktivitet inom ett restriktionsområde, farligt område eller annat område, som har avgränsats för specifik verksamhet, ska vara samma avstånd som gäller mellan två luftfartyg inom den aktuella luftrumsklassen.

Minimiseparation i höjddled till aktivitet inom ett restriktionsområde eller ett farligt område inom ett luftrum där RVSM tillämpas, ska vara samma avstånd som gäller för luftfartyg som inte är utrustade för RVSM-operationer.

Minimiseparationen i höjddled till ett område inom kontrollerat luftrum som har avgränsats för specifik verksamhet och där det finns ett obemannat luftfartyg ska vara 1 000 ft för luftfartyg som framförs enligt IFR och 500 ft för luftfartyg som framförs enligt VFR. (TSFS 2024:9)

19 § har upphävts genom (TSFS 2024:9)

Minimiseparation i sidled

20 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

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. (TSFS 2021:129)

22 § Separation av luftfartyg i sidled, med hjälp av pejling med samma pejl, är upprättad när luftfartygens färdlinjer kommer att avlägsna luftfartygen från varandra och

1. det är minst 90 graders skillnad i bäring mellan luftfartygen som ska separeras, eller

2. det är minst 30 graders skillnad i bäring mellan luftfartyg på motsatta färdlinjer då möte har ägt rum.

När luftfartygens färdlinjer kommer att avlägsna luftfartygen från varandra, ska hänsyn tas till att den sämsta navigeringsnoggrannheten i kurshållningen är $\pm 15^\circ$.

Minimiseparation i längdled

23 § När längdseparation upprättas mellan militära luftfartyg som flyger i formationer, ska separationen beräknas på avståndet (tiden) mellan det sista luftfartyget i den första formationen och det första luftfartyget i den närmast efterföljande formationen.

24 § Mellan två militära luftfartyg som är på samma färdlinje får en minimiseparation på 5 minuter eller DME-avstånd 11 NM appliceras, om det framförvarande luftfartyget håller samma eller högre fart.

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. (TSFS 2021:129)

Visuell separation

26 § Mellan militära luftfartyg inbördes får visuell separation tillämpas i kontrollerat luftrum, när ett av luftfartygen meddelar att det har sådan visuell kontakt med ett annat luftfartyg, att det själv kan upprätthålla den separation som krävs.

Minimiseparation mellan ankommande luftfartyg vid instrumentinflygning med platstagning

27 § Nedanstående tabell anger minsta tillåtna separation som får användas mellan ankommande militära luftfartyg vid instrumentinflygning med platstagning under förutsättning att luftfartygen håller samma fart.

Flygfas	Höjdled	Sidled – avstånd	Sidled – tid
Anflygning	1 000 ft	11 NM ^{1),5)}	2 min ¹⁾
Utflygning	1 000 ft	Inte tillämpligt	3 min ²⁾ , 2 min ^{2),3)}
Slutlig inflygning	Inte tillämpligt	3 NM ^{4),5)}	Inte tillämpligt

1. Samma färdlinje, såsom efter uppdelning under anflygning mot plats.

2. Vid anmälan om utflygning.

3. 2 minuter får användas när berörda luftfartyg har uppdaterade navigeringssystem.

4. Vid fast TILS-indikering får avståndsuppgifter från flygplan JAS 39 användas som grund för separation under slutlig inflygning, båda luftfartygen ska använda samma landningshjälpmedel.

5. Vid användning av avståndsuppgifter från en DME ska DME:n vara placerad på flygplatsen, båda luftfartygen ska använda samma DME.

Minimiseparation mellan ankommande luftfartyg

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 luftfartygen 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. (TSFS 2021:129)

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. (TSFS 2021:129)

Minimiseparation mellan luftfartyg under utflygning och slutlig inflygning

30 § Militära luftfartyg av samma typ får ges inflygningsklarering efter påbörjad insväng. Höjdseparation ska dock finnas till dess att bakomvarande luftfartyg påbörjar insväng. Svängpunkten för bakomvarande luftfartyg får inte ligga närmare plats i avstånd, eller motsvarande i tid, än för framförvarande luftfartyg. Vid utflygning gäller tid enligt tabell i 27 §. Innehållet i bestämmelsen illustreras som alternativ 3 i bilagan.

Minimiseparation i samband med militära enheters inflygningar på föraravläst hjälpmedel följt av cirkling till motstående bana

31 § Ett militärt luftfartyg som har lämnat ett föraravläst hjälpmedel och brutit av för cirkling ska jämföras med en start på kontrabana i förhållande till ett militärt luftfartyg med tur två.

Minimiseparation mellan avgående och ankommande luftfartyg

32 § Under förutsättning att den föreskrivna höjd- eller sidseparationen kan upprättas snarast efter start får, i samband med ankommande militära luftfartygs instrumentinflygning, pådrag för start tillåtas enligt nedanstående. Avståndsbestämning ska ske med hjälp av övervakningsutrustning, DME, eller en visuellt bestämd lägesrapport

1. i alla banriktningar till dess att det ankommande militära luftfartyget
 - a) påbörjar sväng till inkurs,

b) är under slutlig inflygning och den beräknade flygtiden till banan är minst 5 minuter, eller

c) inte passerat ett avstånd till banan som är minst 11 NM för militära luftfartyg med fart 140 kt eller högre under slutlig inflygning och ett avstånd som är minst 8 NM för militära luftfartyg med lägre fart, och

2. i banriktningar som divergerar från kontrakurs till aktuell inflygningsriktning med minst 45 grader till dess att det ankommande militära luftfartyget under slutlig inflygning har

a) en beräknad flygtid till banan som är minst 3 minuter, eller

b) ett avstånd till banan som är minst 4 NM.

Minimiseparation mellan avgående luftfartyg

33 § Mellan avgående militära luftfartyg som ska följa färdlinjer efter start eller efter en gemensam svängpunkt, får en minimiseparation om 1 minut appliceras, under förutsättning att

1. färdlinjerna divergerar minst 30 grader och att luftfartygen inte svänger åt samma håll,

2. den gemensamma svängpunkten efter start ligger högst 5 NM från banslutet för militära jetflygplan och 2,5 NM från banslutet för militära propellerluftfartyg,

3. det efterföljande luftfartygets hastighet är samma eller lägre än hastigheten hos det luftfartyg som är framför, och

4. den gemensamma svängpunkten är ett fastställt geografiskt läge.

Separation vid övervakningstjänst

Grundläggande separationsminima

34 § En minsta separation av 3 NM får tillämpas mellan identifierade luftfartyg under förutsättning att det tekniska systemet för flygtrafikledningstjänst medger detta. (TSFS 2021:129)

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 flygtrafikledningseenhet 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. (TSFS 2021:129)

Information om flyghöjd som grundas på SSR-transponder mod C

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. (TSFS 2021:129)

Separation mellan ankommande luftfartyg

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. (TSFS 2021:129)

Lägsta flyghöjd vid vektorering

38 § har upphävts genom (TSFS 2024:9)

39 § Leverantören av flygkontrolltjänst ansvarar för att underlag gällande den fastställda lägsta vektoreringshöjden lämnas för publicering i IAIP. (TSFS 2024:9)

40 § Den lägsta vektoreringshöjden ska vara

1. lägsta områdeshöjd (AMA) enligt berörd sträckkarta (Enroute Chart) i IAIP,

2. lägsta sektorhöjd (MSA) enligt IAC-karta, eller

3. den lägsta flyghöjd som har fastställts inom det inrättade vektoreringsområdet.

41 § Den lägsta vektoreringshöjden inom vektoreringsområdet ska fastställas så att en hinderfrihet av minst 1 000 ft uppnås inom en radie av 3 NM från luftfartygets position.

42 § har upphävts genom (TSFS 2024:9)

Utövande av inflygningskontrolltjänst

Pejl-inflygning

43 § Upplysningar om QDM ska lämnas vid inflygningar med militära luftfartyg som utförs enligt en slingmetod, när luftfartyget med hjälp av pejl konstateras avvika med mer än plus eller minus 10 grader från inkurs.

44 § En inflygningsklarering för en slutlig inflygning med militära luftfartyg som utförs med stöd av pejl, får inte lämnas förrän luftfartyget konstaterats ligga inom plus eller minus 10 grader från inkurs.

TILS-inflygning

45 § När en militär pilot anmäler etablerad och avståndet till sättpunkt ska flygledaren, om övervakningstjänst utövas, för flygplanstyperna TP84 och JAS39 kontrollera att avståndet är rimligt och kvittera. (TSFS 2024:9)

NAV-inflygning

45 a § När en militär pilot anmäler etablerad och avståndet till sättpunkt ska flygledaren, om övervakningstjänst utövas, kontrollera att avståndet är rimligt och kvittera. (TSFS 2024:9)

MILS-inflygning

45 b § När en militär pilot anmäler avstånd till sättpunkt ska flygledaren kontrollera att avståndet är rimligt. (TSFS 2021:129)

SRE- och PAR-inflygning

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. åminna 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. (TSFS 2021:129)

47 § En SRE-inflygning med militära luftfartyg ska avslutas när luftfartyget når ett avstånd av 1 NM från sättpunkten. Höjdinformationen ska dock inte lämnas innanför det avstånd som motsvarar säkerhetshöjden.

48 § Kontrollen av ett militärt luftfartyg ska överlämnas från övervaknings- till PAR-flygledaren, senast 1 NM innan det når PAR-glidbanan eller påbörjar standardplané.

Utövande av flygplatskontrolltjänst*Visuell övervakning av manöverområdet*

49 § När flygplatskontrolltjänst utövas och hela eller delar av manöverområdet inte kan övervakas visuellt, får maximalt ett militärt luftfartyg eller ett militärt förband åt gången tillåtas på dessa delar.

När inga luftfartyg förekommer på manöverområdet får ett obegränsat antal fordon tillåtas där. Om det finns ett luftfartyg på de delar av manöverområdet som inte kan övervakas visuellt, får ingen fordonstrafik tillåtas där.

På flygplatser där det finns markrörelseradar, annan sensorbaserad utrustning eller andra särskilda metoder får fler luftfartyg och fordon tillåtas efter godkännande från Transportstyrelsen. (TSFS 2024:9)

50 § När flygplatskontrolltjänst utövas men delar av manöverområdet inte kan övervakas visuellt på grund av fysiska hinder som byggnader, träd eller

dylikt, får flera militära luftfartyg och fordon tillåtas samtidigt. (TSFS 2024:9)

Fastställande av gällande bana

51 § När gällande bana fastställs på en militär flygplats, ska flygplatskontrollen ta hänsyn till taktiska eller övningstekniska förhållanden.

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. (TSFS 2021:129)

53 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

54 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

Stoppljus

55 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

56 § När ett stoppljus eller dess manöverutrustning inte fungerar ska taxibanan stängas.

Om det saknas en alternativ taxibana får dock klarering lämnas till ett luftfartyg att passera ett tänt eller ett inte fungerande stoppljus under förutsättning att luftfartyget taxar bakom ett fordon för vägledning av luftfartyg.

Taxning

57 § När det finns standardiserade taxivägar publicerade ska dessa användas i största möjliga utsträckning.

58 § Vid militära flygplatser får militära luftfartyg lämna banan vid dess slut utan klarering och taxa till uppställningsplats. En särskild klarering ska dock inhämtas för att korsa banan eller taxa på banan.

59 § Tillstånd att ställa upp på banan för start ska endast lämnas om flygledaren har för avsikt att lämna klarering för start utan fördröjning.

60 § När enbart militär luftfart är inblandad, får uppställning av luftfartyg, fordon eller materiel tillåtas in till 50 m från bankant vid militär banklass 1 och 30 m vid övriga banklasser.

Vid tillämpning av rörligt baskoncept får uppställning, av för tjänsten nödvändig militär personal, fordon och materiel, tillåtas in till 12,5 m från bankant efter samråd med platschef.

61 § När det finns flera väntplatser till samma bana, och när det är möjligt med hänsyn till flygplatsens utformning, ska väntplatser som gör det möjligt för piloten att hålla uppsikt över tröskeln och den aktuella inflygningsriktningen användas.

Flygplatsräddningstjänst

62 § Klarering att starta eller landa vid en militär flygplats får endast lämnas efter att flygplatskontrollenheten har kontrollerat att flygplatsräddningstjänsten upprätthåller den beredskap som är föreskriven.

Utrullningshinder

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. (TSFS 2021:129)

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. (TSFS 2021:129)

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. (TSFS 2021:129)

Banseparation vid start och landning med militära luftfartyg

66 § Klarering för start får lämnas till avgående militära jettflygplan av typen SK60 eller JAS39 innan ett framförvarande startande SK60 eller JAS39 har passerat den borte banändan eller påbörjat sväng.

Klarering för start får lämnas till avgående militära helikoptrar innan en framförvarande startande militär helikopter har passerat den borte banändan eller påbörjat sväng.

Klarering för start får lämnas till avgående militära turbopropflygplan av typen SK40 innan ett framförvarande startande SK40 har passerat den borte banändan eller påbörjat sväng. (TSFS 2024:9)

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.

Klarering för landning får lämnas till militära turbopropflygplan av typen SK40 innan ett framförvarande startande SK40 har passerat den borte banändan eller påbörjat sväng, samt innan ett landande SK40 har lämnat banan fri. (TSFS 2024:9)

6 kap. har upphävts genom (TSFS 2024:9)

7 kap. Utövande av flyginformationstjänst för flygplats (AFIS)

1 § har upphävts genom (TSFS 2021:129)

Uppgifter för AFIS-personal

2 § AFIS-personal ska ge tillstånd till och övervaka fordons och personers tillträde till manöverområdet på det sätt som anges i ATS.TR.240 i bilaga 4 till förordning (EU) 2017/373. (TSFS 2022:97)

3 § AFIS-personal ska vid val av gällande bana för startande och landande luftfartyg, utöver markvindens hastighet och riktning, ta hänsyn till andra relevanta faktorer såsom

1. bankonfiguration,
2. meteorologiska förhållanden,
3. inflygningsprocedurer,
4. inflygnings- och landningshjälpmedel,
5. flygplatsens trafikvarv,
6. luftrumets utformning,
7. banlängd, och
8. övriga faktorer beskrivna i lokala instruktioner. (TSFS 2022:97)

4 § AFIS-personal ska lämna upplysningar om att banan är fri till avgående och ankommande luftfartyg när inga luftfartyg, fordon eller personer eller andra hinder finns på banan eller närmare banan än det avstånd som gäller för den fastställda väntplatsen.

5 § har upphävts genom (TSFS 2022:97)

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. (TSFS 2021:129)

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 lufttryck, 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. (TSFS 2021:129)

8 § När AFIS-personal uppmärksammar att ett luftfartyg eller ett fordon är vilse eller osäker på sin position på manöverområdet, ska AFIS-personalen omgående informera andra berörda luftfartyg. AFIS-personal ska därefter bistå det luftfartyg eller det fordon som är vilse eller osäkert med att fastställa sin position.

Ljussignaler till fordonstrafik på manöverområdet

9 § När en radioförbindelse inte kan upprätthållas med fordonstrafik och personer på manöverområdet, ska AFIS-personal sända ljussignaler till fordonstrafik och personer på manöverområdet med signallampa, om en sådan finns tillgänglig vid enheten.

Med undantag från första stycket kan AFIS-personal vid behov sända signaler till fordonstrafik och personer på manöverområdet med flygplatsljusen när radioförbindelsen inte kan upprätthållas.

Ljussignaler till luftfartyg i luften

10 § När flygplatsen är olämplig för landning ska AFIS-personal sända ljussignalen ”en serie röda blinkar”, som betyder landa inte, som information till berörda luftfartyg. Detta gäller dock endast under förutsättning att en signallampa finns tillgänglig vid enheten.

8 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

TSFS 2019:126

1. Denna författning träder i kraft den 2 januari 2020.
2. Genom denna författning upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:34) om flygtrafikledningstjänst (ATS).
3. Godkännanden som har meddelats med stöd av den gamla författningen och som gäller när denna författning träder i kraft har fortsatt giltighet.

TSFS 2021:129

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

TSFS 2019:126

föreskrifter träder i kraft, har fortsatt giltighet till dess att tiden för undantaget löper ut.

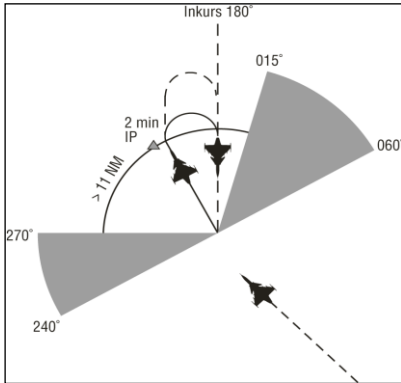
TSFS 2022:97

Denna författning träder i kraft den 1 december 2022.

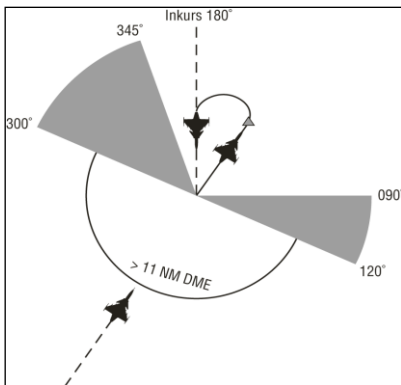
TSFS 2024:9

Denna författning träder i kraft den 1 juni 2024.

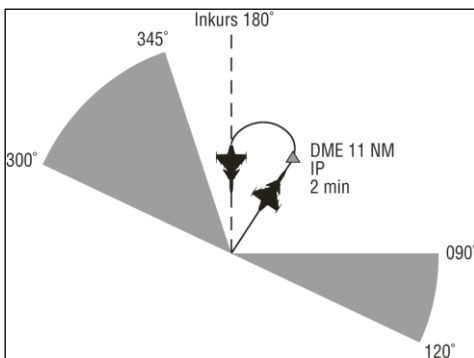
Bilaga. Minimiseparation mellan ankommande militära luftfartyg inbördes enligt 5 kap. 28–30 §§



Alternativ 1



Alternativ 2



Alternativ 3