

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

TSFS 2024:9

Utkom från trycket
den 12 april 2024

beslutade den 27 mars 2024.

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 5 kap. 19, 38 och 42 §§ och 6 kap. ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 3 och 4 §§, 2 kap. 4 §, 3 kap. 1 och 17 §§, 4 kap. 2–4, 29–31 och 34 §§, 5 kap. 12, 14 a, 15, 16, 18, 39, 45, 45 a, 49, 50, 66 och 67 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 5 kap. 3 § ska sättas närmast efter 5 kap. 2 §, och rubriken närmast efter 5 kap. 14 a § ska sättas närmast efter 5 kap. 14 §,

dels att det ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 1 a §, 4 kap. 35 §, 5 kap. 2 a, 5 a, 14 b och 14 c §§, och närmast före 5 kap. 14 a och 14 b § nya rubriker av följande lydelse.

1 kap.

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

<i>ändrings- meddelande</i>	(Change message, CHG-meddelande) meddelande som sänds när en flygnings grundläggande färdplansuppgifter som tidigare sänts, har ändrats
---------------------------------	---

<i>övervaknings- tjänst</i>	tjänst som möjliggör identifiering av <i>luftfartyg</i> och som utövas med hjälp av SSR, PSR, ADS-B eller annat jämförbart markbaserat övervakningssystem
---------------------------------	---

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 Ändringen innebär även att definitionen av riskområde tas bort ur förteckningen.

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.

2 kap.

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.

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.

3 kap.

1 §² Vid tillämpning av rörligt baskoncept ska passning av nödfrekvens ske från minst en arbetsposition.

17 § När reservkraften är i drift ska detta indikeras på ett tydligt sätt. Det ska framgå vilken teknisk utrustning som drivs av reservkraft.

4 kap.

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.

² Ändringen innebär att första stycket tas bort.

3 § Flygtrafikledningsenheten 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.

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.

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.

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 flygplanen SK40, SK60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.

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.

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.

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.

5 kap.

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.

5 a § Militära luftfartyg får klareras för speciell VFR-flygning oavsett väderförhållanden.

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.

Separation till fallskärmshoppning

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.

*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.

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.

15 §³ 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.

16 §⁴ 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.

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.

39 § Leverantören av flygkontrolltjänst ansvarar för att underlag gällande den fastställda lägsta vektoreringshöjden lämnas för publicering i IAIP.

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.

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

³ Ändringen innebär även att tabellen tas bort.

⁴ Ändringen innebär även att tabellen och andra stycket tas bort.

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.

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.

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 bortre banändan eller påbörjat sväng.

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

Klarering för start får lämnas till avgående militära turbopropflygplan av typen SK40 innan ett framförvarande startande SK40 har passerat den bortre banändan eller påbörjat sväng.

67 § Klarering för landning får lämnas till militära jettflygplan av typen SK60 eller JAS39 innan ett framförvarande startande SK60 eller JAS39 har passerat den bortre 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 bortre 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 bortre banändan eller påbörjat sväng, samt innan ett landande SK40 har lämnat banan fri.

Denna författning träder i kraft den 1 juni 2024.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Ulrika Hjort
(Sjö- och luftfart)