

# Inskickade frågor

# Inskickade frågor

- Hur ser EU:s och TS:s regelutvecklingsplan ut?
- Hur ser TS implementeringsplan ut för Common Requirement (dvs. EU 2017/373 med tillhörande AMC/GM)? Hur kommer dialogen med branschen att ske?
- Hur ser TS planering ut för uppdatering av gällande LFS och TSFS (TS regelutvecklingsplan) (t.ex. fraseologi)?
- Varför har TS (i samråd med danska TS) valt att inte implementera nya SID/STAR-fraseologin vilket andra länder i vår närhet har gjort?

# Inskickade frågor

- Reglering av fallskärmshoppning för ATS?
- EUROAT
- Global Hawk – tillämpning av Eurocontrol guidelines?
- LAF, hur fortskrider arbetet, när kommer TSFS, AIP uppdateras för att följa SERA?
- Flygväderleverantörernas ansvar när det gäller observationer. Eget ansvar när det gäller kvalitet på observationer och på de instrument som används.

# Inskickade frågor

- Varför har TS i AIP Sweden (GEN 1.7-8, mom. 4.3.7.2.2) en skrivning att Europeiska operativa flygregler inte tillämpar begreppet "MINIMUM FUEL/Bränslebrist", samt att Sverige avvaktar en ändring som inte förväntas förrän i slutet av 2019. SAS har t.o.m. inskrivet i sina manualer att Sverige inte tillämpar nämnda begrepp.  
EU-förordning 2016/1185 anger att begreppet ska börja tillämpas 12 oktober 2017.  
TS anger via TSFS 2016:34 att vi ska följa Doc 4444 t.om. Amd 6 (började gälla november 2014). I PANS-ATM förklaras och används begreppet, vilket också är inarbetat i Dhb ANS.  
Kortversionen av MINIMUM FUEL-frågan till TS är: Varför säger AIP (riktad till piloter) en sak och TSFS (riktad till ATS) en annan? Då det gäller just MINIMUM FUEL är det av vikt att alla aktörer har samma information, vilket nu inte är fallet.

# Inskickade frågor

- Distribution av Övervakningsinformation  
Det vore bra om Transportstyrelsen informerar om det arbete som pågår gällande eventuell kostnadsfördelning för Övervakningsinformation. Detta så att flygplatser och övriga intressenter förstår att detta inte är LFV:s egen idé utan en konsekvens av avregleringen.

# Inskickade frågor

- Ny Övervakningsinfrastruktur  
Bland annat för att leva upp till krav på Mode S enligt EU 1206/2011 samt EU1207/2011 moderniseras övervakningsinfrastrukturen i Sverige. Detta innebär att från och med nu kommer ATS att kunna se mode S-information. Hur ska den hanteras, exempelvis för en flygning i okontrollerad luft som ej använder mode A/C (7000-kod) men där identitet kan ses med hjälp av mode S-information? Kan den användas för identifiering? Har TS några planer för att styra upp hur mode S-transpondrarna ska vara inställda under mellanperioden tills kravet på mode S kommer?