

Enligt sändlista

Remiss

Förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning och användning av luftrum och flygprocedurer

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Översynen initieras med anledning av ändringar i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048, som reglerar krav på användning av luftrum och operativa förfaranden vid prestandabaserad navigation. Vidare motiveras översynen av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373, vilken fastställer gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst, flygtrafiktjänst och övriga nätverksfunktioner inom ramen för flygtrafikledning.

De gällande föreskrifterna (TSFS 2018:98) innehåller bestämmelser som numera är reglerade i ovan nämnda EU-förordningar. Med hänsyn till dessa rättsakter föreligger behov av att anpassa den nationella regleringen för att undvika dubbelreglering, särskilt beträffande bestämmelser som tidigare utgick från Icaos standarder och rekommendationer men som nu integrerats i bindande EU-rätt.

Föreskriften revideras genom ett nytryck för att öka dess användarvänlighet. Utöver anpassningar till EU-rätt och införlivande av vissa Icao-krav omfattar översynen även redaktionella förtydliganden, rättelser och terminologisk harmonisering.

Vidare beaktas Transportstyrelsens inriktningsbeslut rörande RNP-procedurer i okontrollerat luftrum, PinS-procedurer för samhällsviktig luftfart, tillämpning av instrumentflygprocedurer när ATS är stängt samt införandet av Low-Level Routes (LLR).

Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsen föreslår att nuvarande föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:98) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer ersätts genom ett nytryck. Syftet är att förbättra användarvänligheten och öka den språkliga och strukturella tydligheten.

I nytrycket ändras även sättet att redovisa definitioner. I första hand hänvisas till de definitioner som anges i den tillämpliga EU-förordningen. I andra hand återges definitionerna direkt i föreskriften. Denna metod säkerställer att nationella föreskrifter automatiskt harmoniseras med gällande EU-rätt vid eventuella ändringar i förordningens definitioner.

Utöver anpassningar till gällande EU förordningar och vissa krav från Icao, föreslås även nya regler på flera områden. Bland annat införs förtydligande gällande när det krävs ett godkännande av ändringar av luftrum och flygprocedurer samt krav på organisationer som utformar luftrum. Vid flygplatser med kontrollzon och tidigare trafikinformationszon, numera flyginformationszon enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373, föreslås att luftrummet övergår till luftrum med radiokrav (RMZ) när flygtrafikledningen är stängd. Detta möjliggör användning av instrumentflygprocedurer även i frånvaro av flygtrafikledning.

Vidare införs krav på RMZ vid flygplatser där instrumentflygprocedurer är etablerade, samt möjlighet att ansöka om inrättande av RMZ eller TMZ (luftrum med transponderkrav) i syfte att öka flygsäkerheten. Förslaget innefattar även att DME/DME-uppdatering får användas för positionering vid tillfälligt GNSS-bortfall.

Förtydligande görs gällande utbildningskraven för flygvalideringspiloter och att en flygvalideringspilot ska vara godkänd av behörig myndighet. Möjlighet införs även att etablera RNP-procedurer i okontrollerat luftrum utan flygtrafiktjänst. Därtill tillåts inrättande av så kallade PinS-procedurer (point-in-space) utan koppling till en specifik flygplats samt etablering av LLR (Low Level Route), vilket avser definierade IFR-flygvägar för helikoptrar för samhällsviktig luftfart.

Alla föreslagna ändringar framgår av Bilaga 7 i konsekvensutredningen där man kan se korsreferenser mellan de föreslagna bestämmelserna i förhållande till nu gällande föreskrifter. För tydlighetens skull används i konsekvensutredningen både tidigare termer, såsom TIZ och TIA, samt den gällande benämningen FIZ, i enlighet med aktuell EU-förordning.

De nya föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 februari 2026.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning med tillhörande bilagor finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 30 september 2025. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-104 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

luftfart@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Jörgen Andersson, gruppleadare
jorgen.andersson@transportstyrelsen.se
010-495 36 97

Per Fredriksson, sakkunnig
per.fredriksson@transportstyrelsen.se
010-495 32 88

Loella Fjällskog, jurist
loella.fjallskog@transportstyrelsen.se
010-495 40 05

Johan Nilsson, jurist
johan.nilsson@transportstyrelsen.se
010-495 33 23

Med vänlig hälsning

Jörgen Andersson
Sektionschef

Sändlista

AOPA Sweden
ATS leverantörer
Svenska Ballongfederationen
EAA Sverige
Entry Point North
Frivilliga Flygkåren
Föreningen Svenskt Flyg
Försvarsmakten
Godkända/certifierade flygplatser
KSAK
Kustbevakningen
LFV
Polisflyget
Sjöfartsverket
Svensk Pilotförening
Svenska Fallskrämsförbundet
Svenska Flygsportförbundet
Svenska Hängflygförbundet
Svenska Paramotorförbundet
Svenska RC-flygförbundet
Svenska Regionala flygplatser AB
Svenska Segelflygförbundet
Svenska Sjöflygföreningen
Svenska Skärmflygförbundet
Sveriges Modellflygförbund
Swedavia AB