

Bilaga 7

Korsreferenser mellan TSFS 2018:98 respektive nya föreskriften

TSFS 2018:98	Nya	Orsak till ändring/Kommentar
Inledande bestämmelser 1 §	1 kap. Inledande bestämmelser 2 § Allmänna råd <i>Dessa föreskrifter bör läsas tillsammans med förordningarna som anges i 1–6. Till förordning (EU) nr 923/2012 och förordning (EU) 2017/373 finns även godtagbara sätt att uppfylla kraven (Acceptable Means of Compliance, AMC) och vägledande material (Guidance Material, GM). Till förordning (EU) 2018/1048 finns endast GM. För en heltäckande bild av och förståelse för regelverket bör samtliga dokument användas. AMC och GM finns i dokumentbiblioteket på Easa:s webbplats. Easa sammanställer en del förordningar, AMC och GM i Easy Access Rules, som också finns i dokumentbiblioteket på Easa:s webbplats.</i>	Uppdaterad. Ändringar och nya förordningar. Allmänna råd har tillkommit för att förtydliga att det finns fler krav i olika förordningarna som måste läsas och följas förutom de krav som finns i föreskriften.
2 § Tillämpningsområde 3 § Dessa föreskrifter gäller för den som 1. framför ett luftfartyg, 2. utövar flygtrafikledningstjänst, 3. utövar luftrumspanering, 4. begär en förändring av luftrumets utformning eller av förutsättningarna för dess användning, 5. tillhandahåller infrastruktur för luftrumets användning, 6. utformar luftrum, 7. konstruerar flygprocedurer, 8. flygvaliderar flygprocedurer (organisationer och piloter), eller 9. driver en flygplats.	3 § Tillämpningsområde 1 § Dessa föreskrifter gäller för den som 1. framför ett luftfartyg, 2. utövar flygtrafikledningstjänst, 3. utövar luftrumspanering, 4. begär en förändring av luftrumets utformning eller av förutsättningarna för dess användning, 5. tillhandahåller infrastruktur för luftrumets användning, 6. utformar luftrum, 7. utformar flygprocedurer, 8. validerar instrumentflygprocedurer,	Ingen ändring förutom omnumrering. Omgjord. Punkt 7 konstruerar flygprocedurer ändras till: utforma flygprocedurer, detta för att ensa begreppen. Enligt (EU) 2017/373 så används utforma även om flygprocedurer. Punkt 8. Flygvalidering är ändrad till: validera instrumentflygprocedurer. Ändringen innebär att innehållet blir bredare och omfattar även ground validation. Förtydligar även att det är instrumentflygprocedurer som avses. Även organisationer och piloter är borttagen då det är överflödigt. Punkt 9 är flyttad till punkt 11.

	9. ansvarar för PinS-procedur utan anslutning till flygplats, 10. ansvarar för LLR, eller 11. driver en flygplats.	Två nya punkter har tillkommit i listan. Dels punkt 9 PinS-procedurer utan anslutning till flygplats och punkt 10 LLR.
Definitioner och förkortningar 4 §	Definitioner 4 §	Omgjord. Definitionerna hänvisar i första hand till aktuella EU-förordningar. Definitioner som är ändrade eller nya som inte sedan tidigare har funnits definierade i TSFS eller i någon EU förordning är: flygbarhet, flygvalidering, FPD-organisation, GNSS, icke-instrumentbana, LLR, lägsta sektorhöjd (TAA), PinS-procedur, samhällsviktig luftfart, TRA och TSA Icke-instrumentbana är baserad på ICAO:s definition men justerad för att passa paragraferna om instrumentprocedurer till icke-instrumentbana.
Allmänt 5 § Den som driver en flygplats ansvarar för terminalområde, kontrollzon, trafikinformationsområde, trafikinformationszon, trafikzon, SID och STAR samt in- och utflygningsprocedurer för den aktuella flygplatsen.	2 kap. Ansvar 1 § Den som driver en flygplats ansvarar för flygplatsens 1. terminalområde (TMA), 2. kontrollzon (CTR), 3. flyginformationszon (FIZ), 4. trafikzon (ATZ), 5. luftrum med radiokrav (RMZ), 6. luftrum med transponderkrav (TMZ), 7. standardflygväg för avgående IFR-trafik (SID), 8. standardflygväg för ankommande IFR-trafik (STAR), och 9. flygprocedurer.	Paragrafen är omgjord till punktlista för bättre tydlighet. Trafikinformationsområde (TIA) och trafikinformationszon (TIZ) är ersatt av flyginformationszon (FIZ) i enlighet med (EU) 2017/373. RMZ och TMZ är tillagt eftersom det bl a blir ett krav på att upprätta RMZ vid vissa fall. Men också att det finns möjlighet att upprätta RMZ och TIZ för att höja flygsäkerheten. SID och STAR har förtydligats. In- och utflygningsprocedurer har ersatts av flygprocedurer.
-	2 § Om en PinS-procedur etableras till en position utan anslutning till en flygplats, ska det finnas en utsedd ansvarig för PinS-proceduren och för eventuellt luftrum omkring denna.	Ny. Ansvarsområdet utökas för PinS-procedurer utan anslutning till flygplats. Inget krav på att det ska finnas ett luftrum omkring denna. Allmänna råd har tillkommit för att förtydliga vem som kan vara ansvarig.

	Allmänna råd Som ansvarig bör exempelvis utses en flygoperatör, en myndighet, en region eller annan organisation, som har intresse av att införa en PinS-procedur utan anslutning till en flygplats..	
-	3 § Om en LLR etableras ska det finnas en utsedd ansvarig för aktuell LLR och eventuellt luftrum omkring denna. Allmänna råd Som ansvarig bör exempelvis utses en flygoperatör, en myndighet, en region eller annan organisation, som har intresse av att införa en LLR.	Ny. Ansvarsområdet utökas för LLR. Inget krav på att det ska finnas ett luftrum omkring denna. Allmänna råd har tillkommit för att förtydliga vem som kan vara ansvarig.
-	4 § Den som har ett ansvar enligt 1-3 §§ ska tillse att berörda luftrum och flygprocedurer är aktuella, bland annat genom underhåll och periodisk översyn. Detta för att säkerställa att dessa är uppdaterade med hänsyn till exempelvis flyghinder, regelverk samt mark- och satellitbaserade navigationshjälpmedel.	Ny. Det har förtydligats att ansvaret även innefattar underhåll och periodisk översyn av det som framgår i punktlistan 1-3 §§. Tydliggör att luftrummet ska vara aktuellt och att även satellitbaserade navigationshjälpmedel ska kontrolleras.

-	5 § Vid nyetablering, översyn eller förändring ska den som ansvarar för terminalområde (TMA), kontrollzon (CTR), flyginformationszon (FIZ), trafikzon (ATZ), luftrum med radiokrav (RMZ) eller luftrum med transponderkrav (TMZ) anlita en organisation som är godkänd för utformning av luftrum.	Ny paragraf som tydliggör att det krävs en godkänd organisation för att kunna utforma luftrummet. Detta regleras nationellt.
-	6 § Vid nyetablering, översyn eller förändring ska den som ansvarar för flygprocedurer eller IFR-flygvägar inklusive SID och STAR, anlita en certifierad FPD-organisation.	Ny paragraf som tydliggör att organisationen som anlitas för bl a utformning av flygprocedurer ska vara certifierad i enlighet med (EU) 2017/373.
Grundläggande krav på utformning av luftrum och konstruktion av flygprocedurer 6 §	1 Kap Grundläggande krav på utformning av luftrum och flygprocedurer 5 §	Ändrad. Listan över bestämmelser, standard och rekommendationer är uppdaterad med nyare versioner och nya regelverk. Icao Annex 4 och Icao Doc 9365 Appendix J är ny.
Godkännande av förändringar av luftrum eller flygprocedurer 7 § Det krävs ett godkännande vid en förändring av luftrum eller flygprocedurer, liksom vid en förändring av förutsättningarna för dessas användning. En förändring kan avse 1. en nationell inriktning för luftrumets användning, 2. strukturen för luftrumets utformning, 3. ATS-flygvägarnas (inklusive SID:s/STAR:s) etablering och utformning, 4. in- och utflygningsprocedurerna, 5. den lägsta sektorhöjden, 6. ett upprättande, en förändring och en klassificering av luftrummet, 7. en avgränsning av luftrummet för särskilda aktiviteter, 8. ett inrättande av ett tillfälligt restriktionsområde, eller 9. ett inrättande av ett farligt område.	3 kap. Godkännande, utformning och användning Godkännande av luftrum och flygprocedurer 1 § Godkännande från Transportstyrelsen krävs vid 1. nyetablering, ändring eller avveckling av luftrum, och 2. förändring av förutsättningarna för luftrumets användning. En godkänd luftrumsförändring ska publiceras på det sätt och vid den tidpunkt som meddelas av Transportstyrelsen. Allmänna råd <i>En ansökan om godkännande enligt 1 § kan exempelvis avse</i> 1. en nationell inriktning för luftrumets användning, 2. strukturen för luftrumets utformning, 3. upprättande, förändring och klassificering av luftrummet, 4. upprättande av ett restriktionsområde (R-område), 5. upprättande av ett farligt område (D-område), 6. upprättande av TRA eller TSA,	Ändrad. Paragrafen delas upp i två paragrafer för att det ska bli tydligare vad som gäller för luftrum respektive flygprocedurer. 1 § Listan över vilka förändringar som kräver ett godkännande från TS har ändrats och framgår i punkterna 1-2. Avveckling av luftrum har tillkommit. Nytt allmänna råd där det framgår vilka luftrumsändringar som kan kräva ett godkännande från Transportstyrelsen. TRA och TSA har tillkommit när det gäller godkännande av luftrumsförändringar. Förtydligande med R-och D-område har skett gällande restriktionsområde och farligt område. Punkten 7 gällande ”en avgränsning av luftrummet för särskilda aktiviteter” har tagits bort. 2 § Godkännande av flygprocedurer är ändad. Avveckling av flygprocedur har tillkommit. I punkt 1-2 framgår det att underhåll och periodisk

	2 § Godkännande från Transportstyrelsen krävs vid nyetablering, ändring eller avveckling av flygprocedurer, IFR-flygvägar inklusive SID och STAR. Det krävs dock inget godkännande för underhåll och periodisk översyn av befintliga flygprocedurer, SID och STAR som 1. i sin helhet ryms inom det aktuella luftrummet, och 2. är utformade enligt krav i EU-förordningar och Transportstyrelsens föreskrifter. <i>Allmänna råd</i> En ansökan om godkännande enligt 2 § kan exempelvis avse 1. etablering och utformning av ATS-flygvägar inklusive SID, STAR och LLR, eller 2. flygprocedurer inklusive lägsta sektorhöjd (MSA eller TAA)	översyn av flygprocedurer i befintligt luftrum inte behöver godkännas av Transportstyrelsen vid vissa tillfällen. Av tillhörande konsekvensutredning framgår det att detta är det alternativ som förespråkas. Nytt allmänna råd där det framgår vilka ändringar i flygproceduren som kan kräva ett godkännande från Transportstyrelsen. LLR har tillkommit när det gäller godkännande av flygprocedurer. Även flygprocedurer inkl lägsta sektorhöjd har tillkommit som ett förtydligande.
8 § En ansökan om godkännande enligt 7 § ska skickas till Transportstyrelsen i god tid innan förändringen är tänkt att genomföras med hänsyn tagen till bland annat ärendets komplexitet, handläggningstid, remisshantering, samt publicering i IAIP.	4 § En ansökan om godkännande enligt 1 och 2 §§ ska skickas till Transportstyrelsen i god tid innan förändringen är tänkt att tillämpas. <i>Allmänna råd</i> Vid bedömningen av vad som är "i god tid" bör den sökande ta hänsyn till bland annat komplexitet, handläggningstid, remisshantering, samt publicering av LFV/AIM i relevanta flyginformationsprodukter, exempelvis AIP Sverige, AIP-ändring (AIP amendment), AIP-tillägg (AIP supplement), och NOTAM.	Ändrad samt nytt allmänna råd har tillkommit som en upplysning till den sökande vid planering av en förändring. IAIP ändras då begreppet inte finns i (EU) 2017/373. Föreskriften rättas upp med rätt termologi.
9 § Om det utanför ordinarie kontorstid uppstår ett brådskande behov av beslut om restriktionsområde eller farligt område ska ansökan om godkännande enligt 7 § göras hos AMC.	Brådskande behov av restriktionsområde eller farligt område 5 § Vid brådskande behov av att få ett restriktionsområde (R-område) eller farligt område (D-område) upprättat, ska särskilda förfaranden enligt överenskommelse med Transportstyrelsen följas.	Ändrad. Paragrafen är förtydligad för att spegla att respektive aktör som kan begära restriktionsområden på grund av brådskande behov har överenskommelser om detta med Transportstyrelsen. Dessa överenskommelser är inte nödvändigtvis offentliggjorda och vi vill med paragrafen understryka att om nya aktörer

		tillkommer som vill nyttja beredskapsfunktionen inte får göra detta utan att en överenskommelse finns på plats. Har även förtydligat restriktionsområde och farligt område genom att skriva R- respektive D-område.
10 § Av 1 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500) framgår att regeringen beslutar om sådana restriktionsområden som innebär förbud mot luftfart under en längre period än 14 dagar	-	Borttagen. Paragrafen är endast en upplysningsparagraf till Luftfartslagen. Kan ses som dubbelreglering.
11 § En ansökan om godkännande enligt 7 § ska i tillämpliga delar innehålla följande uppgifter: 1. Syftet med och en beskrivning av föreslaget luftrum eller av flygprocedurer. 2. En redogörelse för trafikflödena i luftrummet, omfattningen av det luftrum som krävs och påverkan på den luftfart eller annan verksamhet som berör området, inklusive risken för luftrumsintrång. 3. De tider luftrummet behöver utnyttjas. 4. En redogörelse över a) samordning med berörda flygtrafikledningsenheter, b) samordning med berörda användare av flygplatsens luftrum samt angränsande luftrum, och c) problem och överenskomna lösningar som identifierats genom samordningen. 5. Tillgången till infrastruktur för kommunikation, navigering och övervakning. 6. En bedömning av flygsäkerhetspåverkan. 7. Överväganden om miljöpåverkan, inklusive åtgärder för att minska denna, samt samordning med berörda kommuner. 8. Önskat datum för ikraftträdande. Om ansökan avser en tillfällig förändring av luftrummet eller flygprocedurernas utformning, eller av dess användning får den begränsas till att omfatta endast vissa av punkterna ovan om det är tillräckligt i det enskilda ärendet.	3 Kap Godkännande, utformning och användning 3 § En ansökan ska göras på en särskild blankett som finns på Transportstyrelsens webbplats. En ansökan om godkännande enligt 1 och 2 §§ ska i tillämpliga delar innehålla följande uppgifter: 1. En beskrivning av luftrummet eller flygproceduren som föreslås, och syftet med förslaget. 2. En redogörelse för trafikflödena i luftrummet, omfattningen av det luftrum som krävs och hur förslaget kan påverka eller påverkas av luftfart eller annan verksamhet i området, inklusive risken för luftrumsintrång. 3. De tider då luftrummet behöver nyttjas. 4. En redogörelse för a) samordningen med berörda flygtrafikledningsenheter, b) samordningen med berörda användare (inklusive Försvarsmakten) av det aktuella luftrummet och angränsande luftrum, c) problem som har identifierats genom samordningen, och lösningar man har kommit överens om, och d) samråd med ansvariga parter enligt 2 kap. 2 och 3 §§, i tillämpliga fall. 5. Tillgången till infrastruktur för kommunikation, navigering och övervakning inklusive beredskapsåtgärder, i händelse av bortfall av infrastruktur eller dess funktion. 6. En bedömning av hur flygsäkerheten påverkas. 7. En procedurrapport som redovisar hur flygproceduren är utformad och konstruerad.	Ändrad. Förtydligande att ansökan ska göras på särskild blankett. Punkt 2 är omformulerad för att åskådliggöra att förslaget kan påverka luftfart/verksamhet i ett område men även att förslaget kan påverkas av annan luftfart/verksamhet i området. Punkt 4 b har ändrats från flygplatsens luftrum till aktuellt luftrum. På så sätt omhändertas även de nya förfaranden som PinS och LLR eftersom de kan sakna en flygplats. Även Försvarsmakten är tillagd. Punkt 4 d är ny. Även denna är tillagd för att omhänderta PinS och LLR Punkt 5 är utvecklad så att det framgår att även satellitsignaler ingår i infrastrukturen. Punkt 7 har ersatts av punkt 9. Det som krävs nu är en bedömning av miljöpåverkan. Åtgärder för att minska miljöpåverkan samt samordning med berörda kommuner tas bort då Transportstyrelsen vid detta tillfälle inte granskar detta.

	8. En flygvalideringsrapport som redovisar godkänt resultat, eller i de fall där flygvalidering inte är ett krav; ett utlåtande från den grundläggande valideringen av instrumentflygproceduren (ground validation inklusive pre-flight validation) som redovisar varför flygvalidering inte behöver utföras. 9. En bedömning av hur miljön påverkas. 10. Önskat datum för ikraftträdande. Allmänna råd <i>Ytterligare vägledning gällande vad en ansökan om godkännande bör innehålla finns i GM1 till artikel 3.8 i förordning (EU) 2017/373.</i> <i>En bedömning av hur flygsäkerheten påverkas, enligt 6, bör ha ett helhetsperspektiv. Syftet med denna bedömning är att tillsammans med samtliga berörda som kan påverkas av en förändring identifiera olika risker, analysera sannolikheten för och konsekvensen av dessa samt definiera åtgärder för att reducera riskerna till en acceptabel nivå. Berörda som kan påverkas kan till exempel vara ATS-leverantörer, flygplatsoperatörer och luftrumsanvändare.</i>	Punkt 7 är ny. Procedurrapport har tidigare saknats och läggs till för att det ska bli tydligt. Punkt 8 är ny där flygvalideringsrapport krävs vid ansökan eller ett utlåtande från ground validation inkl pre-flight validation om inte flygvalidering behövs. Allmänna råd är nytt. Här ses information om var man kan läsa mer om vad en ansökan ska innehålla. I det allmänna rådet framgår även information och syfte till punkt 6 angående bedömning av flygsäkerheten samt exempel på vilka berörda användare som paragrafen avses.
Utformning av luftrum och konstruktion av flygprocedurer 12 § En organisation som konstruerar terminalområden, kontrollzoner, trafikinformationsområden, trafikinformationszoner, trafikzoner, in- och utflygningsprocedurer, ATS-flygvägar, IFR-väntelägen, lägsta sektorhöjder eller geografiska separationer ska ha ett godkännande av Transportstyrelsen. För godkännande krävs följande: 1. Kunskap om de grundläggande krav som framgår av dokumenten i 1 och 6 §§ avseende utformningen av luftrummet och konstruktion av flygprocedurerna. 2. Dokumentation som visar att personer som utövar uppgifter enligt första stycket har a) utbildning i tillämpningen av Icao Doc 8168 Volume II, och b) erfarenhet av procedurkonstruktion eller luftrumsutformning eller båda delarna.	Organisation som utformar luftrum och flygprocedurer 12 § En organisation som utformar terminalområden (TMA), kontrollzoner (CTR), flyginformationszoner (FIZ), trafikzoner (ATZ), luftrum med radiokrav (RMZ), luftrum med transponderkrav (TMZ), eller lokala geografiska separationer, ska ha ett godkännande från Transportstyrelsen. En ansökan ska göras på en särskild blankett som finns på Transportstyrelsens webbplats. För ett godkännande krävs att organisationen 1. uppfyller kraven i a) kapitel A–C i bilaga 3 till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373, b) tillägg 1 till bilaga 3 till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373, och c) bilaga 13 till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373, och	Ändrad. 12 § omhändertar organisationer som utformar luftrum och som är nationellt reglerade. Organisationerna som utformar luftrum ska uppfylla kraven i (EU) 2017/373. Samma krav som ställs på FPD-organisationer som utformar flygprocedurer. Trafikinformationsområden (TIA) och trafikinformationszoner (TIZ) ändras till flyginformationszoner (FIZ) i enlighet med (EU) 2017/373.

Utbildningen och erfarenheterna ska vara av sådan omfattning att de är tillräckliga för den typ av konstruktion som ansökan avser. 3. Dokumentation som visar att den sökande organisationen har förutsättningar att bedriva den verksamhet som ansökan avser. Beskrivningen av det som är av betydelse vid konstruktion av förslag till utformning av luftrum eller konstruktion av flygprocedurer ska minst omfatta a) organisation och ansvarsförhållanden, b) arbetsmetoder, c) arbetsverktyg, d) system för kvalitetssäkring, e) checklistor, f) arbetsbeskrivningar, g) överenskommelser med andra leverantörer, och h) rutiner för arkivering av arbetsmaterial.	2. säkerställer att luftrummet utformas i enlighet med tillägg 1 till bilaga 11 till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373. 13 § En ansökan om certifiering av en FPD-organisation eller om ändring av sådan certifiering, i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 artikel 6 k, ska skickas in till Transportstyrelsen. En ansökan ska göras på en särskild blankett som finns på Transportstyrelsens webbplats. <i>Allmänna råd</i> <i>Ansökan kan avse certifiering för antingen procedurdesign eller flygvalidering, eller både och.</i>	Ny. I 13 § framgår det vilka krav som en FPD-organisation måste uppfylla för att få ett certifikat, att ansökan finns på Transportstyrelsen hemsida samt var ansökan ska skickas. Allmänna råd är nytt med information om vad de kan ansöka om.
13 § Den som utformar luftrum eller konstruerar flygprocedurer ska regelbundet genomgå utbildning för att bibehålla sin kompetens och för att ta del av ändrade regelverk eller andra ändrade förutsättningar. Sådana återkommande utbildningar ska ske minst vart femte år.	14 § Den som utformar luftrum eller flygprocedurer ska kontinuerligt genomgå fortbildning för att bibehålla sin kompetens och för att ta del av ändrade regelverk eller andra ändrade förutsättningar i enlighet med FPD.OR.115 med tillhörande AMC och GM i förordning (EU) 2017/373 och bestämmelser i Icao Doc 9906 vol 2. Denna återkommande fortbildning ska utföras inom en tidsperiod om max fem år.	Omformulerad. Tydliggör regelkraven för fortbildning. Krav enligt Icao att Transportstyrelsen ska reglera tidsintervall på återkommande utbildningar. Behåller fem år enligt tidigare men ändrar om till tidsperiod.
-	Positionering vid GNSS-bortfall 15 § DME/DME-uppdatering får användas för positionering om GNSS-signal tillfälligt saknas om luftfartygets navigationssystem uppfyller gällande krav på navigeringsnoggrannhet.	Ny. För att ha möjlighet att använda DME/DME-uppdatering för positionering så måste detta regleras enligt Icao.
-	SBAS-kanaler 16 § Varje enskild flygprocedur med satellitbaserad stödfunktion (SBAS) ska tilldelas ett unikt kanalnummer ur Icaos databas. Kanalnummer i Sverige beställs genom	Ny. Transportstyrelsen vill ha en tydlig reglering med utpekat ansvar. Oanvända kanalnummer ska lämnas tillbaka för att undvika onödigt utnyttjande av kanaler.

	Transportstyrelsen. När flygproceduren upphävs ska kanalnumret återlämnas till Transportstyrelsen.	
Luftrumets användning Indelning av luftrummet -	3 Kap Indelning av luftrummet 6 § Luftrummet vid en inrättad flygplats där det finns en eller flera instrumentflygprocedurer ska som lägst vara luftrum med radiokrav (RMZ). Inrättade flygplatser som vid ikraftträdande av denna författning redan har instrumentflygprocedurer ska uppfylla kraven i första stycket senast den 1 augusti 2027.	Ny. Krav på att det ska finnas luftrum med lägst RMZ vid en inrättad flygplats där instrumentflygprocedurer finns. Här finns även övergångsbestämmelse för de inrättade flygplatser som idag har fått godkända instrumentflygprocedurer men som inte har RMZ I detta fall är det flygplatser som har PinS-procedurer. Övergångsbestämmelsen ska ge flygplatserna tid att ansöka om konstruktion av RMZ, få det beslutat av Transportstyrelsen samt publicerat i AIP.
14 § Vid en instrumentflygplats är det lägsta kravet på luftrum en trafikinformationszon och ett trafikinformationsområde.	7 § Luftrummet vid en flygplats där det utövas flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) ska som lägst vara flyginformationszon (FIZ). En flyginformationszon ska bestå av en övre del (FIZ Upper, tidigare benämnt TIA) och en undre del (FIZ Lower, tidigare benämnt TIZ). Flygplatser som vid ikraftträdande av denna författning redan har luftrum där det utövas flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) ska uppfylla kraven i första stycket senast den 1 februari 2027.	Ändrad. TIZ och TIA utbytt mot FIZ i enlighet med (EU) 2017/373. För att kunna skilja på FIZ så införs FIZ upper och FIZ Lower. Här finns även övergångsbestämmelse för AFIS-flygplatser för de ska hinna publicera informationen i AIP.
15 § En kontrollerad flygplats ska ha en kontrollzon och ett terminalområde. Detta gäller dock inte när en kontrollerad flygplats upprättas av Försvarsmakten genom tillämpning av rörligt baskoncept.	8 § Luftrummet vid en kontrollerad flygplats ska vara kontrollzon (CTR) och terminalområde (TMA). Detta gäller dock inte när en kontrollerad flygplats upprättas av Försvarsmakten genom tillämpning av rörligt baskoncept.	Omformulerad med ingen ändring.
16 § Om det finns ett särskilt behov av att skydda flygplatsen, kan den som driver flygplatsen ansöka hos Transportstyrelsen om att inrätta en trafikzon.	9 § Om det finns särskilda behov av att skydda flygplatstrafiken vid en okontrollerad flygplats, kan den som driver flygplatsen ansöka hos Transportstyrelsen om att upprätta en trafikzon (ATZ).	Omformulerad och förtydligat att ATZ kan ansökas för en okontrollerad flygplats.

-	10 § Luftrummet vid en flygplats som har en kontrollzon (CTR) övergår automatiskt till luftrum med radiokrav (RMZ) när flygtrafikledningsenheten på flygplatsen stängs. Vid en flygplats som har en flyginformationszon (FIZ), övergår den undre delen av luftrummet (tidigare trafikinformationszon (TIZ)) automatiskt till luftrum med radiokrav (RMZ) när flygtrafikledningsenheten på flygplatsen stängs. Flygplatser som vid ikraftträdandet av denna författning redan har kontrollzon (CTR) eller trafikinformationszon (TIZ) ska uppfylla kraven i första och andra stycket senast den 1 februari 2027.	Ny. Krav på att kontrollzon övergår till RMZ automatisk när ATS-enheten stängs. Detsamma gäller när AFIS stängs. Då övergår den del som tidigare benämndes TIZ till RMZ. TIZ och TIA blir nu flyginformationszon (FIZ) enligt (EU) 2017/373. Här finns även övergångsbestämmelse för flygplatser med CTR och TIZ så de hinner få informationen publiceras i AIP.
-	11 § Om det finns särskilda behov av att höja flygsäkerheten och om det inte redan krävs att luftrummet ska vara luftrum med radiokrav (RMZ) eller luftrum med transponderkrav (TMZ), kan den som enligt 2 kap. 1-3 §§ ansvarar för en flygprocedur eller IFR-flygväg ansöka hos Transportstyrelsen om att upprätta RMZ eller TMZ.	Ny. Möjlighet ges att kunna ansöka om RMZ/TMZ för den som ser behovet att höja flygsäkerheten.
APV-procedurer 17 § En instrumentflygplats ska ha en APV-procedur till varje banriktning med instrumentinflygning. APV-proceduren ska vara baserad på satellitnavigering (GNSS) med en virtuell glidbana med stöd av tryckhöjd (Baro-VNAV) eller satellitbaserad stödfunktion (SBAS). Det ska även finnas en LNAV-procedur som reserv vid bortfall av vertikalt stöd.	-	Borttagen då (EU) 2018/1048 reglerar detta.
Kontroll och validering av flygprocedurer 18 § Den som driver en flygplats ansvarar för att flygplatsens flygprocedurer kontinuerligt ses över, så att flygprocedurerna är aktuella och uppdaterade med hänsyn till exempelvis hindersituationer, navigationshjälpmedel och regelverk.	4 kap. Ansvar för flygprocedurer och validering av instrumentflygprocedurer Periodisk översyn	Ändrad. Borttaget är att flygprocedurerna ska uppdateras vart femte år. Detta regleras i (EU) 2017/373 och efterlevnad kommer att kontrolleras vid tillsyn. Allmänna rådet tillför inget och tas därför bort.

Flygprocedurerna ska uppdateras minst vart femte år. Den som driver en flygplats ska komma in med en ny ansökan om uppdaterade flygprocedurer senast fem år räknat från Transportstyrelsens beslutsdatum för nuvarande publicerade procedurer. Flygprocedurerna ska även ses över och uppdateras vid förändringar. <i>Allmänna råd</i> <i>En förändring kan till exempel vara att nya hinder tränger igenom flygplatsens hinderbegränsande ytor.</i>	1 § Den som driver en flygplats ansvarar för att flygplatsens flygprocedurer är aktuella i enlighet med 2 kap. 4 §.	
19 § En hindermätning ska vara aktuell, uppdaterad och inte äldre än två år vid tillfället för ansökan om publicering av flygprocedurer.	-	Borttagen. Hindermätning ska alltid vara aktuell och uppdaterad. Flygplatserna har krav på sig att omhänderta detta. Kontrolleras vid tillsyn.
20 § En översyn av flygprocedurerna ska bland annat omfatta 1. hinderituationen inom de områden som ingår i en procedurkonstruktion, 2. ändringar på flygplatsen, såsom banlängd, bantrösklar eller glidbanevinkel, 3. tillgången till navigationshjälpmedel med tillräcklig prestanda, inklusive signaltillgång från satelliter, 4. ändringar av den magnetiska missvisningen, 5. omhändertagande av ändringar i styrande dokumenten för procedurkonstruktioner, 6. standarder för namngivning och publicering av flygprocedurer, 7. lufttrummet utformning, och 8. utrustningen i de luftfartyg som trafikerar flygplatsen.	2 § Vägledning gällande periodisk översyn av flygprocedurer finns i Icao Doc 8168 Volume II – Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations.	Ändrad. Vad som ska ingå i en översyn är borttaget för att minimera risken att utesluta viktig/väsentliga data. Istället hänvisas till Icao PANS OPS för information och vägledning.
-	Flygvalidering 3 § En flygvalidering krävs 1. om flygprocedurens flygbarhet (flyability) inte kan fastställas på annat sätt, 2. om flygprocedurens utformning innehåller icke-standardiserade element,	Ny paragraf och allmänna råd. Förtydligande när flygvalidering krävs tex vid nya navigeringshjälpmedel, både mark- som satellitbaserade. Även förtydligande att flygvalidering kan genomföras i luftfartyg eller simulator beroende på bedömningen som görs

	3. om noggrannheten eller integriteten hos hinder och terrängdata inte kan fastställas på annat sätt, 4. om nya flygprocedurer skiljer sig väsentligt från befintliga flygprocedurer, 5. för PinS-procedurer, 6. för LLR, och 7. när flygproceduren är beroende av ett nytt navigeringshjälpmedel, som inkluderar satellitbaserad stödfunktion (SBAS), ILS, VOR eller NDB, i enlighet med punkt b i AMC2 till FPD.OR.105 e till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373. En flygvalidering ska genomföras i luftfartyg eller simulator. Val av metod görs efter bedömning vid ground validation i varje enskilt fall. Allmänna råd Icke-standardiserade element enligt 2 kan exempelvis vara avvikelser från kriterier, såsom icke-standardiserade inflygningsvinklar/gradienter, och icke-standardiserade segmentlängder, hastigheter och bankningsvinklar.	vid ground validation. Punkterna är i enlighet med EU-förordning och Icao. Allmänna rådet ger exempel på vad som menas med flygprocedures icke-standardiserade element.
21 § Den som driver en flygplats ska, både vid nyetablering och förändring, i ansökan om godkännande av en flygprocedur med satellitbaserad stödfunktion (SBAS), RNP AR APCH eller PinS, bifoga en flygvalideringsrapport. Vid nyetablering ska även en rapport som bekräftar tillgången till satellitsignaler vid flygplatsen eller i dess närhet bifogas. Allmänna råd Säkerställandet av tillgången till signaler genom mätning av signalnivå kan göras i luften eller på marken. I nordligaste delen av landet är elevationsvinkeln för SBAS låg och där bör markbaserad mätning tillämpas. Markbaserad mätning bör ske över en tidsperiod som är tillräcklig för att registrera variationer under olika tider på dygnet och olika veckodagar.	4 § Den som ansöker om nyetablering av en flygprocedur som använder GNSS med satellitbaserad stödfunktion (SBAS) ska, utöver flygvalideringsrapport, bifoga en rapport över genomförd signalmätning vid den aktuella flygplatsen som visar signalstyrka och bekräftar att det finns tillgång till satellitsignaler för den aktuella flygproceduren. Allmänna råd Mätningen av signalstyrkan kan göras i luften eller på marken. För mätning av signalstyrka i luften med luftfartyg krävs FPD-certifikat för flygvalidering eller tillstånd om flygmätning i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter om CNS-tjänster. En markbaserad mätning bör ske över en tidsperiod som är tillräcklig för att registrera variationer beroende på tid på	Ändrad. Förtydligande att signalmätning ska ske vid den aktuella flygplatsen och för den aktuella flygproceduren samt att det är vid GNSS inklusive SBAS som detta ska göras. Allmänna rådet är omformulerat och förtydligar vad som krävs vid signalmätning i luften samt hur en markmätning kan ske.

	<i>dygnet och veckodag. Detta i syfte att spegla olika satelliters omloppsbanor och förekomst per tidsenhet.</i> <i>I den nordligaste delen av Sverige bör markbaserad mätning tillämpas, eftersom elevationsvinkeln för satellitbaserad stödfunktion (SBAS) där är för låg.</i>	
22 § En organisation som utför flygvalidering av flygprocedurer ska uppfylla kraven enligt ICAO Doc 9906 Volume 5 och vara godkänd av Transportstyrelsen.	5 § FPD-organisationen ska säkerställa att den använder flygvalideringspiloter som är godkända enligt 6 § för att genomföra flygvalideringsuppdrag. En FPD-organisation som utför flygvalidering av flygprocedurer ska uppfylla de bestämmelser som är tillämpliga för tjänsten i fråga och som anges i Icao Doc 9906 Volume 5 om hur en flygvalidering ska utföras.	Ändrad. Förtydligat att det är en FPD-organisation som utför flygvalidering och att de måste anlita godkända piloter för uppdraget.
23 § En pilot som utför flygvalidering ska uppfylla kraven enligt ICAO Doc 9906 Volume 6 och vara godkänd av Transportstyrelsen.	6 § En pilot som utför flygvalidering ska uppfylla bestämmelser i Icao Doc 9906 Volume 6 och vara godkänd av behörig myndighet. Allmänna råd <i>En pilot som ansöker om godkännande som flygvalideringspilot bör söka tillstånd i det land där pilotens flygcertifikat är utfärdat</i>	Ändrad. Transportstyrelsen är ändrad till behörig myndighet. Eftersom förordningen (EU) 2017/373 reglerar att en FPD-organisation endast får använda flygvalideringspiloter som är godkända när flygvalidering ska utföras så behöver inte Transportstyrelsen godkänna alla piloter. Regelverket öppnar upp för att flygvalideringspiloten kan vara godkänd i ett annat land. Allmänna rådet är nytt där uppmaningen är att flygvalideringspiloterna bör söka sitt tillstånd där deras certifikat är utfärdat.
-	7 § Utbildningen till flygvalideringspilot ska i fråga om innehåll och genomförande uppfylla de bestämmelser som anges i Icao Doc 9906 Volume 6. Vid ansökan om godkännande till Transportstyrelsen enligt 6 § ska piloten kunna uppvisa 1. giltigt medicinskt intyg och giltigt flygcertifikat, och	Ny. Hänvisning till var kraven finns som en flygvalideringspilot ska uppfylla. Paragrafen specificerar vilka intyg som Transportstyrelsen kräver vid utfärdande samt förnyelse av en flygvalideringspilot.

	2. intyg om genomförd utbildning till flygvalideringspilot. Vid en ansökan som avser förnyelse av godkännandet ska piloten också kunna visa att han eller hon har upprätthållit sin kompetens. Detta ska piloten visa genom intyg om 1. återkommande fortbildning (recurrent training), 2. repetitionsutbildning (refresher training), 3. arbetsplatsförlagd praktisk utbildning under handledning (supervised on-the-job-training, OJT), eller 4. utförda flygvalideringar.	
-	8 § En flygvalideringspilot får utföra flygvalidering endast på uppdrag av en FPD-organisation som är certifierad för tjänsten flygvalidering.	Ny. Förtydligar att flygvalideringspiloten endast kan utföra en flygvalidering på uppdrag av en FPD-organisation.
-	9 § Ytterligare vägledning gällande flygvalidering finns i Icao Doc 9906 Volume 5 och Volume 6.	Ny. Hänvisning till Icao för mer vägledning.
-	5 kap. Särskilda förfaranden Användning av instrumentflygprocedurer när flygtrafikledningsenheten på en flygplats är stängd 1 § När flygtrafikledningsenheten på en flygplats är stängd får flygplatsens instrumentflygprocedurer användas under förutsättning att kraven i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europa-parlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 samt kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 är uppfyllda. För att hantera särskilda lokala villkor i flygplatsens miljötillstånd som reglerar flygtrafiken kan flygplatsoperatören helt eller delvis begränsa möjligheten	Ny paragraf som följd av att Transportstyrelsen har behov av att reglera ett förfarande som utförs idag men som inte är tillräckligt tydligt. Utvecklas mer i konsekvensutredningen.

	att använda flygplatsens instrumentflygprocedurer när flygtrafikledningsenheten är stängd enligt första stycket. Begränsningen ska publiceras i AIP Sverige AD 2.20.	
	RNP-procedurer till icke-instrumentbana vid en flygplats utan flygtrafikledningsenhet 2 § Den som driver en inrättad flygplats med en icke-instrumentbana utan flygtrafikledningsenhet kan ansöka om godkännande av RNP-procedurer vid flygplatsen. <i>Allmänna råd</i> Den sökande bör beakta att etablering av RNP-procedurer innebär att förutsättningarna för inrättandet av flygplatsen ändras, och att inrättandet av flygplatsen då kan behövas ses över. 3 § Hinderfrihetskraven för en flygplats som har en RNP-procedur ska som lägst motsvara kraven för en icke-instrumentbana med kodsiffra 1 i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:21) om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder. 4 § Utöver det som framgår av 3 kap. 3 § ska en ansökan om godkännande av RNP-procedur till icke-instrumentbana utan flygtrafikledningsenhet, innehålla följande delar: 1. En säkerhetsbevisning där den som driver flygplatsen ska kunna påvisa att den metodik som ska användas är tillräckligt säker, speciellt avseende riskreducering för kollision med övrig luftfart. 2. Definierad beslutshöjd, lägst motsvarande cirklingsminima i enlighet med AMC1 NCO.OP.111 till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift, inklusive säkerhetsbuffert, som är anpassad och säkerhetsbevisad med hänsyn tagen till bland annat flygplatsens hindersituation och trafiksituation för att minimera risken för kollision.	Nya paragrafer samt allmänna råd där Transportstyrelsen vill ge de rätta regulatoriska förutsättningarna för att kunna använda RNP-procedurer till icke-instrumentbana. Utvecklas mer i konsekvensutredningen.

	3. En redogörelse av genomförd bedömning av flygprocedur där bana eller infrastruktur för landningsplats inte tidigare har bedömts under flygning för instrumentoperationer.	
	LLR 5 § LLR får utformas för operatörer inom samhällsviktig luftfart för användning i både kontrollerat och okontrollerat luftrum.	Ny paragraf där Transportstyrelsen vill ge den samhällsviktiga flygverksamheten förutsättningar för att kunna uträtta sina uppdrag i sämre väderförhållanden. Utvecklas mer i konsekvensutredningen.
Områdesnavigering 24 § Vid flygning enligt IFR med motordrivet luftfartyg på flygnivå 95 eller högre inom svenskt kontrollerat luftrum ska specifikationen för RNAV 5 tillämpas.	-	Borttagen då (EU) 2018/1048 reglerar detta.
Undantag 25 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter. 1. Denna författning träder i kraft den 1 februari 2019. 2. Genom denna författning upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:1) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer.	6 kap. Undantag 1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 1. Denna författning träder i kraft den 1 februari 2026. 2. Genom denna författning upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:98) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer. 3. Godkännanden som har meddelats med stöd av de gamla föreskrifterna och som gäller när denna författning träder i kraft har fortsatt giltighet. Om ett godkännande behöver ändras eller förnyas ska de nya föreskrifterna tillämpas. 4. Godkännanden av luftrumstyperna trafikinformationszon (TIZ) och trafikinformationsområde (TIA) ska från det att denna författning träder i kraft automatiskt övergå till att vara godkännanden av flyginformationszon (FIZ).	Ingen ändring gällande undantagsparagrafen förutom att ordet <i>kan</i> är utbytt med <i>får</i> . Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser är ändrade så att de överensstämmer med nya föreskrifterna.