

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:126) om flygtrafikledningstjänst (ATS)

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarmakten		<p>På grund av brist i kommunikationen internt inom Försvarmakten kommer här, i sista minuten, några få kommentarer som bifaller föreslagen text i externremissen av ATS-föreskriften.</p> <p>Vi skickar även med önskemål om ett par redaktionella ändringar.</p> <p><i>Önskvärda redaktionella ändringar:</i></p> <p>SK bör skrivas med versaler. Gäller både SK40 och SK60 och det gäller genomgående i föreskriftsförslaget där dessa benämningar förekommer.</p>	Föreskrifter uppdateras enligt förslag.
KSAK	Förord	<p>Vi svarar på denna remiss först och främst utifrån att KSAK verkar som riksomfattande organisation för allmänflyget, företrädesvis för motor-drivna flygplan och gyrokoptrar. Vi omfattar i princip samtliga svenska flygklubbar med 4500 medlemmar, 800 luftfartyg (Normalklass och UL) och flyger 45 000 flygtimmar per år. Företrädesvis på höjder från 500 ft till FL100. KSAK har även delegering av Transportstyrelsen för Nationella Ultralätta Flygplan och Nationella Lätta Flygplan enligt Transportstyrelsen TSFS 2020:85, Skotillstånd för 40st lokala utbildningsplatser för UL-certifikat samt innehar Flygsäkerhetsmässiga villkor för Skogsbrandsbevakning (Civilhjälpflyg) på uppdrag av MSB via Länsstyrelserna.</p>	Noterat.
KSAK	Föreskrifts-förslaget	<p>I remiss TSF 2019:126 har vi valt att inte kommentera militära luftfartyg då vi inte har några synpunkter.</p> <p>Vi noterar också att §14 a är justerat åter till tidigare grund regel vilket uppskattas och gynnar tillgången till luftrummet, enligt vår bedömning utan att minska flygsäkerheten.</p>	Transportstyrelsen tackar för synpunkter.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
LFV	Generella kommentarer	LFV uppskattar Transportstyrelsens sätt att redovisa föreslagna ändringar.	Noterat.
LFV	Generella kommentarer	<p>LFV önskar längre svarstid inför kommande remisser från Transportstyrelsen. Sju veckors svarstid (7/12 – 31/1), med en längre semesterperiod i mitten gör det svårt att få ihop ett samlat och genomarbetat remissvar.</p> <p>Önskvärt hade varit en remisstid på tre månader utan sommar eller juluppehåll.</p> <p>Ett alternativ hade varit miniseminarium där Transportstyrelsen både ges möjlighet till att förklara de ändringar som görs men där även direkt feedback på dessa kan ges.</p>	Transportstyrelsen noterar synpunkt och funderar på kompletterande lösningar till remissförandet.
LFV	Generella kommentarer	<p>Genomgående i föreskriften skrivs Sk40 och Sk60 med ett gement "k" .</p> <p>I Försvarmaktens FOM skrivs SK40 och SK60 med versala bokstäver.</p>	Föreskrifter uppdateras enligt förslag.
LFV	Generella kommentarer	<p>LFV vill uppmana Transportstyrelsen till att återinföra den tidigare regleringen gällande militär standardformation (TSFS 2016:34 §11). I denna TSFS framgick det att ATS skulle ta ut 1 NM extra separation till en militär standardformation. Med anmärkning om att Svenska försvarsmakten inte tillämpar denna form av formation.</p> <p>Idag har ATCC Malmö och ATCC Stockholm ett gällande OMA om att flygledaren ska ta ut 1 NM extra separation till utländska militära formationsflygningar över svenskt territorium samt High Seas då vi ser att det förekommer, trots att det svenska regelverket inte tillåter det. Det infördes som en flygsäkerhetshöjande åtgärd över High Seas den 23 mars (2023) och den 30 maj (2023) även över svenskt territorium.</p> <p>Merparten av Europa tillämpar idag militär standardformation och med det förestående inträdet i NATO ser vi en potentiell ökning av utländska militära formationsflygningar över svenskt territorium och High Seas. Vi</p>	<p>Transportstyrelsen har haft en dialog med Försvarmakten gällande frågan. Militär standardformation kommer inte återinföras i Sverige.</p> <p>Det finns inget som hindrar ATS att ta ut mer separation.</p> <p>Transportstyrelsen har haft en dialog med Försvarmakten gällande frågan. Militär standardformation kommer inte återinföras i Sverige.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		fallskärmschoppare då fallskärmschoppare saknar såväl transponder som radiokommunikation. Tidigare har man använt en metod som innebär att man separerar gentemot det fällande luftfartyget som då ska ligga över hopparna tills dess att hopparna har landat eller har lämnat kontrollerad luft, vilket vi ser som en förlegad procedur som tar onödigt mycket luft i anspråk och dessutom är resurskrävande avseende flygtid och bränsle men även utgör en ökad miljöpåverkan.	
Svenska Flygsportförbundet		Förbundet ser med glädje att Transportstyrelsen tagit till sig av de synpunkter som kommit in i samband med att den senaste förändringen av föreskriften TSFS 2019:126 trätt i kraft, speciellt gällande separationskraven för fallskärmschoppning, vilka inneburit stora problem för de fallskärmschoppningsverksamheter som bedrivs i kontrollerad luft. Förbundet finner remissens förslag avseende separationskraven för fallskärmschoppning vara nöjaktiga och att de tillgodoser de behov som påtalats. Förbundet har i övrigt inga synpunkter men vill tacka för en lösningsorienterad och konstruktiv dialog i samband med frågans hantering och ser fram emot fortsatt god dialog i frågor som berör svensk flygsport.	Transportstyrelsen tackar för synpunkter.
LFV	1 Kap 3 § Riskområde	LFV har inget emot borttagandet av begreppet "Riskområde" i föreskriften, men Transportstyrelsens kommentar gällande att riskområde är enbart ett militärt begrepp stämmer inte då begreppet används även vid civil sprängverksamhet.	Noterat.
LFV	1 Kap 3 § Sträckklarerings	LFV önskar att definitionen för "Sträckklarerings" läggs till då sträckklarerings är ett begrepp som endast återfinns i ATS-föreskriften 5 Kap 3 §.	Transportstyrelsen tackar för kommentaren och tar med punkten till nästa uppdatering av föreskriften då denna paragraf inte är föremål för uppdatering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
LFV	1 kap 4 §	<p>Ändringen innebär att ICAO Doc 4444 avsnitt 6.3.2.4, 6.5.2.4 och 12.3.1.2 z till kk, gällande fraseologi för SID och STAR ska tillämpas. Sverige bör avvakta med att implementera fraseologin för SID/STAR tills EU implementerat förändringen.</p> <p>Avser Transportstyrelsen att omsätta denna nya fraseologi i fraseologiföreskriften (TSFS 2019:36) i samband med att reviderad ATS-föreskrift träder ikraft?</p> <p>Den nya fraseologin kan få operativ påverkan på LFV. Ett ändringsärende och eventuellt en kursplan kan behöva tas fram.</p>	<p>Transportstyrelsen tackar för synpunkten.</p> <p>Föreskriften uppdateras så fraseologin för SID och STAR fortsatt undantas vid tillämpning av doc 4444.</p>
LFV	3 kap 17 §	<p>1. LFV är positiva till att den nya texten förtydligar att det inte måste finnas separat larvindikering för varje separat utrustning.</p> <p>2. LFV har genom hemställan (LFV D-2021-232369) skickat in förslag till Transportstyrelsen på ändring av 3 Kap 16 § som ännu inte har besvarats. LFV önskar en dialog med Transportstyrelsen för att på sikt kunna utnyttja kraftsystemen mer optimerat tillsammans med våra drifhandböcker och ha möjlighet att bedriva flygtrafikledning längre än vad som är möjligt</p>	<p>1. Transportstyrelsen tackar för synpunkter.</p> <p>2. Kontakt tas med LFV gällande specifik fråga.</p>
Försvarsmakten	4 kap 30, 31, 34 §§	Den tillagda texten om SK40 i dessa paragrafer är tillfyllest.	Transportstyrelsen tackar för synpunkter.
LFV	4 kap 35 §	<p>1. Specialflyg är ett nytt begrepp i ATS-föreskriften. Definitionen av "Specialflyg" bör läggas till i 1 kap 3 § Definitioner och förkortningar.</p> <p>2. Definitionen för "Militärt luftfartyg" är enligt TSFS 2019:129 "Luftfartyg med militär registrering" – vilket kan tolkas som att även utländska militära luftfartyg ska erhålla friktionsvärden.</p>	<p>1. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen och undvika införande av nya begrepp.</p> <p>2. Militära luftfartyg <u>som begär</u> friktionsvärde ska erhålla detta om värdet finns tillgängligt.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p><i>Förslag:</i> Lägg till "Svenska militära luftfartyg" i den inledande meningen, varefter "militär" kan uteslutas i punktsatserna.</p> <p>3. Förslaget kan tolkas som att även militära helikoptrar ska delges friktionsvärden, vilket militära helikoptrar inte önskar. (Ref. FOM-A Gem)</p> <p><i>Förslag till avslutande mening:</i> Helikopter delges endast friktionsvärden eller RCR på begäran.</p>	<p>3. Militära luftfartyg som begär friktionsvärde ska erhålla detta om värdet finns tillgängligt.</p>
LFV	5 Kap 2 §	<p>1. Det bör förtydligas att klareringen enbart gäller i kontrollerat luftrum, vilket även bör framgå av AIP samt Trafikregler för luftfart (TSFS 2020:59).</p> <p><i>Förslag:</i> En klarering som innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett restriktionsområde eller farligt område i kontrollerat luftrum innefattar även tillstånd att passera detta område.</p> <p>2. Geografisk UAS-zon är ett nytt begrepp som introduceras i föreskriften. Bör geografisk UAS-zon läggas till i 5 Kap 2§ utöver redan nämnda R- och D-områden?</p>	<p>1. Transportstyrelsen anser inte att det behöver förklaras att klarering enbart kan ges i kontrollerad luft.</p> <p>2. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen och undvika införande av nya begrepp.</p>
LFV	5 Kap 12 §	<p>Finns det möjlighet att korrigera så att det räcker med en fartskillnad på 50 kt? 55 kt kommer väl från avrundningen av 100 km/h? 50 kt skulle vara bättre anpassat till hur militär trafik normalt fartregleras.</p>	<p>Föreskriften uppdateras enligt förslag.</p>
LFV	5 Kap 14a §	<p>1. En uppskattad förändring, men som kommer att kräva en del arbete så som ändringshantering, förändrade avtal med flygsporklubbar och uppdatering av drifhandböcker.</p> <p>Transportstyrelsen skriver i konsekvensanalysen att i anslutning till att vårsäsongen för allmänflyget börjar, är det lämpligt att de nya reglerna om separation gentemot fallskärmshoppare är på plats, eftersom flygtrafikledningstjänsten då behöver anpassa sitt arbetssätt. LFV har svårt att bedöma tidsåtgång för det arbete som kommer krävas och det finns</p>	<p>1. Transportstyrelsen noterar synpunkt och föreslår att LFV vid nästa remiss även anger uppskattad tidsåtgång för införande.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>risk att LFV inte kommer kunna tillämpa denna paragraf fullt ut inför kommande säsong beroende på hur paragrafen till sist kommer vara formulerad, när föreskrift publiceras och träder ikraft.</p> <p>2. Enligt det nya stycket så behöver inte fallskärmsverksamheten informeras om Civ VFR som passerar. Det bör därför även läggas till att fallskärmsverksamheten ska känna till att trafik passerar. Detta kan tex. lösas genom trafikinformation men även genom avtal eller att den passerande VFR övergår till klubbfrekvens. <i>(Se förslag i punkt.3)</i></p> <p>3. LFV förordar att sista meningen skrivs om så att det framgår vad som ska göras istället för vad som inte behöver göras.</p> <p><i>Förslag:</i> <i>Civila luftfartyg som framförs enligt VFR under dager får tillåtas samtidigt som civil fallskärmshoppning under förutsättning att samtliga parter är informerade om varandra.</i></p> <p>4. LFV önskar ett förtydligande vad som gäller för militär trafik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Civ VFR vs Mil FSK • Mil VFR vs Mil FSK • Mil VFR vs Civ FSK <p>Enligt nuvarande text i föreskriften och liggande ändringsförslag så ska IFR-separation tas ut i samtliga ovanstående fall. Enligt det undantag som LFV har (TSL 2022-1010) får dock samtliga ovanstående gå intill gräns till område avgränsat för fallskärmshoppning fram till den 31 december 2025. För att förenkla för samtliga önskar LFV att detta undantag inarbetas i föreskriften så att samma regler gäller över tid och för alla ATS-leverantörer.</p> <p>5. Fastställd fraseologi för hur fallskärmshoppning ska hanteras för att uppfylla TSFS 2019:126 5 Kap 14a § saknas i fraseologiföreskriften</p>	<p>2. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. Trafikinformation ska alltid ges om lämpligt.</p> <p>3. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. Trafikinformation ska alltid ges om lämpligt.</p> <p>4. Enligt nuvarande text i föreskriften och befintligt ändringsförslag så ska IFR-separation tas ut i samtliga fall med militär fallskärmshoppning enligt önskemål från Försvarmakten.</p> <p>LFV's undantag (TSL 2023-1010) gäller fortsatt.</p> <p>5. Fraseologi finns enligt TSFS 2019:36, 4 kap. 20§. För att informera VFR om pågående</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		(TSFS 2019:36) och bör tas fram för att skapa en enhetlig hantering i Sverige.	fallskärmsverksamhet, så används fraseologi för trafikinformation, alternativt klartext.
Linköpings fallskämsklubb	5 kap 14a §	Jag är främst intresserad av kap 14 a, och noterar nya tillägget där för luftfartyg som framförs enligt VFR under dager inte kräver separation från ATS utan bara information om fällning av hoppare. Detta kommer underlätta oerhört för oss i Linköpings fallskämsklubb och flera andra klubbar i Sverige.	Transportstyrelsen tackar för synpunkter.
ACR Aviation Capacity Resources AB	Kap 5 14a §	Gällande separation till fallskärmshoppning så ställer vi oss frågande till varför undantaget endast gäller civila luftfartyg och civil fallskärmshoppning. Vidare är definitionen av civil fallskärmshoppning oklar då det förekommer att Försvarmakten bedriver fallskärmshoppning från civilregistrerade luftfartyg. I dessa fall är det inte säkert att ATS har kunskap om vilken typ av verksamhet som bedrivs. Förslagsvis tas "civil" bort helt alternativt att "civil fallskärmshoppning" ändras till "fallskärmshoppning från civila luftfartyg".	Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. Enligt nuvarande text i föreskriften och befintligt ändringsförslag så ska IFR-separation tas ut i samtliga fall med militär fallskärmshoppning, detta enligt önskemål från Försvarmakten. Försvarmakten har rutiner för att säkerställa att ATS är medvetna om vilken verksamhet som bedrivs.
ACR Aviation Capacity Resources AB	Kap 5 14b §	Gällande avgränsade områden för obemannad luftfart så ställer vi oss för det första frågande till vilken typ av avgränsat område som avses. I de fall flygtrafikledningstjänsten själva upprättar ett område så torde varken punkt 1 eller 2 vara aktuella då det i dessa fall mest troligt rör sig om ett publicerat R-område. Vidare anser vi, med hänsyn till omvärldsläget, att undantaget i punkt 2 även bör gälla vid skarp verksamhet. Vi föreslår även att ett tredje undantag läggs till gällande om det bemannade och det obemannade luftfartyget deltar i samma skarpa SAR-verksamhet under ledning av JRCC.	Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. Paragrafen handlar om de områden ATS upprättar. Operativa tillstånd för viss verksamhet kan ges av Transportstyrelsen, men dessa kommer inte regleras i föreskrift som ACR föreslår för JRCC.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
KSAK	Kap 5 14b §	Vi önskar lättnad för tillträde till avgränsat område. Vid upprättande av avgränsande område som upprättas av flygtrafikledningstjänsten bör också densamma (ATS) kunna ge tillstånd för att bemannade luftfartyg erhåller tillträde till avgränsat område. Dvs att det inte bara är Transportstyrelsen som kan ge undantag för bemannande luftfartyg tillträde i avgränsat område.	Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. Transportstyrelsen kommer inte ge ett generellt godkännande för att blanda obemannad och bemannad luftfart i kontrollerad luft. Operativa tillstånd för viss verksamhet kan ges av Transportstyrelsen.
LFV	5 Kap 14b §	Den nya paragrafen är svårläst och kan tolkats på många olika sätt. 1. Transportstyrelsens kommentar till ändring är att paragrafen läggs till för att inte blanda bemannad och obemannad luftfart i sektorer. Paragrafen gör dock det motsatta och öppnar upp möjligheten att blanda bemannade med obemannade. 2. Vilka områden upprättade av flygtrafikledningstjänsten är det som Transportstyrelsen ger tillstånd för obemannade och bemannade att flyga tillsammans i? 3. Hur kommer dessa tillstånd att utformas? Ges ett tillstånd generellt för det aktuella ATS:et, på "case-by-case-basis" per upprättat område eller per flygning eller kommer tillstånden vara riktade till de som flyger? Kommer det att finnas generellt tillstånd för vissa företag/myndigheter? Om tillstånd ges till de som flyger obemannade – måste ATS i så fall känna till att tillstånd finns innan obemannat och bemannat "blandas" och hur får ATS i så fall kännedom om detta? Räcker det med att de involverade luftfartygen meddelar att de vill flyga tillsammans eller måste ATS först kontrollera att tillstånd från Transportstyrelsen finns? Det är även otydligt om statsluftfartyg täcks in av punktsats 1. Om statsluftfartyg alltid får blandas önskar LFV att paragrafen tydligt kompletteras med detta.	1. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. 2. Paragrafen omhändertar endast de områden där ATS har upprättat ett område för obemannade luftfartyg. Operativa tillstånd för viss verksamhet kan ges av Transportstyrelsen . 3. Operativa tillstånd för viss verksamhet kan ges av Transportstyrelsen. Statsluftfart har inget generellt undantag för att blanda obemannade och bemannade luftfartyg.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
ACR Aviation Capacity Resources AB	Kap 5 14c §	<p>Gällande avgränsat område för flygning med obemannat luftfartyg så tolkar vi det som att denna paragraf gäller de områden som upprättas av ATS. Detta bör i så fall förtydligas.</p> <p>Vi undrar också hur redan upprättade sektorer med godkända procedurseparationer påverkas? Om dessa behöver göras om så skulle det innebära en inte obetydlig kostnad. Det skulle dessutom inte hinna göras innan föreskriften träder i kraft vilket innebär restriktioner för luftrumets brukare.</p>	<p>Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen.</p> <p>Transportstyrelsen anser generellt att beslut fattas på grunder i den lagstiftning som är gällande när beslutet fattas. Om nya sektorer, eller ändringar till procedurseparationer görs ska de nya kraven följas.</p>
LFV	5 Kap 14c §	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se kommentar 5. Det borde vara tydligt reglerat vilka buffertar som måste finnas för samtliga områden/verksamheter och därefter en styrning och enhetlig separation till dessa. 2. Många befintliga UAS-sektorer kommer behöva ses över vilket kommer generera en hel del arbete för LFV. Oklart hur detta ska bekostas. 3. Är det Transportstyrelsens avsikt att endast ett obemannat luftfartyg får flyga inom respektive område eller är det tillåtet med flera obemannade luftfartyg inom samma område? 4. Paragrafen beskriver vilken buffert som ska finnas i sidled. Krävs ingen buffert i höjded? 5. Geografiska UAS-zoner är ett nytt begrepp i ATS-föreskriften och förekommer inte bland begreppsförklaringarna i 1 Kap § 3. Hade varit önskvärt om ändringen av TSFS 2017:110 hade funnits att tillgå i samband med denna externremiss då geografiska UAS-zoner genererade ett antal frågeställningar från LFV i samband med externremissen av TSFS 2017:110. 6. Vad gäller i de fall som området faktiskt är en geografisk UAS-zon? Ska samma 0,5 NM tillämpas av drönaroperatören även där? Eller är det 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Noterat. 2. Befintliga UAS sektorer behöver inte uppdateras. 3. ATS separerar inte verksamhet med obemannad luftfart inbördes. Sektorer kan överlappa och flera obemannade luftfartyg kan befinna sig i samma sektor om den som upprättat sektorn finner det lämpligt. 4. Minimiseparation i höjded till aktivitet beskrivs i 5 kap 18 § och inkluderar även VFR. 5. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. 6. Transportstyrelsen föreslår ny skrivning för att förtydliga paragrafen. <p>En geografisk UAS zon (Geozon) en del av luftrummet som inrättats av den behöriga myndigheten för att</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>då den bemannade luftfarten som måste hålla avstånd till den Geografiska UAS-zonens yttre gräns? Och i så fall vilket avstånd?</p> <p>7. Den nya paragrafen kommer få stor inverkan på samhällsnyttan. Med tanke på t.ex. det ökade antalet med polisdrönare som saknar prioritet såvida de inte utför ett räddningsuppdrag, kommer ATS oftare hamna i prioriteringssvårigheter.</p>	<p>underlätta, begränsa eller utesluta drift av UAS. Begreppet tas bort ur ATS föreskrift.</p> <p>7. Noterat</p>
LFV	5 Kap 15 §	<p>LFV anser att det är olyckligt att det nationella undantaget att VFR ska separeras gentemot VFR under mörker bibehålls.</p> <p>Då LFV har ACC-sektorer med stor geografisk utsträckning, där mörker infaller vid avsevärt olika tidpunkter i samma sektor, är separationen också svår att tillämpa.</p>	Noterat
LFV	5 Kap 18 §	<p>1. Se kommentar gällande riskområde 1 Kap 3 §. Riskområde är ett begrepp som även används vid civil sprängverksamhet. Begreppet riskområde kan täckas in av "aktivitet" – men kommer ev. skapa otydlighet.</p> <p>2. Inkluderar "annat område" även Geografisk UAS-zon? Om inte vad är avståndet för en sådan i så fall? Riskerar inte kombinationen av relativt omfattande begränsningar i såväl sidled som i höjdlid i princip användningen av geografiska UAS-zoner i flygplatsnära områden? Har man då inte gått miste om en del av syftet med geografiska UAS-zoner?</p> <p>3. I sista stycket: Menar Transportstyrelsen att det ska stå VFR i mörker, eller Speciell VFR eller både och?</p>	<p>1. Transportstyrelsen håller inte med om att det blir otydligt.</p> <p>2. Geografisk UAS-zon tas bort ur föreskrift</p> <p>3. Paragrafen uppdateras för att förtydliga att det gäller all VFR flygning.</p>
LFV	5 Kap 26 §	<p>Då EASA föreslår genom NPA 2023-08 att byta ut begreppet "Reduction in separation minima in the vicinity of aerodromes" till "Visual or own separation in the vicinity of aerodromes" i (EU) 2017/373 bör begreppet "Visuell separation" ses över i föreskriften. EASA använder begreppet "visuell separation" för ATS och "egen separation" mellan luftfartyg.</p>	<p>Transportstyrelsen tackar för synpunkt och överväger ändring vid nästa uppdatering av föreskriften.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		LFV föreslår att "visuell separation" ersätts med "egen separation" för att använda samma terminologi som EASA.	
LFV	5 Kap 38 §	LFV välkomnar ändringen, men ändringen kommer kräva en del arbete då formuleringarna är väldigt olika.	Noterat.
LFV	5 Kap 42 §	LFV välkomnar ändringen, men ändringen kommer kräva en del arbete då formuleringarna är väldigt olika.	Noterat.
ACR Aviation Capacity Resources AB	Kap 5 45 § och 45a §	Gällande ATS kontroll av avstånd till sättpunkt vid militär inflygning så säger 45 § och 45a § samma sak förutom att den första endast gäller TP84 och JAS39. 45 a § täcker alltså in även 45 § varför endast 45 a behövs. Vidare bör formuleringen "militär pilot" ändras till "pilot i ett militärt luftfartyg" då ATS vanligtvis inte har kännedom om en pilot är militär eller civil.	Rubrikerna till Kap 5. 45§ <i>TILS-inflygning</i> och Kap 5. 45a§ <i>NAV-inflygning</i> är inte ändrade och står därför inte med i ändringsföreskrift. Rubrikerna tydliggör att det gäller olika inflygningsmetoder. Tack för synpunkt. Transportstyrelsen ändrar inte nuvarande skrivning då detta även skulle påverka 45 b vilken inte är föremål för remiss.
Försvarsmakten	5 Kap 45§	I den andra meningen kan Tp84 skrivas ihop, alltså att ett mellanslag tas bort från meningen i förslaget.	Tack för synpunkt paragrafen ändras.
ACR Aviation Capacity Resources AB	Kap 5. 49 § och 50 §	Gällande militära rörelser på manöverområdet så är skrivningen otydlig. Vad avses med "flygtrafikledningstjänst utövas för endast militär flygplatstrafik"? Är det militära ATS (som ju även kan ha viss civil trafik) eller gäller det alla ATS men som vid ett givet tillfälle endast har militär flygplatstrafik? Avser 49 § reducerad sikt pga väder och 50 § är ett undantag gällande fysiska hinder?	Paragrafen uppdateras för att förtydliga att det gäller flygplatskontrolltjänst för militär luftfart. Detta gäller alltså på alla platser flygplatskontrolltjänst hanterar militär luftfart. Paragraferna hanterar visuell övervakning av manöverområdet.
Försvarsmakten	5 kap 66 och 67§§	Den tillagda texten om SK40 i dessa paragrafer är tillfyllest.	Transportstyrelsen tackar för synpunkter.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
KSAK		<p><i>Krav på lättnader avseende separation mellan IFR och VFR trafik</i></p> <p>Vi ser en fortsatt hög flygsäkerhetsrisk med en allt för kraftfull separation av bemannade luftfartyg mellan IFR och VFR trafik. Till KSAK kommer det rapporter om separationer upp till 15-20 minuter vilket vi anser försämrar betydligt flygsäkerheten (speciellt för MTOM under 600kg). Att landa VFR, från holding till fullstopp, med ett luftfartyg under MTOM 1995kg tar oftast bara ett par minuter (3-5 min). Vi förordar maximalt 10 minuter separation mellan IFR och VFR. Undantag bör kunna göras åt båda förhållande, dvs kortare och längre separation ska vara möjliggörande.</p>	Lokala ATS enheter applicerar separation beroende på trafikbild och utifrån lokala förutsättningar. Detta regleras inte i ATS föreskrift.
KSAK		<p><i>Reflektion av trafikflygledningstjänstens arbetssätt</i></p> <p>Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken fungerar operativt i luften utifrån flygförare (PIC). Det är möjligt att trafikledningstjänstens trafikledare bör öka kompetensen av operativa erfarenheter av framdrift av bemannade luftfartyg för att erhålla erfarenheterna och kunskaper om allmänflyget i allt större utsträckning än vad som görs idag. Ett förslag kan vara att ATS utbildningen omfattas av en respektive VFR och respektive IFR flygning från A till Bom ca 2,5 timmar, totalt 5,0 timmar i luften. Jämför tidigare trafikledares möjligheter till att erhålla flygcertifikat.</p> <p>Vi uppskattar möjligheten att kunna få svara på denna remiss.</p>	Noterat.

Sändlista

AB Dalaflyget

ACR AB

AFAB

EPN

European Air Cargo AB

Fallskärmsförbundet

Flygsportförbundet

Försvarmakten

Hagfors kommun

Hemavan Tärnaby flygplats AB

Härjedalens kommun Sveg

Höga Kusten Airport AB Kramfors

Luftfartsverket

Lycksele flygplats AB

Pajala kommun

SDATS

South Lapland Airport AB (Vilhelmina)