

Regelkrav	Nuvarande text	Ändring	Kommentar	Uppdatering 240307	Kommentar
<b>Kap 1</b>					
3 §	riskområde - område där skador kan uppstå vid viss verksamhet	Tas bort ur föreskrift	Riskområde militär term som enbart används på ett ställe i föreskriften, tas bort ur föreskrift. Se även Kap 5, 18§		
3 §	övervakningstjänst - tjänst som utövas med hjälp av ett övervaknings system, till exempel SSR, PSR, ADS-B eller annat jämförbart markbaserat system, som möjliggör identi fiering av luftfartyg	övervakningstjänst - tjänst som möjliggör identifiering av luftfartyg och som utövas med hjälp av SSR, PSR, ADS-B eller annat jämförbart markbaserat övervakningssystem	Bättre definition. Finns inte tydligt definierat i (EU) 2017/373 eller (EU) 923/2012.		
4 §	Utöver de EU-förordningar som anges i 1 § ska den som utövar flyg trafikledningstjänst uppfylla de bestämmelser som är tillämpliga för tjänsten och luftrummet i fråga och som anges i följande ICAO-dokument: 1. ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, inklusive alla godkända ändringar till och med nr 9, 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. /.../	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. ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, inklusive alla godkända ändringar till och med nr 11. /.../	Doc 4444 inarbetas upp till idag gällande revision 11. Vad gäller fraseologi för SID och STAR finns regelförslag opinion 2/2023 som kommer inarbета detta i SERA från att tidigare varit utelämnat i EU förordningar. Skrivning om SID och STAR tas alltså bort.	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. 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. /.../	Vad gäller fraseologi för SID och STAR finns regelförslag opinion 2/2023 som kommer inarbета detta i SERA från att tidigare varit utelämnat i EU förordningar. Skrivning om SID och STAR behålls tills EU reglering finns fastställd.
<b>Kap 2</b>					
1a §		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	Inarbetning av krav för att säkerställa "sterilt koncept för flygtrafikledningstjänst". Jämför med MFL Nr 2-2014 Sterilt koncept inom flygtrafikledningstjänsten och		
4 §	Leverantörer av flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) ska ha ett program för att följa upp om den personal som har arbetsuppgifter som kan påverka flyg-säkerheten använder psykoaktiva substanser. Programmet ska omfatta 1. övervakning av AFIS-personal, och 2. möjligheter till rådgivning för AFIS-personal som tar mediciner .	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.	Paragraf ändrad till att gälla alla leverantörer av flyginformationstjänst, inte bara AFIS.		
<b>Kap 3</b>					
1 §	Passning av nödfrekvens ska utföras på samtliga flygplatser där flygtrafikledningstjänst utövas. Vid tillämpning av rörligt baskoncept ska passning av nödfrekvens ske från minst en arbetsposition.	Vid tillämpning av rörligt baskoncept ska passning av nödfrekvens ske från minst en arbetsposition.	Dubbelreglering. Första delen av paragrafen täcks redan av SERA 14080 b)		

17 §	När reservkraften är i drift, ska detta indikeras på ett tydligt sätt. Larmindikeringen ska vara separat för varje utrustning, även om det finns ett huvudlarm.	När reservkraften är i drift ska detta indikeras på ett tydligt sätt. Det ska framgå vilken teknisk utrustning som drivs av reservkraft.	Ändrad för att tydliggöra att det viktiga är att det av larmet framgår vilken utrustning som drivs av reservkraft, inte nödvändigtvis att det finns larmindikeringar på allt.		
<b>Kap 4</b>					
2 §	Flygtrafikledningsenheten ska underrätta Tullverkets underrättelse och kommunikationscentral om ändrings-, försenings- och annullerings meddelanden till tidigare inlämnade färdplaner, om meddelandena inte sänds via luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN, Aeronautical Fixed Telecommunication Network). Detta gäller inte för luftfartyg i linjefart.	Om ett ändrings-, försenings- eller annulleringsmeddelande inte sänds via luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN, Aeronautical Fixed Telecommunication Network), ska flygtrafikledningsenheten underrätta Tullverkets ledningscentral om meddelandet. Detta gäller inte för luftfartyg i linjefart.	Ändrad benämning på tullverket. Ändrad skrivning, ingen ändring i sak.		
3 §	Flygtrafikledningsenheten ska på begäran av ett luftfartygs befälhavare eller operatör underrätta Tullverkets underrättelse- och kommunikations central om ändringar av den beräknade ankomsttiden. Detta gäller inte för luftfartyg i linjefart.	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.	Ändrad benämning på tullverket, ingen ändring i sak.		
4 §	En lokal flygtrafikledningsenhet som 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 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 underrättelse- och kommunikationscentral.	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.	Ändrad benämning på tullverket. Ändrad skrivning, ingen ändring i sak.		

29 §	<p>Följande upplysningar ska lämnas till avgående militära luftfartyg som begär "start-up":</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bana för start.</li> <li>2. Markvindens riktning och hastighet, inklusive betydelsefulla variationer.</li> <li>3. Sikten i start- och utflygningsområdet om den är lägre än 10 km, eller tillämpligt tillgängligt RVR-värde för bana för start.</li> <li>4. Lufttemperatur.</li> <li>5. Höjdmätarinställning (QNH).</li> <li>6. Rätt tid, dock endast på begäran.</li> </ol>	<p>Följande upplysningar ska lämnas till avgående militära luftfartyg som begär "start-up":</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bana för start.</li> <li>2. Markvindens riktning och hastighet, inklusive betydelsefulla variationer.</li> <li>3. Sikten i start- och utflygningsområdet om den är lägre än 10 km, eller tillämpligt tillgängligt RVR-värde för bana för start.</li> <li>4. Lufttemperatur.</li> <li>5. Höjdmätarinställning (QNH).</li> <li>6. Rätt tid, endast på begäran.</li> </ol>	"dock" är borttaget ur 6.		
30 §	<p>Till avgående militära luftfartyg som inte begär "start-up" ska följande upplysningar lämnas, i förekommande fall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bana för start.</li> <li>2. Höjdmätarinställning (QNH).</li> <li>3. Medvindskomposant.</li> <li>4. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.</li> <li>5. Risk för motoris för jetflygplanen Sk60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.</li> </ol>	<p>Till avgående militära luftfartyg som inte begär "start-up" ska följande upplysningar lämnas, i förekommande fall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bana för start.</li> <li>2. Höjdmätarinställning (QNH).</li> <li>3. Medvindskomposant.</li> <li>4. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.</li> <li>5. Risk för motoris för flygplanen Sk40, Sk60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.</li> </ol>	5. risk för motoris också till plan av typ Sk40.		
31 §	<p>Följande upplysningar ska lämnas till ankommande militära luftfartyg, i förekommande fall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. MET REPORT.</li> <li>2. Medvindskomposant.</li> <li>3. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.</li> <li>4. Risk för motoris för jetflygplanen Sk60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.</li> <li>5. Säkerhetshöjd eller minima för aktuellt militärt inflygningshjälpmedel.</li> <li>6. Utkurs och inkurs.</li> </ol>	<p>Följande upplysningar ska lämnas till ankommande militära luftfartyg, i förekommande fall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. MET REPORT. För flygplanstyperna Sk40, Sk60 och JAS39 får temperatur och daggpunkt utelämnas.</li> <li>2. Medvindskomposant.</li> <li>3. Sidvindskomposant på begäran eller när denna bedöms kunna påverka flygsäkerheten.</li> <li>4. Risk för motoris för flygplanen Sk40, Sk60 och JAS39, när sådan information finns tillgänglig.</li> <li>5. Säkerhetshöjd eller minima för aktuellt militärt inflygningshjälpmedel.</li> <li>6. Utkurs och inkurs.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. MET report får till vissa flygplanstyper utelämnas temperatur och daggpunkt.</li> <li>4. risk för motoris också till plan av typ Sk40.</li> </ol>		

34 §	Kort före landning med militära jetflygplan av typen 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.	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.	Infört skolflyg Sk40.		
35 §		När friktionsvärden finns tillgängliga ska dessa lämnas till följande luftfartyg: 1. Avgående och ankommande militära luftfartyg, förutom transportflyg och specialflyg, när något friktionsvärde understiger 0,40. 2. Transportflyg och specialflyg på begäran. När uppgifter om friktionsvärden inte lämnas till luftfartyg enligt första stycket ska rapport om banförhållanden (RCR) lämnas när sådan information finns tillgänglig.	Ny §. Vissa flygplatser har avtal med försvarsmakten att friktionsvärden ska lämnas. Om uppgiften finns kan ATS lämna värdet till MIL luftfart.	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.	Använder redan etablerade begrepp s istället för att införa nya begrepp som specialflyg och transportflyg.
<b>Kap 5</b>					
2a §		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.	Ny paragraf . Etablerat tillvägagångssätt som funnits beskrivet i AIP, men har inte funnits i reglering tidigare.		
5a §		Militära luftfartyg får klareras för speciell VFR-flygning oavsett väderförhållanden.	I (EU) 2017/373 ATS.TR.270, finns väderminima för flygningar speciell VFR. Dessa gäller inte militär luftfart vilket istället tydliggörs i den nya paragrafen.		

12 §	Flygkontrollenheten ska dela upp militära luftfartyg som flyger i en formation på förbandsschefens eller förbands-medlems begäran. Formationen betraktas som enskilda enheter omedelbart efter uppdelningen och separation ska snarast möjligt upprättas mellan dem.	Flygkontrollenheten ska, på förbandsschefens eller en förbands-medlems 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 55 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.	Tillåtna metoder för uppdelning av militära luftfartyg från formationsflygning.	12 § Flygkontrollenheten ska, på förbandsschefens eller en förbands-medlems 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.	Ändrat från <i>minst 55 kt</i> till <i>minst 50 kt</i> , då detta är mer användarvänligt.
<b>Rubrik</b>		<b>Minimiseparationer</b>	Rubrik flyttas upp från innan 15§ till närmast efter 14§.		
<i>Underrubrik</i>		<i>Separation till fallskärmshoppning</i>	Ny underrubrik innan 14a §		
14a §	Vid fallskärmshoppning i kontrollerat luftrum ska flygtrafik ledningen säkerställa separation mellan luftfartyg som inte är fällande luftfartyg och fallskärmshoppare. Separationen ska utgöras av samma avstånd som gäller mellan två luftfartyg som flyger IFR. (TSFS 2021:129)	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. Ett civilt luftfartyg som framförs enligt VFR under dager behöver inte separeras till civil fallskärmshoppning under förutsättning att luftfartyget erhåller trafikinformation om fallskärmsverksamheten.	Ändrad skrivning för att tillgängliggöra luftrum för alla intressenter.	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. <b>Civila luftfartyg som framförs enligt VFR under dager får tillåtas samtidigt som civil fallskärmshoppning under förutsättning att luftfartygen erhåller trafikinformation.</b>	Ändrar enligt förslag och tydliggör att trafikinformation ska ges.
<i>Underrubrik</i>		<i>Avgrensade områden för obemannad luftfart</i>	Ny underrubrik innan 14b §		

14b §		När ett avgränsat område i kontrollerat luftrum upprättas av flygtrafikledningstjänsten och det finns ett obemannat luftfartyg i det avgränsade området, får bemannade luftfartyg förekomma inom området endast om: 1. Transportstyrelsen har gett särskilt tillstånd för detta, eller 2. det bemannade luftfartyget är militärt och ingår i samma övning som det obemannade luftfartyget.	Ny paragraf . För att inte blanda bemannade och obemannad luftfart i sektorer.	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.	Grundregel att inte blanda obemannad och bemannad trafik. Vissa organisationer har operativa tillstånd som är godkända av TS.  När ATS upprättar en sektor för militär trafik har Försvarsmakten ett eget ansvar för militär trafik inbördes.
14c §		När ett avgränsat område för flygning med ett obemannat luftfartyg upprättats i ett kontrollerat luftrum och området inte utgörs av restriktions-område, farligt område eller geografisk UAS-zon ska det avgränsade området utformas så att det obemannade luftfartyget inte kommer att framföras närmare än 0,5 NM från gränsen till det kontrollerade luftrummet.	Ny paragraf . För att inte blanda bemannade och obemannad luftfart i sektorer.	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 <b>0,1 NM</b> från områdets gräns mot övrigt kontrollerat luftrum.	Tar bort skrivning om vilka områden det inte gäller. Buffert sänks till 0,1 NM efter remisskommentarer. Befintliga områden är redan beslutade på gällande regelverk och behöver alltså inte uppdateras förrän de ska ändras .
Rubrik	<b>Minimiseparationer</b>		Rubrik flyttas upp till efter 14§.		
15 §	Minimiseparation i höjddled som ska tillämpas under FL 290 förutom i kontrollzon är följande "tabell"	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.	Del av paragraf finns reglerad i (EU) 2017/373 ATS.TR.210 (c) (1) , Att luftfartyg får framföras i VFR mörker är ett nationellt beslut, nationellt tilläggskrav att separation då ska säkerställas behålls i föreskrift. Tabell stryks.		
16 §	Minimiseparation i höjddled som ska tillämpas i kontrollzon är följande: "tabell" För militära luftfartyg inbördes ska 500 ft minimiseparation i höjddled mellan VFR och IFR tillämpas.	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.	Skrivning för civil luftfart regleras i (EU) 2017/373 ATS.TR.210 (c) (1) och tas bort ur föreskrift. Ändrad skrivning gällande militär luftfart. Tabell stryks.		

18 §	<p>Minimiseparation i höjddled till ett riskområde eller aktivitet inom ett restriktionsområde, farligt område eller annat område, som har avgränsats för specifik verksamhet, ska utgöras av samma avstånd som gäller mellan två luftfartyg inom den aktuella luftrumsklassen. Minimiseparation i höjddled till ett riskområde eller aktivitet inom ett restriktionsområde eller ett farligt område inom ett luftrum där RVSM tillämpas, ska utgöras av 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 som flyger upp till 120 m över marken ska utgöras av 1 000 ft för en IFR-flygning och 500 ft för en VFR-flygning</p>	<p>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 eller VFR i mörker.</p>	<p>Riskområde är en militär term, tas bort ur föreskrift. Se även Kap 1, 3§ Definitioner. Separation för speciell VFR till område där det finns ett obemannat luftfartyg läggs till.</p>	<p>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.</p>	<p>Tar bort VFR mörker. Luftfartyg som framförs VFR inkluderar VFR, VFR mörker och Special VFR.</p>
19 §	<p>När flera luftfartyg som samtidigt befinner sig i stigning eller plané ska separeras i höjddled, kan detta ske genom att flygledaren lägger restriktioner på luftfartygens stig- eller sjunkhastighet. Förfarandet får tillämpas när samtliga villkor nedan är uppfyllda:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Luftfartygen ska i utgångsläget vara separerade i höjddled med minst tillämpligt separationsminima. Om det är känt att det förekommer svår tur bulens, ska separationen i höjddled i utgångsläget dock vara minst dubbel så stor som den föreskrivna minimiseparationen.</li> <li>2. Luftfartygen ska tilldelas sådana stig- eller sjunkhastigheter att separationen blir konstant eller ökande.</li> <li>3. De stig- eller sjunkhastigheter som väljs ska vara rimliga för den berörda typen av luftfartyg. Om det råder tveksamhet beträffande ett luftfartygs möjlighet att hålla avsedd stig- eller sjunkhastighet, ska befälhava rens bekräftelse inhämtas innan en klarering för höjdändringen lämnas.</li> </ol>		<p>Paragrafen tas bort, täcks av (EU) 2017/373 AMC3 ATS.TR.210(a)(3).</p>		

38 §	Vektorering av en IFR-flygning ska inte ske på lägre flyghöjd än lägsta vektoreringshöjd.		Paragrafen stryks ur föreskriften täcks av (EU) 2017/373 ATS.TR.155(b)(2)(ii)(A)		
39 §	Leverantören av flygkontrolltjänst ska fastställa den lägsta vektoreringshöjden inom sitt ansvarsområde. Leverantören ansvarar även för att underlag gällande den fastställda lägsta vektoreringshöjden lämnas för publicering i IAIP.	Leverantören av flygkontrolltjänst ansvarar för att underlag gällande den fastställda lägsta vektoreringshöjden lämnas för publicering i IAIP.	Paragrafen ändras, delar täcks av (EU) 2017/373 ATS.TR.155(b)(2)(ii)(A) Ansvaret för publicering finns kvar.		
42 §	Lägsta vektoreringshöjd ska vara högre än undersidan på normal täckning för övervakningstjänst.		Paragrafen stryks ur föreskriften täcks av (EU) 2017/373 ATS.TR.155(b)(1)		
45 §	Vid vektorering för TILS med de militära flygplanstyperna Tp 84 och JAS39 ska flygledaren, efter att piloten meddelat etablerad och avstånd kontrollera att avståndet är rimligt .	När en militär pilot anmäler etablerad och avståndet till sättpunkt ska flygledaren, om övervakningstjänst utövas, för flygplanstyperna Tp 84 och JAS39 kontrollera att avståndet är rimligt och kvittera.	Tillägg, endast om uppgiften går att ta fram kan flygledare kontrollera rimligheten.		
45 a §	När en militär pilot anmäler etablerad och avståndet till sättpunkt ska flygledaren kontrollera att avståndet är rimligt och kvittera.	När en militär pilot anmäler etablerad och avståndet till sättpunkt ska flygledaren, om övervakningstjänst utövas, kontrollera att avståndet är rimligt och kvittera.	Tillägg, endast om uppgiften går att ta fram kan flygledare kontrollera rimligheten.		
49 §	När flygtrafikledningstjänst utövas för flygplatstrafik och hela eller delar av manöverområdet inte kan övervakas visuellt, får maximalt en luftfartygsrörelse 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 rörelser tillåtas efter godkännande från Transportstyrelsen.	När flygtrafikledningstjänst utövas för endast militär flygplatstrafik och hela eller delar av manöverområdet inte kan övervakas visuellt, får maximalt ett luftfartyg eller ett 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.	Paragraf struktureras om då delar täcks av (EU) 2017/373 ATS.TR.265. Formulering om rörelser ändrad till luftfartyg för att förtydliga.	49 § När <b>flygplatskontrolltjänst</b> 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.	Ändrar till flygplatskontrolltjänst för tydlighetens skull.



50 §	När flygtrafikledningstjänst utövas för flygplatstrafik, men delar av manöverområdet inte kan övervakas visuellt på grund av fysiska hinder som byggnader, träd eller dylikt, får flera samtidiga militära luftfartygs- och fordonsrörelser tillåtas.	När flygtrafikledningstjänst utövas för flygplatstrafik, 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.	Formulering om rörelser ändrad till luftfartyg för att förtydliga.	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.	Ändrar till flygplatskontrolltjänst för tydlighetens skull.
66 §	Klarering för start får lämnas till avgående militära jetflygplan 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 jetflygplan 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.	SK40 införs i paragrafen.		
67 §	Klarering för landning får lämnas till militära jetflygplan 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 jetflygplan 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.	SK40 införs i paragrafen.		
Kap 6	<b>6 kap. Utövande av flyginformationstjänst (FIS)</b>		Rubriken stryks, all reglering finns idag i (EU) 2017/373.		

2 §	Under vissa omständigheter får utövande av flyginformationstjänst ha företräde framför utövande av flygkontrolltjänst.		Paragrafen stryks täcks av (EU) 2017/373 ATS.TR.300(b).		
	<p><i>Allmänna råd</i>  <i>Exempel på omständigheter där utövande av flyginformationstjänst kan ha företräde framför utövande av flygkontrolltjänst kan vara information om vindskjuvning till ett luftfartyg på final eller trafik information i syfte att förhindra att två luftfartyg kommer för nära varandra.</i></p>		Allmänna råd stryks täcks av (EU) 2017/373 ATS.TR.300(b).		