

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:59) om trafikregler för luftfart

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
ACR Aviation Capacity Resources AB		ACR tackar för möjligheten att få påverka utformningen av trafikreglerna för luftfart, men har inga kommentarer på remissen. Vi ser fram emot en uppdaterad föreskrift.	Noterat.
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inte några synpunkter på remissen.	Noterat.
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har tagit del av remissen och har inga invändningar mot det föreslagna. Sjöfartsverket är positiva till den ändring som föreslås gällande tillägg av telefonnummer i färdplanen och kan på förfrågan bistå med den statistik som föreslås under uppföljning och utvärdering i konsekvensutredningen.	Noterat.
LFV	Allmänt	<p>Generellt är det bra att Transportstyrelsen har lagt in hänvisningar till olika SERA-moment i bilagan med översikt av ändringarna till TSFS 2020:59. Det hjälper läsaren att förstå hur regelverken hänger ihop och underlättar att hitta korrekt och relevant regeltext i SERA. Det hade varit önskvärt att Transportstyrelsen gjort det på alla moment.</p> <p>LFV saknar skrivning i TSFS om "godkännande av färdplan" och att flygning inte bör ske innan färdplanen är godkänd.</p>	Noterat. <p>Dessa föreskrifter kompletterar SERA-förordningen och där regleras färdplaner. I SERA.4013 (g) Acceptance of a flight plan finns detta redan behandlat och därför dubbelreglerar vi inte detta i föreskriften.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Generellt bra med hänvisning till remiss för TSFS 2018:98 samt förklaring till varför momenten ändras.</p> <p>LFV uppskattar Transportstyrelsen arbete med hänvisningar till andra regelverk vilket sparar oss en hel del tid att söka förståelse till ändringarna.</p> <p>LFV uppskattar att AIP Sweden kommer att uppdateras med det regelverk som gäller för färdplanshantering i samband med att denna föreskrift träder i kraft. LFV anser att det är olyckligt att inte TSFS och AIP uppdaterades när SERA-förordningen trädde i kraft. Det är svårt för brukaren att göra rätt när olika föreskrifter säger olika saker. LFV förordar att Transportstyrelsen framöver uppdaterar både TSFS och AIP samtidigt som varje ändring av SERA-förordningen träder i kraft.</p> <p>TS bör beakta att ta med befintlig text från AIP som arbetas fram i samarbete mellan LFV FPC och Transportstyrelsen vid den senaste uppdateringen av AIP.</p> <p>LFV FPC erbjuder sig att bistå Transportstyrelsen i arbetet med att uppdatera AIP ENR 1.10 gällande färdplanering.</p>	<p>Noterat</p> <p>Noterat</p> <p>Noterat</p> <p>Noterat</p> <p>Transportstyrelsen har kommunicerat med LFV om ett förtydligande av remissvaret och beaktar synpunkterna i det framtida arbetet</p> <p>Noterat</p>
TS/SLoh		<p>Begreppet "specifik flygverksamhet" omnämns några gånger i förslaget. Det bör definieras vad som menas med det</p>	<p>Ej accepterat.</p> <p>Specifik flygverksamhet är inte detsamma som SPO. Specifik flygverksamhet i denna föreskrift avser aktörer som i det enskilda fallet flyger i ett specifikt luftrum, det vill</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			säga den som fått tillstånd att flyga i det aktuella luftrummet. Transportstyrelsen ser inget behov av att införa en ny definition då det framgår av de berörda paragraferna.
TS/SLoh	1 kap. 5§ Begrepp	Se nedan, diskrepansen kvarstår i den externa remissen. Ser bra ut, men det finns en diskrepans mellan definitionen för fjällområde med nya kravet på färdplan och § 18, kan inte se att ni tagit bort alternativet 'upplysning om flygning' i § 18.	Accepterat Justerar definitionen tillbaka till den gällande då formen för informationen redan regleras i 18 §.
TS/SLoh	1 kap. 5§ Begrepp	Eftersom GAT är definierat i förslaget, så kanske man bör överväga att även ta med OAT i definitionssamlingen för att förtydliga att vi även har den typen av luftfart i Sverige 'operational air traffic' means all flights, which do not comply with the provisions stated for general air traffic and for which rules and procedures have been specified by appropriate national authorities;	Ej accepterat Transportstyrelsen har förståelse för att det kan uppstå viss förvirring så inte alla begrepp är samlade i definitionslistan. I befintliga föreskrifter definieras <i>allmän flygtrafik</i> i relaterat till föreskrifternas tillämpningsområde och inte kopplat till GAT resp. OAT. Transportstyrelsen kommer justera allmän flygtrafik med att överensstämna med 1139. GAT tas bort från definitionslistan och därmed behövs ingen definition på OAT.
Försvarsmakten	1 kap. 5§ Begrepp	Försvarsmakten vill lämna följande synpunkt. Försvarsmakten noterar att den föreslagna definitionen av allmän flygtrafik i 1 kap. 5 § avviker från hur begreppet definieras i 3 art. p. 21 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018. För att undvika att det uppstår motstridiga definitioner förordar Försvarsmakten att den föreslagna definitionen antingen harmonieras med	Accepterat. Transportstyrelsen håller med om att definitionen bör anpassas till (EU) 2018/1139.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>nämnda definition i förordning 2018/1139, eller ersätts av en hänvisning till den definitionen.</p> <p>I övrigt har Försvarsmakten inga synpunkter på Transportstyrelsens förslag.</p>	
LFV	1 kap. 5§ Begrepp	<p>LFV anser att när man byter begrepp i föreskriften så bör alla berörda paragrafer uppdateras samtidigt. Exempel på detta är att landningsmeddelande ersätts med landningsrapport enligt SERA. 15§ och 16§ i TSFS 2020:59 är inte föremål för ändring vilket innebär att det gamla begreppet är kvar i föreskriften. 17§ uppdateras med det nya begreppet, landningsrapport.</p> <p>Begreppet ARO (ATS RAPPORTPLATS) bör läggas till i föreskriften.</p> <p>Lägg till begreppet permittenttransport som används i föreskriften.</p>	<p>Delvis accepterat</p> <p>Transportstyrelsen har förståelse för synpunkterna. Transportstyrelsen kommer ändra begreppet landningsrapport tillbaka till landningsmeddelande och då uppstår inte den påtalade begreppsförvirringen.</p> <p>ARO används endast i 3 kap 8 § där det också beskrivs vad det är. Därför ser Transportstyrelsen inget behov av att ta med begreppet i definitionslistan.</p> <p>Transportstyrelsen ser inget behov av att definiera begreppet permittenttransport.</p>
TS/SLbu	1 kap. 5§	<p>Förklaringen till förkortningen ATS-enhet upplevdes bättre i den nuvarande publikationen av TSFS 2020:59 allt om man här också skriver såsom man gjort på exempelvis ATS-flygväg med en hänvisning till 923/2012 SERA?</p>	<p>Ej accepterat</p> <p>Begreppet finns i definitionslistan för att hjälpa läsaren att förstå den aktuella föreskriften. SERA-förordningen ska läsas parallellt och där finns en definition av begreppet flygtrafikledningsenhet. Definitionslistan ändras inte enligt synpunkt.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	2 kap. 4§	Finns det inte ett behov av att nationellt använda även begreppet FIA i kongruens med TIA för luftrum som inte sträcker sig till marken?	Ej accepterat Begreppet FIA finns inte i det internationella regelverket. FIZ används och delas in i upper och lower. Detta kommer att förtydligas genom över synen av befintlig luftrumsföreskrift.
Privatperson	2 kap. 5§	Förslag: "tillfälligt" kan strykas. Eftersom begreppet inte är definierat kan det innebära allt från lunchstängt till semesterstängt i en månad. En ATS-enhet är antingen öppen eller stängd och när den är stängd gäller alltid regeln.	Ej accepterad Den del av paragrafen som avser "tillfälligt stängd" är inte ändrad genom förslaget. Transportstyrelsen har inte för avseende att ta bort "tillfälligt" då det kan ge piloten en hint om att ATS kan öppnas när som helst för tex ambulansflyg. Piloten behöver förhålla sig till det för att det inte ska bli ett luftrumsintrång.
Privatperson	2 kap. 8§	Påskynda arbetet med en mer lämplig genomgångshöjd i Sverige. En enhetlig TA på tex. 10 000 ft MSL skulle skapa större flygsäkerhet genom färre missförstånd, mer tillgänglig luft i TMA genom slopat genomgångsskikt och mindre stress för segelflygare som ofta har en arbetshöjd runt nuvarande 5 000 ft MSL. ("Normalt" kan då bytas mot "alltid", vilket är mer flygsäkert.)	Noterat. Arbetet med att se över genomgångshöjd görs inte i detta föreskriftsprojekt.
LFV	2 kap. 9§ Transponder krav	Tabellen kan kortas ner med en rad och bara beskriva Luftrumsklass G, övrigt luftrum. Kravet är samma i de nedersta två rutorna i tabellen.	Ej accepterat Transportstyrelsen anser att befintlig tabell har ett förtydligande innehåll.
Privatperson	2 kap. 10§	Förslag: Det bör framgå att regeln gäller även för luftrum där inte "enbart en aktör... får förekomma" som det står i konsekvensutredningen. Även t.ex. segelflygsektorer, där annan VFR-flygning är tillåten, och kontrollzoner, för att kunna starta och landa, måste omfattas. Modellflygverksamhet ingår inte i	Ej accepterat Bestämmelsen avser inte SPO (specialized operations) utan "specifik flygverksamhet" avser den som fått tillståndet att flyga i det aktuella luftrummet. Det kan vara

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		begreppet SPO, som hänvisning sker till, vilket med fördel kan tillföra mer klarhet om den verksamheten nämns.	en aktör eller aktivitet. Specifik flygverksamhet är ett begrepp som också används inom ATS-regelverken. Begreppet har bytts ut för att undvika missförstånd, dvs att det inte är SPO som avses.
TS/SLbu	2 kap. 10§	Gäller texten under paragraf 10 även för IFR? I så fall kanske det bör förtydligas, om inte så kanske det ska framgå att det endast gäller VFR.	Ej accepterat Regleringen gäller både VFR och IFR samt även bemannat/obemannat.
LFV	3 kap. 1§ Färdplan	Syftningen "till dessa föreskrifter" förslås ändras till: "Kompletterande instruktioner finns i bilaga 2 till denna föreskrift", för att tydliggöra vad som avses för läsaren.	Ej accepterat Transportstyrelsens föreskrifter avser hela föreskriften och begreppet "dessa föreskrifter" behålls.
LFV	3 kap. 2§	Syftningen "till dessa föreskrifter" förslås även här att ändras till: "Kompletterande instruktioner finns i bilaga 2 till denna föreskrift."	Ej accepterat Transportstyrelsens föreskrifter avser hela föreskriften och begreppet "dessa föreskrifter" behålls.
LFV	3 kap. 8§	Förslag på ändring till första meningen i ändringsföreskriften. "En färdplan ska lämnas till en ATS rapportplats (ARO). Ansvarigt ARO inom svenskt område är Färdplaneringscentralen (FPC)." LFV uppskattar ändringen i den andra meningen.	Accepterat Paragrafen ändras enligt förslag. Noterat
TS/SLbu	3 kap. 8§	färdplaneringscentralen (FPC) kanske bör tas med i listan över förkortningar?	Ej accepterat Paragrafen ändras varvid betydelsen av FPC framkommer och det finns därmed inget behov av att ta med begreppet i definitionslistan.
LFV	3 kap. 13§	Paragrafen finns inte med i remissförslaget men LFV förordar att paragrafen uppdateras för att vara heltäckande. Lägg till typ av luftfartyg samt flygregler.	Ej accepterat

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>13 § Färdplanen ska annulleras och en ny färdplan ska lämnas in om en eller flera av följande uppgifter i färdplanen ändras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Luftfartygets beteckning. 2. Avgångsflygplats. 3. Tidigarelagd EOBT med mer än 15 minuter. 4. Destinationsflygplats. 5. Datum för flygningen. 6. Typ av luftfartyg 7. Flygregler 	<p>Transportstyrelsen har förståelse för förslaget. Paragrafen ingick dock inte i ändringsföreskriften. Transportstyrelsen noterar förslaget till framtida översyn av föreskriften.</p>
LFV	3 kap. 16§	<p>Paragrafen finns inte med i remissförslaget.</p> <p>LFV förordar att paragrafen uppdateras för att undvika att brukare använder felaktig metod.</p> <p>Textförslag: " En landningsrapport ska lämnas per telefon, radio eller CPDLC till ATS-enheten eller ACC.</p>	<p>Ej accepterat</p> <p>Paragrafen ingick inte i ändringsföreskriften.</p> <p>Begreppet Landningsrapport i 3 kap 17 § ändras tillbaka till landningsmeddelande och därmed behövs ingen ändring av detta göras i 16 §.</p> <p>Vi vill inte dubbelreglera det som framgår av SERA, varför vi i de nationella föreskrifterna kompletterar med möjligheten att lämna rapport per telefon.</p>
LFV	3 kap. 17§	<p>LFV förstår inte syftet med ändringen.</p> <p>LFV anser det vara olyckligt att tvinga en pilot som p.g.a. omständigheter inte kan landa i tid att avsluta sin färdplan i luften och inte kunna nyttja alarmeringstjänsten.</p> <p>Hänvisningen till SERA.4020 (e) (landningsrapports innehåll) blir felaktig, den ska tillämpas när luftfartyget har landat.</p> <p>En pilot ska enligt SERA.4015 (a)(2) meddela ATS ändringar i färdplanen under flygning. Är syftet med denna formulering att man (som i tidigare skrivning) vill hjälpa piloten med ett format</p>	<p>Delvis Accepterat</p> <p>Transportstyrelsen håller med om att ordet "landningsrapport" som lades till i stället för "meddelande" förändrat syftet i bestämmelsen. Transportstyrelsen har inte avsett att göra någon ändring i sak och kommer därför återgå till gällande skrivning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>på hur man kan förlänga/ändra sin färdplan bör texten formuleras om.</p> <p>Om paragrafen ska kvarstå i föreskriften vill LFV att Transportstyrelsen definierar vad "lämpligt sätt" är genom att ändra texten. Förslag: "landningsrapport ska lämnas per telefon, radio eller CPDLC till ATS-enheten eller ACC". Detta för att säkerställa att ATS-meddelanden endast utväxlas mellan ATS-organ där dubbelriktad bekräftelse kan säkerställas.</p>	<p>Transportstyrelsen har inte för avsikt att definiera vad annat lämpligt sätt är. Det är upp till piloten att avgöra från fall till fall.</p>
SLoh	3 kap. 17§	<p>3 kap 17§ anger: "<i>Om det under flygningen, på grund av väderförhållanden eller andra omständigheter, uppstår en så stor försening att piloten inte kommer att hinna lämna landningsrapport till ATS-enheten inom den föreskrivna tiden, ska piloten om möjligt lämna en landningsrapport via radio eller på annat lämpligt sätt till en flygtrafikledningsenhet i enlighet med SERA.4020 e)</i>". Om syftet med skrivelsen är att om man pga av väder blir försenad, ska meddela detta, då kan det inte stå att man ska lämna en landningsrapport, en sådan lämnas efter landing. Det bör förtydligas vad som avses.</p>	<p>Accepterat</p> <p>Transportstyrelsen håller med om att ordet "landningsrapport" som lades till i stället för "meddelande" förändrat syftet i bestämmelsen. Transportstyrelsen har inte avsett att göra någon ändring i sak och kommer därför återgå till gällande skrivning.</p>
Privatperson	3 kap. 25§	<p>Förslag: Även FIZ tas med.</p> <p>Det skrivs i konsekvensutredningen att förutsägbarhet är viktigt och att inte dubbla definitioner används. I TSFS som</p>	<p>Ej accepterat</p> <p>Då den definitionen av den lägre delen av FIZ ännu inte är beslutade avvaktar Transportstyrelsen med att införa detta begrepp till kommande uppdatering av föreskriften.</p> <p>Definitionerna om tex gyroplan tillhör inte denna föreskrift. Synpunkten lämnas vidare till berörda sektioner.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		berörandra områden som t.ex. certifikat och amatörbyggnad finns definitioner där gyroplan är flygplan, vilket helt strider mot definitionerna i SERA. Dessa föreskrifter bör ändras snarast så likformighet med EASA uppnås.	
Kustbevakningen	Bilaga 2 Fält 8	<p>Kustbevakningen har ett önskemål om ändring enligt följande, se kursiv stil:</p> <p>Fält 8 Flygregler och typ av flygning (ett eller två tecken) Ange med en av följande bokstäver flygningens art: S Linjefart. N Luftfart i icke regelbunden trafik (även taxiflyg). G Allmänflyg (privatflyg och specialiserad flygverksamhet (SPO)). M Militär luftfart. I Sverige även luftfart i <i>polis-, tull- och kustbevakningstjänst</i>. X Annan art av luftfart än ovan angivna.</p> <p>Anledningen till förslaget är det förändrade säkerhetsläget och Kustbevakningens krav på att kunna verka i totalförsvaret – bland annat i samverkan med Försvarmakten på alla delar av hotskalan. Redan idag genomför Kustbevakningen uppdrag åt militär, polis och tull. Vid flera av dessa flygningar finns behovet av att fylla i EUR i fält 8 i färdplanen då vissa av dessa flygningar är av känslig karaktär och ibland i hög säkerhetsskyddsklass. När det är begränsningar i ATS kapacitet riskerar vi med ett G att inte få flyga.</p> <p>I många länder utförs Kustbevakningens uppdrag av militär, polis eller tull och då uppstår inte det här problemet (de anger M i fält 8).</p> <p>Detta kan behöva ändras på fler ställen i regelverket.</p> <p>Kustbevakningen har, utifrån sitt verksamhetsområde, i övrigt inga synpunkter att anföra på förslagen.</p>	<p>Ej accepterat</p> <p>Paragrafen ingick inte i ändringsföreskriften. Transportstyrelsen noterar förslaget till framtida översyn av föreskriften.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
LFV	Bilaga 2 Fält 15	Förslag på ny text. Ändring av allmänna flygregler till operationella flygregler, kan även anges enligt nedan. OAT vid ändring från GAT till OAT. GAT vid ändring från OAT till GAT.	Ej accepterat. Transportstyrelsen anser att föreslagen text begränsar möjligheterna till ändringar.
TS/SLbu	Bilaga 2 Fält 15	OAT kanske bör tas med i listan över förkortningar såsom GAT gör eller på annat sätt framgå vad det betyder.	Ej accepterat. Se kommentar till 1 kap. 5§ ovan.
LFV	Bilaga 2 Fält 19	LFV är positiv till att kravet på telefonnummer läggs till i föreskriften.	Noterat
TS/SLbu	Bilaga 2 Fält 19	Ska möjligheten till fax finnas kvar?	Noterat Ingen ändring gjord, möjligheten ska finnas kvar.
TS/Sloh	KU	Det anges i KU:n angående "Fjällområde" att frågan har lyfts om att eventuellt se över koordinaterna för fjällområdet. Är detta något som avses att göras i ett senare skede?	Noterat Nej, det finns ingen avsikt att se över koordinaterna.

Samråd enligt 8:1 14:16 LF	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarmakten		FLYGI finner att den synpunkt Försvarmakten lämnade enligt yttrande vid externremiss är omhändertagen i ändringsföreskriften enligt samråd. När det gäller de övriga finjusteringarna efter inkomna remisskommentarer har FLYGI inga ytterligare synpunkter.	Noterat
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har tagit del av underlaget och har inga synpunkter.	Noterat.

Samråd enligt 8:1 14:16 LF	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kustbevakningen		Kustbevakningen har inga ytterligare synpunkter.	Noterat

Sändlista

ATS leverantörer, AOPA Sweden, Ballongfederationen, EAA, Entry Point North, Frivilliga Flygkåren, FFK, Föreningen Svenskt Flyg, Försvarmakten, Hängflyg, KSAK, Kustbevakningen, LFV, Paramotor, Polisflyget, Sjöfartsverket, Sjöflyg, Sveriges Modellflygförbund, Svenska Fallskärmsförbundet, Svenska Segelflygförbundet, Svenska Flygsportförbundet, Svenska RC-flygförbundet (RCFF), Svenska Regionala flygplatser AB, Svenska Skärmflygförbundet, Svensk Pilotförening (SPF), Swedavia