

Frågor & svar ANS seminarium regler 23 april 2021

Generellt

- Är det möjligt att spela in dessa möten för publicering, så att de som haft dålig uppkoppling kan få ta del av konversationerna?
 - Det kan vara svårt med publicering av inspelade möten med tanke på GDPR. Återkommer i frågan.
- Snopet att inte frågorna togs upp på mötet.
 - Vi tar till oss av kritiken och lämnar här skriftliga svar till frågor som skickats in.

Regelutveckling

- Kan TS informera när det kommer information om regelutveckling AMC/GM eftersom denna information kommer med så kort varsel?
 - Informationen delges via EASA, det enklaste och snabbaste sättet är att prenumerera på uppdateringar via deras hemsida.
- Ändringsmarkera i externremisser. Avsaknad av dessa innebär ett merarbete då en gällande föreskrift måste läsas i sin helhet tillsammans med den kommande. Risker är stor att man kan missa en förändring. Konsekvensanalysen tar heller ej upp alla förändringar.
 - Bilagan till konsekvensutredning vid externremiss anger vad som ändrats – med ny referens och förklaring till ändring.
- ICAO Doc 4444. Vilken version ska ANSP följa genom uppdaterad ATS-föreskrift? Kommer det fortsatt finnas undantag i något Amd?
 - I TSFS står det angivet vilken version som ska följas. Ändringsförslag till TSFS 2019:126 anger doc 4444 amd 9 med undantag för fraseologi gällande SID/STAR, där vi avvaktar EASA's uppdatering i SERA.
- Verksamhet som tidigare reglerats genom ej längre gällande LFS och som berör flera ANSP, med kravet som följer på (EU) 2017/373 är kraven på bl.a. spårbarhet stora och det innebär att det blir ganska svårt för att inte säga omöjligt för en ANSP att ta fram en metod utan att ha något regelverk att hänvisa till. Hur anser TS att en ANSP ska ta fram en metod utan bakomliggande styrande bestämmelse?
 - EASA och TS skriver funktionsbaserade regler, vilket gör att ANSP har ett ansvar att omsätta denna reglering. ANSP ska kunna visa att de metoder de använder är säkra.

- SERA anger att VFR/VFR mörker ej ska separeras. TS meddelade 2018 (TSL 2018-1809) att VFR-flygningar fortsatt ska separeras inbördes samt att ANSP skulle få ytterligare information när TS utredning av SERA-förordningen är klar. Enlig AIP Sverige anges att separation tillämpas i C-luft. Vad gäller egentligen?
 - SERA reglerar inte VFR/VFR mörker mer än att de anger vilka krav som minst måste vara uppfyllda om stater väljer att VFR-flygning får ske i mörker.
SERA.5005 Visuellflygregler
c) När det *föreskrivs av den behöriga myndigheten får* VFR-flygning ske under mörker.
Enligt gällande nationellt regelverk ska VFR/VFR mörker separeras.
- Prioritering av klarering (TSFS 2019:126, 5 kap, 7 §)
Paragrafen specificerar inte om den gäller både bemannade och obemannade luftfartyg. Är det skillnad bör detta förtydligas i ATS-föreskriften.
 - Det är ingen skillnad.
- Vad innebär ”prioritering av klarering”? Det råder delade meningar om innebörden av prioritering av klarering. Prioritet gällande vilket anrop som ska besvaras först eller prioritet i luftrummet, t.ex. rätt att starta kontrabana och rätt till att kors trafikflöden pga. högre prioriteringsordning?
 - ANSP förväntas att vid klarering prioritera enligt TSFS 2019:126, 5 kap, 7 §.
- I ATS-föreskriften används begreppet olycka medan föreskriften om alarmerings- och flygräddningstjänst (TSFS 2015:51) använder det vedertagna begreppet haveri, som tillämpas i t.ex. haverilarm och Statens Haverikommission. Hur ser TS på att begreppen blandas i föreskrifterna?
 - Se gällande regelverk EU 996/2010 samt luftfartsförordningen 2010:770 – vi har noterat kommentaren för framtida föreskriftsarbete.
- TSF 2018-107 Remissammanställning till nuvarande ATS-föreskrift synpunkter som lämnats på remissen besvarades med ”Transportstyrelsen ser ett behov av att se över dessa paragrafer framöver”. Omhändertas dessa i det pågående föreskriftsarbetet?
 - Vi har beaktat alla tidigare synpunkter i nuvarande arbete med ATS föreskrift.

U-space/Drönare

- Hur avser Transportstyrelsen att med nationella ATS-, AIS- och CNS-föreskrifter möta de krav som ställs på ANS-leverantörer kopplat till det regelverk som på EU-nivå kallas för ”*U-space regulatory framework*” och som ska börja tillämpas i januari 2023? Detta regelverk förorsakar i sig ändringar i till exempel ATS-delen i EU 2017/373. Implicit så pekar U-spaceregulverket även på nya åtaganden för CNS- och AIS-leverantörer.
 - Nya förordningar EU 2021/664, EU 2021/665 och EU 2021/666 har nyligen fastställts med anledning av U-space. Vi vet att EASA arbetar med amc/gm som kommer under hösten. Utvärdering görs under hösten om det finns utrymme/behov av nationell reglering i tillägg till EU-förordning.
- EU 2019/947 som började tillämpas vid årsskiftet 2020/2021 möjliggör för något som kallas Geografiska UAS-zoner. Hur ATS ska förhålla sig till/separera gentemot dessa zoner beskrivs ännu inte i detalj någonstans, kommer en uppdaterad ATS-föreskrift beskriva detta och hur ser i så fall tidsplanen ut?
 - Geografiska zoner enligt *AIC A11-20*. ATS föreskriften TSFS 2019:126, 5 kap 35 § beskriver separation till avgränsade områden.
- Finns det några planer på enhetlighet vad avser namngivning på UAS-zoner? Detta får även bäring på hur man levererar detta till EU.
 - Amc/Gm saknas fortfarande till 2019/947 art.15. Tillsvärdare kommer geozonerna följa samma ordning som för R/D-omr. Dvs G01, G02, G03... Utvärdering görs under hösten om det finns utrymme/behov av nationell reglering i tillägg till EU-förordning.
- Hur många drönare av kategori 4 finns det registrerade i Sverige idag? Vilken kategori i (EU) 2019/947 motsvarar TS kategori 4? Kategori 4-drönare motsvarar i all väsentlighet ett bemannat luftfartyg vad gäller separationsbestämmelser, inlämnande av färdplan, användning av flygradio mm. Vilken är TS bedömning av omfattningen av flygning med drönare av kategori 4 (svenska som utländska) i svenskt luftrum?
 - Det finns idag inga tillstånd utfärdade för kategori 4 enligt TSFS2017:110. Kategori 4 motsvarar den specifika kategorin i 2019/947. Transportstyrelsen bedömer att omfattningen av flygningar med drönare i kategori specifik kommer att öka under året. Marknaden lär sig fortfarande att ta fram rätt

underlag för att erhålla ett tillstånd och idag finns ett fåtal ansökningar. Behovet är dock stort eftersom reglerna för den öppna kategorin ofta begränsar vissa operatörer och typer av operationer.

- Saknar reglering med avseende på prioritering och separationsföreskrifter för blåljusflygningar, bemannade och obemannade. Kommer Transportstyrelsen ta fram nationell styrning inom detta område?
 - Vi hänvisar till att prioritering för klarering finns i TSFS 2019:126, 5 kap 35 §. Vår bedömning är att luftfartyg med uppdrag enligt räddningstjänstlagen bör rymmas inom 2. i ovanstående paragraf; ”Luftfartyg med räddningsuppdrag”.

GRF

- Har TS någon plan vad gäller samordning av fraseologi (till piloter) gällande GRF? Kommer TS att ge ut någon information gällande detta till piloterna på t.ex. AIC? Nu har det hamnat på ATS leverantörer att samordna så att det finns en gemensam fraseologi.
 - Gällande GRF fraseologi finns denna i SERA, och på svenska i TSFS 2019:126, regelverken gäller även för piloter. Det har genomförts flera webinarer gällande GRF av EASA inbjudan till dessa har varit öppna för alla intresserade, och det har informerats om EASA's webinarer på TS hemsida med prenumeration till OPS, AGA, ANS.
[EASA Workshop för flygbranschen 10 mars 2021 - Landningsprestanda och bankondition \(transportstyrelsen.se\)](#)
Att utfärda ett AIC var ett bra förslag, vi tittar vidare på om det kan tänkas finnas behov för detta.
- Flygplatserna kommer att rapportera en RWY CC till ATS. Enligt SERA och TSFS-remissen ska vi (i.e ATS) använda oss av begreppet Runway Surface Condition Code. ICAO använder sig av begreppet RWY CC vilket används i samtliga dokument förutom just i fraseologidelen. Detta är olyckligt, varför använda två olika begrepp för samma sak?
 - ATS använder sig av standard fraseologi *Runway Surface Condition*. [Code] är en behovsfras som används om man ska meddela den tresiffriga koden. Ser likadant ut i doc 4444/SERA och i ändringsförslag till 2019:36 Fraseologiföreskriften. *Banförhållandena* är alltså mer än enbart koden. Flygplats gör en utvärdering/rapport Runway Condition Report (RCR) gällande banförhållanden och Runway Condition Code (RWYCC) är en av parametrarna i

utvärderingen/rapporten. Vi ser inte att begreppen är otydliga eller att det finns behov av att ensa som samma begrepp enligt resonemang ovan.

- Ordningen på informationen som ska delges piloter följer i ICAOs regelverk det fasta SNOWTAM-formatet. EASA/TSFS frångår detta format och ändrar ordning på den information som ska delges. ATS får information från flygplatsen enligt SNOWTAM-formatet, därefter ska ATS ändra ordning på informationen för muntlig delgivning/inmatning i ATIS till pilot. Piloten får således informationen i en ordning enligt SNOWTAM och i en annan ordning från ATS/ATIS. Även detta är olyckligt och som gjort för att skapa frågetecken.
 - Transportstyrelsen ser också att det är olyckligt att informationen delges olika genom Snowtam och via annan kommunikation. Frågan är lyft till EASA och internationellt sen tidigare som svarat att förändring bör koordineras av ICAO för att uppnå global harmonisering.
- Begreppen UPGRADED och DOWNGRADED kommer att rapporteras från flygplats till ATS. Dessa begrepp finns inte med i SERA/TSFS. Ska ATS förmedla dessa uppgifter och isåfall hur ska det ske på ett korrekt sätt? Enligt ICAO?
 - Det finns ingen standardiserad fraseologi för att förmedla upgraded/downgraded. 'UPGRADED' eller 'DOWNGRADED' används när den uppmätta koden RWYCC skiljer sig från vad som följer av runway condition assessment matrix (RCAM) och kan vid behov kommuniceras som *klartext*.
- Information om bankondition ska delges genom att använda sig av "first part/second part/third part", enligt ICAO ska delarna alltid utläsas var för sig, enligt EASA kan man läsa samman informationen. Hur ska det senare ske på ett korrekt sätt? "First, second, third part WET...", "RWY WET"...?
 - ICAO har implementerat "full runway" 12.3.1.11 AERODROME INFORMATION Note 2 .
SERA 1.1.11 *Aerodrome information Note — This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable. (Applicable from 12 August 2021)*
- Jag har svårt att tyda huruvida ATS ska skicka en RCR H24/365 dagar på ATIS el. om vi ska följa ICAO och endast publicera en RCR när en väsentlig skillnad infaller. För att ta ett exempel - när banan går från WET till DRY, ska vi då publicera en ATIS innehållande denna information för att därefter helt ta bort RCR från ATIS fram till dess att flygplatsen inkommer med en ändrad RCR

(exv. återigen WET el dyl.) ELLER ska vi publicera DRY hela tiden fram till dess att denna kod ändras?

- ATS tar inte fram , eller skickar RCR utan använder informationen från RCR för att skapa ATIS. En RCR gäller så länge inte väsentlig information gör att den måste uppdateras. En ATIS uppdateras när väsentlig skillnad i information finns och minst två ggr/timme.
'automatic terminal information service (ATIS)' means the automatic provision of current, routine information to arriving and departing aircraft throughout 24 hours a day *or a specified portion thereof*;
ATS ska själv inte uppdatera eller ändra information given från flygplats.

Avgränsade områden

- Målbogsering. Enligt en gammal LFS ska den endast ske inom R- eller D-område, dvs framföra ett luftfartyg med utvinschat mål får ej ske utanför R- eller D-område. Hur regleras detta idag?
 - Om vi tänker att man bogserar ett mål som skall skjutas eller siktas på så är det SPO med krav på auktorisation. Info om detta finns ju på Transportstyrelsens hemsida och länken visar på olika verksamhetsformer där målbogsering finns med. [Verksamhetsformer Bruksflyg SPO 171026](#) Se även TSFS 2019:76, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om specialiserad flygverksamhet med vissa flygplan och helikoptrar
- Vad menas med specifik verksamhet i avgränsat område?
 - Man skall inte övertolka texten om specifik verksamhet utan det är enbart en följd av att dessa områden inrättas för olika typer av verksamhet. Den verksamhet som sökanden/tillståndshavare har ansökt om att genomföra i nämnda område, alternativt den verksamhet som ATS reglerat med en verksamhetsutövare i en sektor.
- Flygning i avgränsat område. Finns det reglerat för hur nära ett luftfartyg (civilt som militärt) kan flyga intill gränsen på insidan av ett avgränsat område? Gällande R-områden för segelflyg (R200 serien)?
 - Ja, reglering finns för varje respektive verksamhet. Militärt; omsatt i avtal FM/TS samt avtal FM/ANSP, Civilt; skall regleras i samband med att man avtalar om det avgränsade området. Gällande R 200-områdena se Segelflyghandboken.