

ENR 1 ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER / GENERAL RULES AND PROCEDURES

1.1 Allmänna föreskrifter

1 Tider då kontrollerat luftrum är upprättat

1.1 Följande luftrum är upprättade H24:

- a) SUECIA CTA;
- b) L3 CTA;
- c) GÖTEBORG TMA
MALMÖ TMA
STOCKHOLM TMA
ÖSTGÖTA TMA

1.2 Följande luftrum är upprättade under öppethållningstid för TWR vid den flygplats som luftrummet betjänar, samt dessutom när berörd TWR upprätthåller omedelbar beredskap (se anm), eller när ansvaret för flygkontrolltjänsten är delegerat till en annan flygkontrollenhet enligt uppgift i beskrivningen av luftrummet i ENR 2.1:

- a) samtliga terminalområden (TMA), utom de TMA eller delar därav som anges ovan.
- b) samtliga kontrollzoner (CTR).

Anm. Flygkontrollenheternas ordinarie öppethållningstider och uppgift om beredskap (O/R) anges i AD 2 eller AIP SUP/NOTAM. Med »omedelbar beredskap» menas O/R utan angiven PN (prior notice/förhandsanmälan).

1.3 ATC-enheter kan vara i tjänst även på tider utanför ordinarie öppethållningstid. Misslyckat försök att upprätta radioförbindelse med en ATC-enhet får inte tolkas som att enheten är stängd och dess luftrum inte upprättat. ACC i berört FIR lämnar, på begäran, uppgift om flygkontrollenheten är i tjänst eller inte.

1.4 Ett flygradioutrustat luftfartyg som framförs på eller nära en okontrollerad flygplats ska:

- a) När en AFIS-enhet är i tjänst; följa bestämmelserna om radioförbindelse i "kommisionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken" och "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:59) om trafikregler för luftfart".
- b) När en ATS-enhet finns vid flygplatsen men vid tillfället är stängd, passa ATS-enhetens publicerade radiofrekvens och genom blandsändning meddela uppgifter enligt c). Om det framgår av radiotrafik att ATS-enheten öppnar, ska luftfartyget snarast anmäla sin position och, om flygplatskontrolltjänst utövas, begära klarering för fortsatt flygning.
- c) När ATS-enhet saknas vid flygplatsen; passa flygplatsens publicerade radiofrekvens, om sådan finns, annars frekvens 123.450. Luftfartyget ska vid lämpliga tillfällen i luften och på marken blandsända sådana korta upplysningar som kan tjäna till ledning för andra luftfartyg för att undvika kollision, exempelvis om position, flyghöjd och avsikt.

1.1 General rules

1 Hours when controlled airspace is established

1.1 The following airspaces are established H24:

- a) SUECIA CTA;
- b) L3 CTA;
- c) GÖTEBORG TMA
MALMÖ TMA
STOCKHOLM TMA
ÖSTGÖTA TMA

1.2 The following airspaces are established during hours of operation for the TWR at the airport being served by the airspace, and also when the TWR concerned is immediately available on request (see Note), or whenever the airspace is delegated to another air traffic control unit as specified in the airspace description in ENR 2.1:

- a) all terminal control areas (TMA), except those TMA or portions thereof specified above
- b) all control zones (CTR).

Note. Information on regular hours of operations of air traffic control units and their availability on request is published in AD 2 or AIP SUP/NOTAM. The term »immediately available on request» implies available without a specified PN (prior notice) period.

1.3 ATC units may be in operation also outside their regular hours of operation. Unsuccessful attempts to establish radio communication with an ATC unit must not be understood to imply that this unit is not in operation. On request, the ACC in the FIR concerned will give information whether or not the unit is in operation.

1.4 An aircraft equipped with radio at an or in the vicinity of an uncontrolled aerodrome shall:

- a) When an AFIS-unit is open; apply regulation concerning radio communication in "Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services" and in The Swedish Transport Agency's regulations called "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:59) om trafikregler för luftfart".
- b) When an ATS-unit is temporary closed, monitor the published ATS-frequency and transmitting blind information noted in c) below. If it appears via the radio that the ATS-unit opens, the aircraft shall as soon as possible report its position and if ATC is provided, request a clearance.
- c) At an Aerodrome without ATS-unit; monitor the published frequency, otherwise monitor 123.450. The aircraft shall at appropriate positions in the air or on the ground transmit blind to inform other aircrafts in order to avoid collision, e.g. position, altitude and intention.

1.5 Tillfälliga terminalområden och kontrollzoner kan inrättas i samband med militära flygövningar. Tider då dessa är upprättade (aktiva) anges i AIP SUP/NOTAM.

2 Militär flygövningstid

2.1 Under militär flygövningstid kanaliseras civil flygtrafik i huvudsak till publicerade ATS-flygvägar, där så är möjligt. När trafikförhållandena (civil och militär flygtrafik) och övrig verksamhet så tillåter, kan dock klarering lämnas längs kortare flygväg än den som färdplanerats och/eller tilldelats luftfartyget i tidigare lämnad klarering.

2.2 Militär flygövningstid är förlagd till helgfria vardagar. MÅN–TOR 0730–1500 (0630–1400), FRE 0730–1100 (0630–1000) och vardag före helgdag (MÅN–FRE) 0730–1100 (0630–1000). Under perioden 15 SEP–1 APR även TOR 1500–2100 (1400–2000). Tillfälliga ändringar kan förekomma. Detta meddelas i så fall genom AIP SUP/NOTAM.

3 SUECIA kontrollområde (CTA)

3.1 SUECIA CTA omfattar luftrummet mellan FL095 och FL660 inom Sweden FIR. För nordvästra delen av Sweden FIR är undersidan för SUECIA CTA FL125.

Flygtrafikledningstjänsten inom SUECIA CTA utövas av Malmö ACC och Stockholm ACC.

3.2 Inom SUECIA CTA finns ett system av publicerade ATS-flygvägar, baserade på områdesnavigering (RNAV). Under militär flygövningstid kan på initiativ av ATC viss temporär flygvägsförändring bli aktuell.

3.3 Föreskrifter för flygning inom SUECIA CTA, se ENR 1.3.

3.4 Utländska statsluftfartyg kan, utan att överträda folkrättsliga regler, uppträda inom SUECIA CTA utanför svenskt territorium utan att inhämta klarering från eller upprätta radioförbindelse med vederbörande ATS-organ. När omständigheterna så medger, lämnar ATS trafikinformation till berörda flygningar om okända luftfartyg.

3.5 Dansk militär luftfart opereras som OAT över danskt territorium över Bornholm och är inte under kontroll av Malmö ACC. Dansk militär säkerställer säker separation till civil luftfart, normalt minst 5 NM eller 2000 ft och strävar efter att undvika ACAS RA.

4 Områdesnavigering (RNAV)

4.1 Navigering inom SUECIA CTA ska ske genom områdesnavigering RNAV 5. RNAV 5 får endast utföras av luftfartyg som har godkänd RNAV-utrustning.

Anm. Operatörer, som har utrustning med »off-set» funktion, rekommenderas att tillämpa OFF-SET RIGHT 0.1 NM vid enrouteflygning längs ATS-flygvägar för att minska risken för mid-air kollision (ska dock EJ användas under flygfaserna inflygning/STAR eller utflygning/SID).

1.5 During military air exercises, temporary terminal control areas and control zones may be established during hours specified in AIP SUP/NOTAM.

2 Military air exercise hours

2.1 During military air exercise hours, civil air traffic will mainly be channelled via published ATS routes wherever practicable. However, traffic conditions (civil as well as military air traffic) and other activities permitting, ATC may clear aircraft to fly a shorter route than the one flight planned or previously assigned to the aircraft.

2.2 Military air exercise hours are as below. Swedish public holidays excluded. MON–THU 0730–1500 (0630–1400), FRI 0730–1100 (0630–1000) and day before public holiday (MON–FRI) 0730–1100 (0630–1000). In addition, during the period 15 SEP–1 APR also THU 1500–2100 (1400–2000). Temporary changes may occur. These will be announced by AIP SUP/NOTAM.

3 SUECIA control area (CTA)

3.1 SUECIA CTA includes the airspace between FL095 and FL660 within Sweden FIR. In the northwest part of Sweden FIR lower limit SUECIA CTA is FL125.

Air traffic service within SUECIA CTA is provided by Malmö ACC and Stockholm ACC.

3.2 Within SUECIA CTA there is a network of published ATS routes, based on Area Navigation (RNAV). During military air exercise hours on ATC initiative a certain temporary rerouting might be initiated.

3.3 Procedures for flight within SUECIA CTA are laid down in ENR 1.3.

3.4 Without infringing international law, foreign state aircraft may operate within those portions of SUECIA CTA, which are situated over the high seas, without obtaining an ATC clearance from or establishing radio communication with the appropriate ATS unit. When circumstances permit, ATS will provide traffic information to flights concerned regarding unknown aircraft.

3.5 Danish military aircraft operate as OAT over Danish territory over Bornholm and will not be under control of Malmö ACC. Danish military will ensure safe separation to civil aircraft, usually at least 5 NM or 2000 ft, and strive to avoid ACAS RA.

4 Area Navigation (RNAV)

4.1 Navigation within SUECIA CTA shall be performed by means of Area Navigation RNAV 5. RNAV 5 may only be performed with aircraft having approved RNAV equipment.

Note. It is recommended that operators, who have equipment with »off-set» function, use OFF-SET RIGHT 0.1 NM when flying en route on ATS-routes in order to reduce the risk of mid-air collision (NOT to be used during Approach/STAR or Departure/SID phases of flight).

4.2 Kursnoggrannhet

Om föreskriven kursnoggrannhet inte kan upprätthållas, ska berörd flygtrafikledningsenhet underrättas härom snarast möjligt.

4.3 RNAV-flygvägar

Samtliga ATS-flygvägar inom SUECIA CTA är baserade på RNAV.

5 Conditional Routes (CDR)

5.1 Det nuvarande permanenta ATS-rutenätet består av flygvägar vars utnyttjande inte kan regleras på daglig basis. Dessa flygvägar kan stängas bara under speciella förhållanden genom NOTAM, t.ex. under större militära övningar.

5.2 CDR kompletterar det permanenta ATS-rutenätet. Syftet med CDR är att medge att flygningar planeras på ATS-flygvägar eller delar därav, som inte alltid är tillgängliga. CDR är vanligtvis upprättade genom områden, som kan komma att tilldelas temporärt och som har den sammanfattande benämningen »AMC-reglerbara områden».

5.3 CDR indelas i tre olika kategorier, alltefter deras förutsedda tillgänglighet, deras färdplaneringsmöjlighet och den förväntade aktivitetsgraden i berörda AMC-reglerade område(n).

5.4 En CDR kan vara upprättad under en eller flera av de tre följande kategorierna:

5.5 CDR 1

CDR som är färdplaneringsbar under i AIP publicerade tider.

- CDR 1 är CDR som förväntas vara tillgängliga större delen av den tidsperiod som är publicerad i AIP.
- CDR 1 färdplaneras på samma sätt som permanenta ATS-flygvägar under de tider som publicerats i AIP.
- Varje begränsning av CDR 1 tillgänglighet ska om möjligt delges.
- Trafik som färdplanerat på en CDR 1, som kommer i konflikt med en eller flera aktiva områden för militär övningsverksamhet, kommer beroende på aktiviteten att få en alternativ klarering med en för svenskt FIR total flygvägsförlängning som normalt inte överstiger 10 NM, men kan i undantagsfall maximalt bli 20 NM.

5.6 CDR 2

CDR som inte är ständigt planeringsbar.

- CDR 2 utgör delar av på förhand bestämda flygvägsscenarion, vilka svarar mot speciella brister som står i relation till kapacitetsproblem.
- flygningar får endast färdplaneras längs CDR 2 i enlighet med vad som publiceras dagligen.

4.2 Track keeping accuracy

In cases the required level of accuracy no longer can be maintained, the appropriate Air Traffic Service unit shall be informed without delay.

4.3 RNAV routes

All ATS routes within SUECIA CTA are based on RNAV.

5 Conditional Routes (CDR)

5.1 The current permanent ATS route network consists of all permanently designated routes which are not subject to daily management and which can only be closed under specific conditions known well in advance e.g. by NOTAM, for large scale military exercises.

5.2 CDRs are designed to complement the permanent ATS route network and to allow flights to be planned on ATS routes, or portions thereof, which are not always available. CDRs are generally established through areas of potential temporary allocation identified under the generic term »AMC-Manageable Areas».

5.3 CDRs are divided into three different categories according to their foreseen availability, their flight planning potential and the anticipated level of activity of the associated AMC Manageable Area(s).

5.4 A CDR can be established in one or more of the three following categories:

5.5 CDR 1

Permanently Plannable CDR during the times published in AIP.

- CDRs 1 are CDRs expected to be available for most of the time during the time period published in AIP.
- CDRs 1 will be flight planned in the same way as permanent ATS routes during the times published in AIP.
- Any foreseen unavailability of CDRs 1 will, when practicable, be properly notified.
- Traffic with a flight plan on a CDR 1, that conflicts with one or several Swedish active military training areas, will pending on activity be given alternative routing with a total route extension in Swedish FIR that normally will not exceed 10 NM but in rare cases a maximum of 20 NM.

5.6 CDR 2

Non-Permanently Plannable CDR.

- CDRs 2 are part of pre-defined routing scenarios that respond to specific capacity imbalances.
- flights may only be planned on CDRs 2 in accordance with conditions published daily.

5.7 CDR 3

Icke planeringsbar CDR.

- CDR 3 publiceras i AIP som CDR som endast får användas efter instruktion från ATC.
- flygningar omdirigeras till CDR 3 efter instruktion från ATC, med kort varsel, i form av routeförslag.

6 Flygning utanför kontrollerat luftrum

6.1 Flygning enligt VFR under mörker ska ske i enlighet med "kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts- och driftbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken".

6.2 Flygning enligt IFR i okontrollerat luftrum över den högsta av följande: 5000 ft AMSL eller 3000 ft AGL, eller före flygning inom eller in i en trafikinformationszon eller ett trafikinformationsområde, gäller följande:

- Färdplan skall inlämnas till ATS.
- Dubbelriktad radioförbindelse ska upprätthållas med vederbörande ATS-enhet.
- IFR-flygning ska i första positionsrapport efter frekvensskifte anmäla aktuell flyghöjd samt i förekommande fall den flyghöjd till vilken luftfartyget stiger eller sjunker.
- Efterföljande positionsrapport, om sådan föreskrivits eller begärts, behöver endast innehålla luftfartygets beteckning, position och tid över denna.
- VFR-flygning ska vid första radiokontakt ange position, flyghöjd och avsedd flygväg.
- Är luftfartyget utrustat med fungerande SSR-transponder, ska denna vara tillslagen och inställd på av ATS anvisad mod och kod eller, om sådan anvisning inte erhållits, på mod A kod 7000. Finns mod C-utrustning, ska den vara aktiverad.
- Åtgärd som innebär ändring av gällande färdplan (t.ex. ändring av flyghöjd) bör inte vidtas förrän den meddelats till och kvitterats av ATS.

6.3 *Trafikinformation.* När omständigheterna så medger, lämnar ATS trafikinformation till luftfartyg.

6.4 Under en ATS-enhets öppethållningstid är flyginformations- och alarmeringstjänsten under samtliga TMA och TIA delegerade från ACC till berörd ATS-enhet i TMA eller TIA enligt AIP ENR 2.1 och AD 2.

6.5 För att effektivisera flyginformationstjänsten kan, när så bedöms lämpligt, IFR-flygning som är föremål för radartjänst lämnas råd om lämplig manöver för att förebygga kollisionsrisk. Sådana råd inleds med frasen »FÖRESLÅR/SUGGEST» och avslutas normalt med frasen »PÅ GRUND AV TRAFIK/DUE TO TRAFFIC». På begäran lämnas mer detaljerad information om orsaken till rådet. Ansvaret för vidtagna åtgärder (manövrer) åvilar befälhavaren. ATS bör informeras om avsedd åtgärd innan den vidtas.

5.7 CDR 3

Not Plannable CDR.

- CDRs 3 are published in AIP as CDRs usable on ATC instructions only.
- flights will be rerouted on CDRs 3 on ATC instructions as short notice routing proposals.

6 Flight outside controlled airspace

6.1 VFR flights during darkness shall be in accordance with "Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services".

6.2 IFR outside controlled airspace above 5000 ft AMSL or 3000 ft AGL whichever is higher, or flying within or into traffic information zone or traffic information area the following applies:

- A flight plan shall be submitted to ATS.
- Two-way radio communication shall be established with the appropriate ATS-unit.
- An IFR flight shall in initial position report, after a change of radio frequency, report actual level with the addition of cleared level for aircraft in climb or descent.
- Any position report, if required subsequently, shall contain only aircraft identification, position and time over.
- A VFR flight shall at first radio contact report its position, level and intended route.
- If the aircraft carries a serviceable SSR transponder, this shall be operating and set to mode and code as instructed by ATS, or, if no such instruction has been received, to Mode A Code 7000. Mode C shall be operated whenever carried.
- No action requiring a change of the current flight plan (e.g. level change) should be taken until ATS has been so informed and has acknowledged this information.

6.3 *Traffic information.* Circumstances permitting, ATS will pass traffic information to aircraft.

6.4 During the operational hours of the ATS-unit, flight information and alerting service below TMA/TIA is delegated from ACC to the ATS-unit in TMA or TIA according to AIP ENR 2.1 and AD 2.

6.5 To render collision hazard information more effective, IFR flights provided with radar service may be given *advice on proper collision avoidance action* when deemed warranted. Such advice will be preceded by the word »SUGGEST» and will normally be followed by the phrase »DUE TO TRAFFIC». On request, more detailed traffic information will be given. The final responsibility for the collision avoidance action rests with the pilot-in-command. ATS should be informed on the intended action before execution.

7 Flyginformationstjänst

7.1 Sändning av SIGMET-uppgifter och rapporter från luftfartyg.
(Ref ICAO Doc 7030 Kapitel 6 mom 6.13.2 till 6.13.4).

ACC vidarebefordrar på eget initiativ SIGMET-uppgifter och specialrapporter (AIREP SPECIAL) för eget och angränsande FIR eller ACC ansvarsområde. Därutöver vidarebefordrar ATS-enheter vid civila flygplatser samt vissa AFIS-enheter på eget initiativ SIGMET-uppgift för eget ACC ansvarsområde.

7.2 Sändning av utvalda specialrapporter och ändrade flygplatsprognoser.
(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM mom 9.1.3.5 samt ICAO Doc 7030 Kapitel 6 mom 6.13.2 till 6.13.14).

ACC informerar på begäran luftfartyg om föreliggande specialrapport (SPECI) eller ändrad flygplatsprognos (TAF AMD) för i ATS-färdplan angiven landningsflygplats inom eget och angränsande FIR eller ACC ansvarsområde, om inte uppgifterna meddelas genom VOLMET-utsändning.

7.3 Information till VFR-flygning

ATS-enheter vidarebefordrar på eget initiativ föreliggande uppgifter om rapporterade eller väntade instrumentväderförhållanden längs flygvägen, om denna är känd. Därutöver vidarebefordrar ACC på begäran föreliggande låghöjdsprognos om så är praktiskt möjligt.

8 Angivande av flyghöjd

8.1 Flygning eller del av flygning ska anges som:

- Flygnivå över genomgångshöjden.
- Höjd över havet på eller under genomgångshöjden.

9 Rapportering av flyghöjd

9.1 Luftfartyg som utför kontrollerad flygning ska vid första anrop efter frekvensskifte liksom i varje positionsrapport lämna uppgift om sin flyghöjd. I förekommande fall ska även meddelas till vilken flyghöjd luftfartyget är på väg att stiga eller sjunka.

10 Förfaranden för att undvika ändvirvlar (Wake turbulence)

10.1 För att eliminera eller minska risker som förorsakas av ändvirvlar (wake turbulence) tillämpas nedanstående förfarande:

Vid första radiokontakt efter varje frekvensskifte ska luftfartyg i turbulenskategori H (Heavy) lägga till ordet »HEAVY» omedelbart efter sin anropssignal.

Anm. Luftfartyg av typen Airbus A380-800 ska i stället för »HEAVY» använda ordet »SUPER».

Exempel: »SWEDEN CONTROL – SCANDINAVIAN 911 HEAVY».

11 VMC-klarering

(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM mom 5.9).

7 Flight Information Service

7.1 Transmission of SIGMET information and air-reports.
(Ref ICAO Doc 7030 Chapter 6 para 6.13.2 to 6.13.4).

ACCs will, on their own initiative, pass SIGMET information and special reports (AIREP SPECIAL) for their own FIRs and adjacent FIRs or ACC Areas of Responsibility. In addition, ATC units at civil aerodromes as well as some AFIS units will, on own initiative, pass SIGMET information for their own ACC Areas of Responsibility.

7.2 Transmission of selected special reports and amended aerodrome forecasts.
(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM para 9.1.3.5 and ICAO Doc 7030 Chapter 6 para 6.13.2 to 6.13.14).

ACCs will, on request, inform aircraft on special reports (SPECI) and amended aerodrome forecasts (TAF AMD) issued for the destination aerodrome according to the ATS flight plan only provided that the aerodrome in question is located within the unit's own FIR or adjacent FIR or ACC Area of Responsibility and that the information is not included in a VOLMET broadcast.

7.3 Information to VFR flights

ATS units will, on their own initiative, pass information on reported or anticipated instrument meteorological conditions along the route, provided that the route is known to the unit. In addition, ACCs will, upon request, pass the current low level area forecast whenever practicable.

8 Expressing of levels

8.1 A flight or a portion of a flight shall be expressed in:

- Flight levels, for flights above the transition altitude.
- Altitudes, for flights at or below the transition altitude.

9 Reporting of level

9.1 An aircraft operated as a controlled flight shall on first radio contact after changing frequency and in each position report give information about its actual level. If appropriate, information shall also be given about to which level the aircraft is climbing or descending.

10 Wake turbulence avoidance procedures

10.1 In order to eliminate or minimize the hazards caused by wake turbulence, following procedure are applied:

In the first radio contact after any change of frequency, aircraft in the heavy wake turbulence category shall include the word »HEAVY» immediately after the aircraft call sign.

Note. Aircraft type Airbus A380-800 should instead of »HEAVY» include the word »SUPER».

Example: »SWEDEN CONTROL – SCANDINAVIAN 911 HEAVY»

11 VMC clearance

(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM para 5.9).

11.1 På begäran av ett luftfartyg får en kontrollerad flygning i luftrumsklass D och E under VMC i dagsljus klareras att hålla egen separation till en annan angiven kontrollerad flygning och bibehålla VMC. För detta gäller följande:

- a) VMC-klarering ska gälla för en specificerad del av flygning på eller under FL100,
- b) om flygning under VMC inte kan fullföljas under klareringens giltighetstid, ska luftfartyget ges en alternativ instruktion;
- c) om föraren under flygning med VMC-klarering upptäcker att VMC inte kan bibehållas, ska han/hon snarast anmäla detta till flygkontrollenheten. Flygningen ska därefter utföras enligt erhållen alternativ instruktion.

12 Fastställande av möte mellan luftfartyg som utför kontrollerad flygning

(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM mom 5.4.2.2.3).

12.1 Fastställande av möte mellan luftfartyg genom rapporter från dessa att de observerat varandra tillämpas inte över FL200.

13 Prioritet för ambulansluftfartyg

13.1 Företräde för ambulansluftfartyg i flygkontrolltjänsten lämnas för akuta transporter av sjuk eller svårt skadad person, organ eller sjukvårdspersonal samt för feryflygning till sådan transport. Sådant företräde ska begäras genom att ange STS/HOSP i färdplanen (pkt 18). Flygbesättningen kan vid första anrop på varje kanal lägga till ordet »AMBULANCE» efter anropssignalen för att uppmärksamma ATS på flygningens status.

Anm. Uppgiften STS/HOSP medför inte att flygningen undantas från flödesreglering.

Anm. Nödvändigheten av begärd företrädesrätt kan komma att kontrolleras i efterhand.

13.2 Flygningar som innebär medicinsk evakuering för att rädda liv som anges med STS/MEDEVAC är automatiskt undantagna från flödesplanering.

Anm. MEDEVAC (medicinsk evakuering) används för att beteckna transporter av skadade/sjuka i samband med större olyckor eller katastrofer som genomförs av kvalificerad sjukvårdspersonal med medicinsk utrustning.

11.1 When so requested by an aircraft an ATC unit may clear a controlled flight operating in airspace classes D and E in visual meteorological conditions during the hours of daylight to fly subject to maintaining own separation to one other aircraft and remaining in VMC. When a controlled flight is so cleared, the following shall apply:

- a) the VMC clearance shall be for a specified portion of the flight at or below FL100;
- b) In the event that flight in VMC cannot be maintained for the term of the clearance, the aircraft shall be provided with alternative instructions;
- c) the pilot of an IFR flight, on observing that conditions are deteriorating and considering that operation in VMC will become impossible, shall inform ATC before entering IMC and shall proceed in accordance with the alternative instructions given.

12 Determination that aircraft conducting controlled flights have passed each other on reciprocal tracks

(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM para 5.4.2.2.3).

12.1 The method of determining that two aircraft on reciprocal tracks have passed each other by means of reports from the two aircraft that they have observed each other will not be used above FL200.

13 Priority of hospital aircraft

13.1 Priority to hospital aircraft in the air traffic control service will be given to medical emergency flights (carrying any sick or seriously injured person, organs or medical staff) as well as ferry flights to such operations. To obtain such priority, STS/HOSP shall be inserted in item 18 in the ATS flight plan. To draw ATS attention to the flight status, the flight crew may add the word »AMBULANCE» to the radio call sign at the first call on each channel.

Note. STS/HOSP does not entitle to exemption from ATFM measures.

Note. Post-flight verification of the necessity for expeditious handling may be requested.

13.2 Flights for all life critical emergency evacuation using the STS/MEDEVAC are automatically exempted from ATFM measures.

Note. MEDEVAC (emergency evacuation) is a transport of injured/sick people in relation to major accident or catastrophe carried out by qualified medical personnel with medical equipment.

14 Flygning inom fjällområdet i Sverige med segelflygplan eller enmotorigt luftfartyg

14.1 Utsträckningen av det svenska fjällområdet framgår av tabell nedan.

14 Flight within the mountainous area of Sweden with glider or single engine aircraft

14.1 The extension of the Swedish mountainous area is shown in table below.

Mountainous area of Sweden – lateral limits

600545N 0123000E – along the Swedish/Norwegian and Swedish/Finnish border to 662430N 0234000E–
643500N 0184000E – 623200N 0154000E – 610000N 0143300E – 600545N 0123000E

14.2 För flygning inom fjällområdet gäller:

- Färdplan eller upplysning angående flygning ska inlämnas. Upplysning angående flygning får lämnas till person, som utsetts att svara för flygningens uppföljning, eller till polismyndighet.

14.2 For flights operating within the mountainous area:

- A flight plan or information concerning the flight shall be filed. Information concerning the flight may be submitted to any person assuming the responsibility for providing alerting service for the flight, or to the police authorities.

14.3 Bestämmelserna behöver inte tillämpas vid flygning som inte avlägsnar sig mera än 25 NM från startplats.

14.3 The above-mentioned provisions do not apply to flights reaching less than 25 NM from take-off location.

14.4 Närmare detaljer om bestämmelsernas innehåll framgår av Transportstyrelsens föreskrifter.

14.4 For specified information of the full content of the above provisions, see regulations from Swedish Transport Agency (in Swedish only).