

Veiledning til forskrift 16. juni
2022 nr. 1029 om krav til
luftrafikktenester og ytere av
luftrafikkstyrings- og
flysikringstenester
(ATM/ANS) m.m.

BSL G 1-3

Versjon 1.0

2. april 2024



Generelt om forskriften

Forskriften regulerer grovt sett to områder:

- Forskriften stiller krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS). Dette gjøres ved at kommisjonsforordning (EU) 2017/373 gjøres gjeldende i norsk rett som del av EØS-avtalen. I tillegg fastsetter forskriften *nasjonale tilleggskrav* på områder hvor man nasjonalt har sett behov for dette, og der man mener at dette er i samsvar med forordning (EU) 2017/373. De nasjonale tilleggsreglene er gruppert i egne kapitler, kapittel 3 til 8, etter samme modell som vedleggene (anneksene) til forordning (EU) 2017/373.
- Forskriften fastsetter hvordan man må gå frem for å gjøre endringer i hvor og hvordan det ytes lufttrafikktenester på norsk område, og i områder hvor Norge i henhold til internasjonale konvensjoner og avtaler er forpliktet til å yte sivile lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester. Bestemmelsene om dette er regulert i forskriftens kapittel 2.

Kapittel 2 - Særskilte nasjonale bestemmelser – behovet for lufttrafikktenester

Til § 2-1. Hvem som fastsetter hvor og på hvilken måte lufttrafikktenester skal ytes

Bestemmelsen klargjør at det er Luftfartstilsynet som bestemmer hvor det skal ytes lufttrafikktenester, og hvilken type lufttrafikktenester som skal ytes der. (Hvem som yter tjenestene fastsettes av Samferdselsdepartementet gjennom utpekingsvedtak, jf. forskrift om etablering og gjennomføring av Det felles europeiske luftrom § 6.)

I andre setning fastsettes det at Luftfartstilsynet plikter å involvere berørte parter før de treffer sin beslutning. Hvem som er berørte parter vil kunne variere etter situasjonen, men dette vil typisk være flyplassoperatører, andre flysikringstjenesteytere og flyoperatører som vanligvis benytter det aktuelle luftrommet.

Et sentralt utgangspunkt for bestemmelsens utforming er at dagens ytelse av lufttrafikkteneste fortsatt skal foregå på samme måte som tidligere. Bestemmelsen medfører altså ikke nye krav som gjør at etablerte ytere av flysikringstjenester må gjennom en søknadsprosess eller lignende for å fortsette dagens tjenesteleveranser.

Det bestemmelsen regulerer er hvem som skal gjøre hva når man skal endre tjenesteytelsen fra slik den foregår i dag.

Endringer i tjenesteytelse vil som det klare utgangspunkt bare skje i samsvar med den prosessen som foreskrives i § 2-3. Kun rent unntaksvis vil det kunne være aktuelt for Luftfartstilsynet å fastsette hvor og hvordan det skal ytes lufttrafikkteneste uten den forutgående prosessen i § 2-3.

Til § 2-2. Grunnlaget for fastsettelse av hvor og på hvilken måte lufttrafikkjenester skal ytes

Bestemmelsen fastsetter de vurderingskriterier som skal legges til grunn for Luftfartstilsynets beslutninger etter § 2-1.

Som utgangspunkt legges det til grunn at Luftfartstilsynet må hensynta og opptre i samsvar med artikkel 3a i forordning (EU) 2017/373. Denne lyder slik:

Article 3a

Determination of the need for the provision of air traffic services

1. Member States shall determine the need for the provision of air traffic services by taking into account all of the following factors:

- (a) the types of air traffic involved;*
- (b) the density of air traffic;*
- (c) the meteorological conditions;*
- (d) other relevant factors related to the objectives of the air traffic services defined in point ATS.TR.100 of Annex IV.*

2. While determining the need for the provision of air traffic services Member States shall not take into account the carriage of airborne collision avoidance systems by aircraft.

Denne artikkelen er imidlertid formulert slik at den ikke uttømmende angir hvilke vurderinger staten skal legge til grunn ved fastsettelsen av behovet for lufttrafikkjenester. Staten kan følgelig også legge til grunn andre momenter enn de som artikkel 3a angir.

Bestemmelsen i § 2-2 fastsetter at Luftfartstilsynets beslutning etter § 2-1 skal skje etter en bred helhetsvurdering av relevante hensyn. Det er i paragrafen vist til «allmenne hensyn», som er det samme vurderingstemaet som eksempelvis benyttes ved vurderingen av om det skal gis konsesjon for landingsplass.

«Allmenne hensyn» er klart nok et bredt og lite presist vurderingstema. Dette er likevel et bevisst valgt uttrykk, ettersom en rekke samfunnshensyn - også andre hensyn enn de rent flysikkerhetsmessige - kan tillegges vekt. Eksempelvis vil kostnader og effektiv ressursbruk, mulighet for nye teknologiske løsninger, brukerbehov osv. spille inn.

Det er likevel behov for å understreke at flysikkerhet skal være det viktigste hensynet i den totalvurderingen av hensyn som skal foretas, og dette er derfor påpekt eksplisitt i bestemmelsen.

Eksempelvis vil de bestemmelsene som stod i BSL G 2-1, som er opphevet, kunne være retningsgivende som førende prinsipper:

Etablering av flygekontrolltjeneste

- (1) Tårnkontrolltjeneste skal etableres og være betjent når:
 - a) samlet antall flybevegelser i de siste to foregående år overstiger 15000 pr. år og der minst 7500 av disse er IFR-flyginger, eller;
 - b) flyplassen er godkjent for ILS Cat II- eller Cat III-landinger.
- (2) Innflygingskontrolltjeneste kan utøves fra kontrolltårn, innflygingskontroll eller kontrollsentral.
 - a) Innflygingskontrolltjeneste skal være etablert når flyplassen har godkjente innflygingsprosedyrer og det er etablert tårnkontrolltjeneste.
 - b) Separat innflygingskontrolltjeneste skal etableres når samlet antall IFR-bevegelser til en eller flere flyplasser innenfor enhetens ansvarsområde i de siste to foregående år overstiger 18000 flybevegelser pr. år.
 - c) En felles innflygingskontrolltjeneste for flere flyplasser skal etableres når områdene for ventemønstre og for inn- og utflygingsprosedyrer i tilknytning til flyplassene ikke kan anvendes uavhengig av hverandre.
- (3) Det skal være etablert områdekontrolltjeneste i samsvar med internasjonale forpliktelser. Områdekontrolltjeneste skal utøves fra en kontrollsentral.

Etablering av lokal flygeinformasjonstjeneste – AFIS

AFIS skal være etablert og betjent når flyplassen skal tillates brukt:

- a) til lufrutetraffic;
- b) av luftfartøy som utfører IFR-flyging og vil benytte flyplassens godkjente prosedyre(r) for instrumentinnflyging, eller;
- c) av luftfartøy med høyest tillatt startvekt over 5.700 kg eller som er godkjent for 10 eller flere passasjer seter

Etablering av lokal flygeinformasjonstjeneste for helikopterflyginger – HFIS

(1) HFIS skal være etablert når:

- a) 2 eller flere faste oljeinstallasjoner med helikopterdekk regelmessig har samtidig trafikk av to eller flere helikopter som er i konflikt med hverandre, eller;
- b) flytende innretninger med helikopterdekk som over lengre tid ligger i slik nærhet av andre installasjoner med helikopterdekk regelmessig har samtidig trafikk av to eller flere helikopter som er i konflikt med hverandre.

(2) En felles HFIS-tjeneste for flere innretninger skal etableres når trafikken til innretningene regelmessig kan komme i konflikt med hverandre, og det angjeldende luftrom ikke er kontrollert

Vi presiserer at begrepet HFIS ikke er et begrep som er videreført i norske forskrifter

Plikt til å etablere lufttrafikkteneste i andre tilfelle

Luftfartstilsynet kan etter nærmere vurdering kreve at det opprettes lufttrafikkteneste også i andre tilfeller enn nevnt i § 6 til § 8. Ved vurderingen legges det vekt på blant annet antall flybevegelser, trafikksammensetning, samtidighet, kompleksitet, meteorologiske og topografiske forhold samt flyplassers geografiske beliggenhet.

Til § 2-3. Plikt til å fremme forslag om endringer i tilbudet av lufttrafikktenester

Første og andre ledd: Utgangspunktet er at enhver endring av hvor og hvordan det skal ytes lufttrafikktenester skal skje etter et fremlagt forslag om dette fra henholdsvis lufttrafikktenesten (for de øvre luftromslagene, dvs. der vil kunne tilbys underveis- og innflygingstjenester) eller flyplassoperatøren (for de nederste luftromslagene, der det vil kunne tilbys tårntjenester), jf. henholdsvis første og andre ledd.

Blant annet for å sikre at også andre aktører, eksempelvis flyoperatørene, får en reell anledning til å fremme ønskede endringer i hvor og hvordan lufttrafikkteneste ytes, fremkommer det også i første og andre ledd at Luftfartstilsynet kan pålegge lufttrafikktenesten/flyplassoperatøren å fremme endringsforslag dersom Luftfartstilsynet finner det klart at behovene for lufttrafikktenester er endret. Eksempelvis vil dette kunne være aktuelt dersom det ikke blir enighet mellom lufttrafikktenesten og flyoperatørene om behovet for å endre lufttrafikktenesten, og Luftfartstilsynet samtidig ser at flyoperatørenes behov klart er reelt.

Tredje ledd: I en søknad om endring av utøvelsen av lufttrafikktenester må det dokumenteres at flysikkerheten ivaretas, ved at det skal følge en sikkerhetsvurdering til søknaden. For å sikre at alle

aktuelle parter får uttalt seg, særlig flyoperatørene, kreves det at sikkerhetsvurderingen skal være utarbeidet i samarbeid med berørte parter.

Tredje ledd er bygget opp rundt samme modell som forskrift om luftromsorganisering [§ 10](#) andre ledd. Veiledningen til denne bestemmelsen vil kunne benyttes analogt:

Forventninger til sikkerhetsvurderingen:

- Sikkerhetsvurderingen som må følge unntakssøknaden har som formål å dokumentere at endringen som det søkes om ivaretar flysikkerheten på en akseptabel måte. Sikkerhetsvurderingen må være tilstrekkelig spesifikk med hensyn til de risikomomenter som gjør seg gjeldende i det aktuelle luftrommet. Sikkerhetsvurderingen skal dokumentere et akseptabelt sikkerhetsnivå både når det gjelder operativt driftskonsept hos tjenesteyter og luftfartsoperatørens behov. Det operative driftskonseptet hos tjenesteyter inkluderer eksempelvis bemanning, utstyr og sektorkonfigurasjon (eventuell sammenslåing med annen sektor hos tjenesteyter). Luftfartsoperatørens behov kan eksempelvis identifiseres ved hjelp av analyser av flygeres behov og begrensninger når det gjelder å nyttiggjøre seg trafikkinformasjon om annen samtidig trafikk på en tilfredsstillende måte, i den hensikt å unngå sammenstøt.
- En søknad om endring til eller opprettholdelse av ikke-kontrollert luftrom er å likestille med en søknad om en endring i en tjenesteyters funksjonelle system. Sikkerhetsvurderingen må derfor vise at sikkerheten er tilfredsstillt på samme måte som ved enhver annen endring i tjenesteyters funksjonelle system. Vi viser i den sammenheng til gjeldende regelverk på området - ATS.OR.205 og ATS.OR.210 i forordning (EU) 2017/373. Søknaden vil bli vurdert av Luftfartstilsynet ut fra kriteriene i disse bestemmelsene, og i samsvar med øvrige rutiner i tilknytning til søknader om endring i en tjenesteyters funksjonelle system.
- Sikkerhetsvurderingen skal utarbeides i samarbeid med «berørte parter». Hvem som er berørte parter kan variere, alt etter hvilke områder det aktuelle luftrommet ligger i eller knytter seg til. Det vesentligste er at alle luftfartsoperatører som jevnlig flyr i det aktuelle luftrommet inviteres og gis anledning til å delta. Det anbefales som et minimum at alle luftfartsoperatører som flyr IFR-ruteflyging involveres. Som et minimum bør en representant for den luftfartsoperatøren som foretar flest flyginger i det aktuelle luftrommet være sentral i arbeidet med sikkerhetsvurderingen. Ansvarlig yter av lufttrafikkjenester bør også involvere egne representanter med operativ erfaring fra lufttrafikkjeneste (AFIS eller ATC) tilknyttet det aktuelle luftrommet. Berørte parter bør være med på selve analysen og utarbeidelsen av den skriftlige vurderingen på samme nivå og i samme grad som den som er ansvarlig for å utarbeide sikkerhetsvurderingen. Alle involverte representanter bør skriftlig erklære at de støtter konklusjonen i sikkerhetsvurderingen, eventuelt bør de skriftlig anmerke uenigheter.
- Oppdatert sikkerhetsvurdering ved endrede forhold. Siste setning i bestemmelsen knytter seg til at en økning i trafikkvolum eller endring i trafiksammensetning fra det som er forutsatt i en innvilget søknad om fravikelse av hovedregelen om tilstøtende overliggende kontrollert luftrom, kan medføre at sikkerhetsnivået i det aktuelle luftrommet blir lavere enn det som anses akseptabelt. Aktøren pålegges derfor å fremlegge en oppdatert sikkerhetsvurdering i disse tilfellene. Denne skal utarbeides på samme måte som den sikkerhetsvurderingen som fulgte søknaden om opprettholdelse av eller omgjøring til ikke-

kontrollert luftrom. Vurderingsmomentene som fremgår av BSL G 1-3 § 2-2 vil også her være sentrale i sikkerhetsvurderingen og for Luftfartstilsynets avgjørelse.

Kapittel 3 til 8 – Særskilte nasjonale bestemmelser

Kapitlene 3 til 8 har til hensikt å gi utfyllende nasjonale bestemmelser til ytere av flysikringstjenester, i tillegg til de felleseuropeiske kravene som fremkommer av forordning (EU) 2017/373.

Kapitlene 3 til 8 inneholder derfor to typer bestemmelser. Den ene typen er bestemmelser som eksplisitt utfyller forordning (EU) 2017/373 der forordningen legger opp til at nasjonale myndigheter lager utfyllende regler. Den andre typen regler er bestemmelser som vi ser et nasjonalt behov for, uten at dette er omtalt i forordning (EU) 2017/373.

Kapittel 3 har til hensikt å gi utfyllende nasjonale bestemmelser til alle ytere av flysikringstjenester, i tillegg til de felleseuropeiske kravene som fremkommer av forordning (EU) 2017/373 vedlegg III (Part ATM/ANS.OR).

Kapitlene 4 til 8 gir utfyllende nasjonale bestemmelser til henholdsvis ytere av lufttrafikkstjenester, ytere av flyværtjenester, ytere av luftfartsinformasjonstjenester, ytere av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester og ytere av trafikkflytstyring.

Det forutsettes at alle de nasjonale bestemmelser i kapitlene 3 til 8 er i samsvar med den europeiske fellesretten.

Kapittel 3 – Særskilte nasjonale bestemmelser – generelt for alle ytere av flysikringstjenester

Til § 3-3. Særskilte krav til flysikringstjenester på kontinentalsokkelen

Denne bestemmelsen bygger på at det fra norsk side er besluttet å anvende forordning (EU) 2017/373 på kontinentalsokkelen, jf. § 1-2, uavhengig av om man er pliktig til dette etter EØS-avtalen. Norsk posisjon er likevel at Luftfartstilsynet kan fastsette særskilte krav for flysikringstjenester som ytes på kontinentalsokkelen. Slike ekstra krav kan gå utover de felleseuropeiske kravene i forordning (EU) 2017/373, så langt de har som formål å ivareta flysikkerheten.

Selve behovet for denne bestemmelsen knytter seg først og fremst til de særegenheter som karakteriserer lufttrafikken på kontinentalsokkelen («offshore»). Eksempelvis vil lufttrafikkstjenesten som skal håndtere flyging inn mot og mellom oljeinstallasjoner kunne vise seg å møte særlige sikkerhetsutfordringer. Det er derfor etablert en hjemmel til å fastsette særlige krav til hvordan driften og organiseringen av disse tjenestene skal foregå.

Til § 3-4. Særskilte regler for tjenesteytere med begrenset sertifikat

Tjenesteytere med begrenset sertifikat, ref. ATM/ANS.OR.A.010, har unntak fra de fleste kravene om endringshåndtering som gjelder for tjenesteytere med fullt sertifikat, ref. ATM/ANS.OR.A.005. Dette gjelder f.eks.:

ATM/ANS.OR.A.040 Endringer
ATM/ANS.OR.A.045 Endringer i funksjonssystemet
ATM/ANS.OR.B.010 Godkjenning av endringsprosedyre
ATM/ANS.OR.C.005 Safety support assessment

Disse kravene er ikke en del av de obligatoriske kravene i ATM/ANS.OR.A.010, og er heller ikke inkludert i noen av de kravene vi i § 3-4 har gjort nasjonalt gjeldende for tjenesteytere med begrenset sertifikat. De nevnes heller ikke blant de kravene Luftfartstilsynet kan gjøre gjeldende *etter en konkret vurdering*.

For tjenesteytere med begrenset sertifikat som er sertifisert for lufttrafikkjeneste (ATS), så gjelder kravene i Part-ATS, med et lite forbehold. ATM/ANS.OR.A.010 (c) (5) fastsetter at kravene i Part-ATS gjelder «where applicable in light of the services that the service provider provides or plans to provide».

Når det gjelder kravene ATS.OR.205 Safety assessment and assurance of changes to the functional system og ATS.OR.210 Safety Criteria, så er det Luftfartstilsynets vurdering at disse kravene må ses i lys av at alle tjenesteytere med begrenset sertifikat er «non-complex», ref. AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(e). Det betyr at de skal følge AMC4 ATM/ANS.OR.B.005(a) og AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3), som er forenklede metoder for samsvar, sammenlignet med fullt sertifikat. AMC'ene beskriver at det skal være en dokumentert prosess for endringshåndtering som sikrer fareidentifisering, vurdering av risiko og innføring av risikoreducerende tiltak der det er nødvendig. De forenklede metodene for samsvar beskriver at farer kan identifiseres ved sjekklister eller andre risikostyringsverktøy eller prosesser som er integrert i tjenesteyterens aktiviteter.

Luftfartstilsynet har derfor valgt å ikke vektlegge ATS.OR.205 og ATS.OR.210 for tjenesteytere med begrenset sertifikat. Disse paragrafene stiller formalkrav til hva som skal inngå i en sikkerhetsvurdering og dette er i strid med intensjonen i AMC ATM/ANS.OR.B.005(a) og AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) som legger opp til en forenklet risikostyringsprosess.

Vår fortolkning støttes av formuleringen i ATS.OR.205 (a) "For any change notified in accordance with point ATM/ANS.OR.A.045(a)(1), the air traffic services provider shall: ..." Siden tjenesteytere med begrenset sertifikat har unntak fra ATM/ANS.OR.A.045, så gjelder heller ikke ATS.OR.205. ATS.OR.205 henviser videre til ATS.OR.210, som etter vår fortolkning da heller ikke gjelder for tjenesteytere sertifisert for LTT med begrenset sertifikat.

Samme argumentasjon gjelder for ATM/ANS.OR.C.005 Safety support assessment. Der står det også i (a) "For any change notified in accordance with point ATM/ANS.OR.A.045(a)(1), the service provider other than the air traffic services provider shall:" Det bekrefter at ATM/ANS.OR.C.005 ikke gjelder for tjenesteytere med begrenset sertifikat som er sertifisert for CNS, AIM, MET osv.

Oppsummering:

Tjenesteytere med begrenset sertifikat skal følge AMC4 ATM/ANS.OR.B.005(a) og AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) for sine endrings- og risikohåndteringsprosesser og har unntak fra følgende krav:

ATM/ANS.OR.A.040 Endringer
ATM/ANS.OR.A.045 Endringer i funksjonssystemet
ATM/ANS.OR.B.010 Godkjenning av endringsprosedyre
ATM/ANS.OR.C.005 Safety support assessment
ATS.OR.205 Safety assessment
ATS.OR.210 Safety criteria

Veiledning til enkelte bestemmelser rettet mot alle ytere av flysikringstjenester i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/373, med tilhørende "acceptable means of compliance" (AMC):

Til ATM/ANS.OR.A.010 og ATM/ANS.OR.A.005

En organisasjon som ønsker å søke sertifisering for ATM/ANS må ta kontakt med Luftfartstilsynet, fagområde flysikring, ved å sende e-post til postmottak@caa.no. Seksjonsleder flysikring vil formidle kontakt med fagpersoner i seksjonen som vil veilede i den videre prosessen. Dette gjelder begge typer sertifikat, både begrenset sertifikat iht. ATM/ANS.OR.A.010 og sertifikat iht. ATM/ANS.OR.A.005. Det vil gis veiledning om hva søknaden må inneholde, inkludert hvordan samsvar med regelverkskravene skal dokumenteres.

Dersom en tjenesteyter gjør en endring som vil kunne medføre nye påtegninger i sertifikatet eller fjerning av eksisterende, så må Luftfartstilsynet underrettes om endringen. Endringen må ikke gjennomføres før Luftfartstilsynet har gitt sin godkjenning av endringen. Luftfartstilsynet vil bl.a. gjøre en vurdering av om det må gjennomføres en sertifiseringsprosess eller om endringen kan håndteres i samsvar med tjenesteyters endringshåndteringsprosess. Dette gjelder for alle tjenesteytere uavhengig av hvilket sertifikat de har.

Til AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(e)

For noen bestemmelser i (EU) 2017/373 skiller regelverkets AMC mellom complex og non-complex tjenesteytere. En tjenesteyter som innehar eller søker om et begrenset sertifikat vil være non-complex. En tjenesteyter med ordinært sertifikat, kan også falle inn under begrepet non-complex. Kriteriene for å kunne anse seg som non-complex er beskrevet i AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(e).

En non-complex tjenesteyter skal følge de AMC'er og GM'er der det står non-complex service providers i overskriften. En complex tjenesteyter skal følge de AMC'er og GM'er der det står complex service providers i overskriften. Alle tjenesteytere, uavhengig av kompleksitet, skal følge de AMC'er og GM'er der complex eller non-complex service providers ikke står spesifisert i overskriften.

Kapittel 4 – Særskilte nasjonale bestemmelser – ytere av lufttrafikkjenester

Til § 4-4. Adskillellesmetoder og minima, 2. ledd

Et avgående luftfartøys flygetrasé regnes påbegynt ved luftfartøyets rotasjonspunkt.

Til § 4-5. Ansvar for adskillelse til terreng

I de tilfeller der operatører som innehar særskilt godkjenning fra Luftfartstilsynet har behov for å fly lavere enn publiserte IFR minstehøyder tilgjengelige for flygekontrolltjenesten, faller flygekontrolltjenestens ansvar etter ATS.TR.235(a)(5) og AMC3 ATS.TR.235(b) bort. Denne særnorske regelen er etablert for å legge til rette for at f.eks. ambulanse-, søk- og redningsoperatører skal kunne foreta inn- og utflyginger til og fra sykehus, skadested o.l. i kontrollert luftrom og i grensesnittet mellom kontrollert og ikke-kontrollert luftrom uten at flygekontrolltjenesten må ta ansvar for atskillelsen til terreng for aktuelle flygninger. Flygekontrolltjenestens ansvar ved vektorering opprettholdes.

Flygekontrolltjenesten skal sikre at oversikt over operatører som har fått en slik godkjenning er tilgjengelig for operativt personell. Godkjenning innehas av:

- Norsk Luftambulans AS
- Bristow Norway AS
- CHC Helikopter Service AS
- Politiets Helikoptertjeneste

Veiledning til enkelte bestemmelser rettet mot ytere av lufttrafikkjenester i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/373, med tilhørende “acceptable means of compliance”:

Til ATS.OR.460 lydopptak i kontrollrom

Det rettslige grunnlaget for lydopptak er beskrevet i (a).

Lydopptak skal kun benyttes i fm granskning av innrapporterte ulykker hendelser, bestemmelsens punkt (b).

Tjenesteyter må sette seg inn i Datatilsynets veiledningsmateriale og regelverk om personvern hensyn i fm lydopptak. Når det tas lydopptak på arbeidsplassen gjelder personvernforordningens generelle rettigheter og plikter, blant annet om innsyn og sletting.

Til ATS.TR.235 (a) (5)

ATS.TR.235 (a) (5) er ikke klar og entydig med hensyn til når ansvaret for terrengatskillelse og temperaturkorrigering ligger hos fartøysjef eller hos flygeleder. Luftfartstilsynet har derfor i samarbeid med Avinor Flysikring AS og aktørene utarbeidet følgende retningslinjer for hvordan vi vil forholde oss til dette punktet:

Følgende forutsetninger legges til grunn:

1. En flygerute i en godkjent FPL som er definert ved hjelp av DCT skal forstås likt med ATS rute
2. ATC skal ikke benytte fraseologien «when ready» i forbindelse med endret ruteføring i SID før luftfartøyet er i eller over sikker høyde
3. PIC skal informere lufttrafikkjenesten før han selv anvender temperaturkorreksjon

4. Veiledningen gjelder i alt kontrollert luftrom

Situasjon	Ansvar for terrengatskillelse og temperaturkorrigering
1 Vektorering	ATCs ansvar i kontrollert luftrom Dersom pilot anmoder om vektorering i ikke-kontrollert luftrom, har piloten ansvaret
2 Visuell innflyging	Pilotens ansvar
3 a) IFR-flyging på en publisert ATS-rute (luftled, SID, STAR, instrumentprosedyre, ventemønster)	Pilotens ansvar
3 b) IFR-flyging som i reiseplanen har angitt sin rute ved bruk av DCT's og er klarert FPL route	Pilotens ansvar
4 IFR-flyging som entrer kontrollert luftrom fra siden eller undersiden (f.eks. fra en ikke-kontrollert flyplass) eller VFR som ønsker overgang til IFR og kontrollert flyging	Pilotens ansvar inntil flygingen er i eller over det kontrollerte luftrommets minste sikre høyde
5 IFR-flyging som ber om å få forlate kontrollert luftrom (f.eks. under nedstigning til en ikke-kontrollert flyplass)	Pilotens ansvar under det kontrollerte luftrommets minste sikre høyde
6 a) Direkte ruting bort fra ATS-rute (luftled, SID, STAR, instrumentprosedyre, publisert ventemønster)	ATCs ansvar inntil luftfartøyet eventuelt er tilbake på publisert ATS-rute eller den ruten som i FPL er angitt ved bruk av DCT's. Tjenesteytere må ha koordineringsprosedyrer som sikrer informasjon til sektorer eller enheter
6 b) Omnidirectional SID	Pilotens ansvar Sving klarert av ATC i denne type SID er en del av SID. Unntatt fra dette er når ATC utsteder en vektor, se punkt 1.
6 c) IFR-avgang fra kontrollert flyplass uten publisert SID	Pilotens ansvar
7 IFR-flyging på egennavigasjon som i kontrollert luftrom ber om ruting som tar flygingen klar av vær	Pilotens ansvar
8 Visuell utflyging	Pilotens ansvar
9 Værforhold med lavt skydekke og ising umuliggjør flyging i temperaturkorrigert høyde (f.eks. ved helikopterflyging offshore)	Pilotens ansvar
10 Når ATC utøver prosedyrekontrolltjeneste	Pilotens ansvar
11 Flyging i ikke-kontrollert luftrom	Pilotens ansvar

Til AMC12 ATS.TR.210(a)(3)

Ved opplysning om bakkevind til luftfartøy før avgang og landing skal det benyttes 2- minutters middelværdi, inkludert signifikante variasjoner fra middelværdien. Når vindretningen varierer signifikant, skal de to ytterpunktene for vindretningens variasjon opplyses.

Ved angivelse av bakkevind til luftfartøy som ber om vindmåling (wind check) under siste del av sluttinnlegget (short final) eller før avgang, bør det benyttes aktuell vind (instant wind). Aktuell vind er 3-sekunders middelværdi.

Ved angivelse av bakkevind i METAR skal det benyttes 10-minutters middelværdi.

Til AMC18 ATS.TR.210(a)(3)

Ved vurdering av om «reasonable assurance» foreligger for at atskillelse vil være til stede, forutsettes det lagt til grunn i en situasjon der landing følger etter avgang, bl.a. at det avgående luftfartøy er blitt klarert for og har påbegynt avgangen, før landingsklarering utstedes.

Til § 4-8. Bruk av ATS-overvåkingssystem i kombinert tårn- og innflygingskontrolltjeneste

Norsk særbestemmelse om bruk av ATS overvåkingssystem i kombinert tårn- og innflygingskontrolltjeneste.

Ved utøvelse av kombinert tårn- og innflygingskontrolltjeneste er det tårnkontrolltjenesten som skal være premissgivende for omfang og innhold i den tjenesten som ytes.

Tårnkontrolltjeneste baseres hovedsakelig på visuell overvåking av trafikken på manøvreringsområdet og i nærheten av flyplassen. Luftfartøy skal kun unntaksvis vektoreres fra kombinerte tårn- og innflygingskontrollposisjoner.