

**Veiledning til forskrift 14. desember 2016 nr. 1578
om lufttrafikkregler og operative prosedyrer
BSL F 1-1**

Til § 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for ethvert luftfartøy innenfor norsk område, jf. luftfartsloven kapittel 1. For flyging over områder som ikke er underlagt noens stats suverenitet gjelder bestemmelsene i Chicago-konvensjonens artikkel 12 og konvensjonens Anneks 2. I områder som er underlagt andre staters suverenitet gjelder de lufttrafikkregler som vedkommende stater har gjort gjeldende for sine respektive områder.

For militære luftfartøy er tillegg til og dispensasjoner fra denne forskriften gitt i «Bestemmelser for Luftforsvaret», BFL 70-1.

I henhold til Chicago-konvensjonens artikkel 3 gjelder ikke lufttrafikkreglene for statsluftfartøy (luftfartøy som brukes i militær-, toll- og polititjeneste). Konvensjonen forplikter likevel de enkelte stater ved utferdigelse av bestemmelser for statsluftfartøy å ta tilbørlig hensyn til navigasjonssikkerheten for sivile luftfartøy.

Seilflyging skal skje i samsvar med «Forskrift om bruk av seilfly», BSL D 4-1 eventuelt i samsvar med «Forskrift om motorseilfly», BSL D 4-6.

Fallskjermhopping fra luftfartøy skal ikke foretas uten i nødstilfelle eller i samsvar med «Forskrift om sivil fallskjermhopping», BSL D 4-2.

Ved avholdelse av flygeoppvisning som offentligheten har adgang til skal det forholdes som fastsatt i «Forskrift om flygeoppvisning», BSL D 4-3.

Luftfartøy eller andre ting skal ikke slepes av et luftfartøy med mindre slepingen skjer i samsvar med «Forskrift om slepeflyging», BSL D 4-4.

Luftfart med bemannet friballong skal skje i samsvar med «Forskrift om luftfart med bemannet friballong», BSL D 4-5.

Til § 5 Definisjoner

AFIS-enhet: Informasjon om AFIS i Norge er beskrevet i AIP Norge, GEN 3.3.

HFIS-enhet: Informasjon om HFIS i Norge er beskrevet i AIP Norge, GEN 3.3.

Natt (night): Beregning av tidsrom for «natt» skjer i alle tilfeller med utgangspunkt i den aktuelle geografiske posisjon (bredde- og lengdegrad) samt med referanse til angjeldende posisjon på bakken (ved havets overflate); dvs. uten korreksjon for den høyde et luftfartøy måtte befinne seg i.

Omstillingspunkt (change over point): Omstillingspunkter opprettes for å gi maksimal utnyttelse av angjeldende hjelpemidlers signalstyrke og kvalitet i alle høyder som skal benyttes, og for å sikre at alle luftfartøy som befinner seg innenfor samme del av rutesegmentet, benytter samme navigasjonskilde for å innhente retningsangivelser.

Taksebane (taxiway): Ved flyplasser der taksebaner/taksebanesystemer som nevnt i a) og b) er etablert, utgjør disse en del av oppstillingsplattformen og, med mindre annet er bestemt og publisert, inngår de ikke i manøvreringsområdet hvor ansvaret for å gi opplysninger og utstede klareringer er tillagt kontrolltårnet.

Til SERA.4001 Submission of a flight plan

Før internasjonale landegrenser kan krysses skal det innleveres en fullstendig ICAO reiseplan. En forkortet reiseplan kan ikke benyttes til dette formålet. Dersom fartøysjef ønsker å innlevere en reiseplan under flyging (dersom dette er akseptert av vedkommende flygekontrollenhet) vil man måtte påregne den tiden det vil ta lufttrafikkjentesten å motta og behandle reiseplanen i tillegg til de 60 minutter SERA.4001(d) setter som minste tid for innlevering.

Til § 11 aktivering av reiseplan

Reiseplanen vil først bli aktivert og luftfartøyet ytet de tjenester det har krav på når lufttrafikkjentesten har mottatt avgangsmelding.

Til SERA.4020 Closing a flight plan (ankomstmelding)
Når SERA i punkt a) omtaler "in person" så innbefatter dette at ankomstmelding også kan gis pr. telefon.
I "Guidance Material 1" til SERA.4020 Closing a flight plan står det angående "arrival reports": "Whenever an arrival report is required, failure to comply with the provisions of SERA.4020 may cause serious disruption in the air traffic services and incur great expenses in carrying out unnecessary search and rescue operations."
Vedkommende fartøysjef eller luftfartsforetagende kan bli avkrevd dekning for alle omkostninger ved en ettersøkningsaksjon som måtte være igangsatt fordi fartøysjefen har unnlatt å følge reglene om levering av ankomstmelding, underretning om avvikelse fra og endring i reiseplan eller om levering av melding om at flyging i samsvar med levert reiseplan er avsluttet.
Til SERA.8020 Adherence to flight plan, punkt a) 2), angående omstillingspunkt (change over point)
I tilfelle hvor omstillingspunkt ikke er fastsatt og under hensyntagen til hovedregelen i SERA.8020 punkt a) 1) forutsettes endring av navigasjonsreferansen å finne sted midtveis mellom angjeldende navigasjons-hjelpemidler.
Til SERA.10001 Application
Alarmtjeneste ytes til alle flyginger som har levert og aktivert en fullstendig ICAO reiseplan.
Alarmtjeneste ytes til alle flyginger i kontrollert luftrom som har levert begrensede opplysninger til flygekontrolltjenesten for å få klarering, dvs. flyginger på «forkortet reiseplan» (i motsetning til en fullstendig ICAO reiseplan). Når en slik flyging forlater kontrollert luftrom vil den ordinære alarmtjenesten opphøre. Videre alarmtjeneste vil utelukkende bli gitt dersom lufttrafikk-tjenesten blir gjort oppmerksom på at flygingen er savnet, eller dersom lufttrafikk-tjenesten på annet vis mottar informasjon som tilkjenner at flygingen har behov for søk- og redningstjeneste.
Fartøysjef er ansvarlig for å lukke en forkortet reiseplan. Dersom luftfartøyet av flygekontrolltjenesten observeres visuelt eller ved hjelp av overvåking å ha forlatt kontrollert luftrom opphører alarmansvaret, men dette skal ikke benyttes av fartøysjef som erstatning for ikke selv å lukke reiseplanen.
En forkortet reiseplan innlevert for å fly inn i, ut av eller gjennom en TIZ, TIA eller annet ATS-luftrom klasse G utløser ikke automatisk alarmtjeneste dersom den forkortede reiseplanen ikke lukkes. I ATS-luftrom klasse G oppnår fartøysjef alarmansvar fra lufttrafikk-tjenesten ved å innlevere en fullstendig ICAO reiseplan.
Alarmtjeneste til flyginger uten innlevert fullstendig ICAO reiseplan ytes når lufttrafikk-tjenesten blir gjort oppmerksom på at flygingen er savnet, eller dersom lufttrafikk-tjenesten på annet vis mottar informasjon som tilkjenner at flygingen har behov for søk- og redningstjeneste.
Til § 23 SERA.10001(c)
Ved mottak av meldingen «Operations normal» skal lufttrafikk-tjenesten registrere tidspunkt og innhold i meldingen og oppbevare opplysningene på en måte som gjør dem tilgjengelig dersom det senere, i forbindelse med en eventuell alarm- eller redningstjeneste, skulle bli spørsmål om fartøyet har kommunisert med vedkommende enhet av lufttrafikk-tjenesten. Oppbevaringstiden vil være den samme som for øvrige lagrede opplysninger som dokumenterer operativ tjenesteutøvelse og som for eksempel kan bli etterspurt i forbindelse med eventuelle undersøkelser.
Anbefalte fremgangsmåter til bruk ved anslag mot luftfartøyets sikkerhet i de tilfeller et luftfartøy ikke er i stand til å underrette en enhet av lufttrafikk-tjenesten om forholdet
Med mindre situasjonen om bord i luftfartøyet tilsier noe annet, bør fartøysjefen forsøke å fortsette flygingen langs tildelt trekk og i tildelt marsjhøyde, i det minste inntil det er mulig å underrette en enhet av lufttrafikk-tjenesten eller fartøyet er innenfor rekkevidden av lufttrafikk-tjenestens overvåkingsdekning.
Dersom et luftfartøy som er blitt utsatt for et anslag mot dets sikkerhet må fravike tildelt trekk eller tildelt høyde uten at det er mulig å oppnå radiokommunikasjon med lufttrafikk-tjenesten, bør fartøysjefen, såfremt det er mulig:
a) forsøke å kringkaste advarsler på nødfrekvensen i VHF-båndet og på andre hensiktsmessige kanaler, med mindre situasjonen om bord i luftfartøyet er til hinder for det. Annet utstyr, slik som transponderutstyr i fartøyet, data-samband etc., bør også benyttes når dette anses fordelaktig og omstendighetene tillater det, og
b) gjennomføre flygingen i samsvar med slike spesielle regionale fremgangsmåter beregnet på uforutsette omstendigheter under flyging («in-flight contingencies») som måtte være fastsatt og bekjentgjort i ICAO

DOC 7030 – «Regional Supplementary Procedures », eller
c) hvis relevante regionale fremgangsmåter ikke er blitt fastsatt, fortsette i en høyde som avviker med 1000 FT (300 M) fra de marsjhøyder som normalt benyttes av IFR-flyginger i området hvis høyden er over FL 410, eller med 500 FT (150 M) hvis høyden er under FL 410.

Til kapittel VIII Avskjæring av sivile luftfartøy
Anbefalte fremgangsmåter og tiltak som kan eliminere eller redusere behovet for og faren forbundet med avskjæring

Generelt

For å eliminere eller redusere nødvendigheten av å avskjære sivile luftfartøy er det viktig at:

- alle anstrengelser gjøres av enheter som kontrollerer avskjæring for å bringe identiteten til et mulig sivilt luftfartøy på det rene gjennom kontakt med vedkommende lufttrafikkjenesteenhet og at denne (disse) enhet(er) nyttes til å formidle nødvendige instruksjoner eller råd til luftfartøyet, at et hurtig og pålitelig samband mellom enheter som kontrollerer avskjæring og enheter av lufttrafikkjenesten er etablert til bruk i slike tilfeller samt at inngås avtaler om utveksling av opplysninger om sivile luftfartøys bevegelser i samsvar med bestemmelsene i ICAOs Annex 11,
- områder som er forbudt for alle sivile flyginger og områder hvor sivil flyging bare kan forekomme etter spesiell tillatelse fra vedkommende myndighet kunngjøres i angjeldende luftfartspublikasjon (AIP) i samsvar med angjeldende tekst i ICAOs Annex 15, sammen med opplysninger om den mulige fare som måtte være tilstede for at avskjæring vil kunne bli foretatt ved innflyging i slike områder. Ved etablering av områder av denne typen i nærheten av opprettede ATS-ruter eller andre trekk som ofte brukes av sivile luftfartøy, bør den alminnelige systemnøyaktighet for de navigasjonshjelpemidler som kan benyttes av disse og deres muligheter til å navigere utenom angjeldende områder tas i betraktning,
- behovet for å etablere ytterligere navigasjonshjelpemidler blir vurdert, slik at sivile luftfartøy vil være i stand til å navigere rundt forbudte områder eller restriksjonsområder.

For å søke å eliminere den potensielle fare som avskjæring av luftfartøy innebærer, er det viktig å understreke følgende:

- alle fartøysjefer på sivile luftfartøy må kjenne de fremgangsmåter som skal følges og de visuelle signaler som brukes,
- luftfartsforetagender og fartøysjefer på sivile luftfartøy må forstå viktigheten av at:
 - luftfartøyet kan etablere radiosamband på 121.5 Mhz, og
 - det om bord i luftfartøyet er tilgjengelig en oversikt over de fremgangsmåter som skal følges og de visuelle signaler som skal nyttes i forbindelse med avskjæring.
- personell i lufttrafikkjenesten må vite hvilke tiltak som skal treffes i tilfeller hvor avskjæring blir eller kan bli foretatt,
- fartøysjefer på luftfartøy som foretar avskjæring må være oppmerksom på og ta i betraktning de ytelsesbegrensninger som angjeldende sivile luftfartøy er bundet av, og muligheten for at det avskårne luftfartøy kan være i en nødsituasjon på grunn av tekniske vansker, eller fordi det er gjenstand for et anslag mot dets sikkerhet,
- de instruksjoner som gis til enheter som kontrollerer avskjæring og til fartøysjefer på avskjærende luftfartøy må ha en klar og utvetydig form, og dekke avskjæringsmanøvrer, ledsaging av avskåret luftfartøy, opplysninger om hvordan avskårne luftfartøy skal forholde seg, visuelle signaler til bruk mellom avskjærende og avskårne luftfartøy, radiosamband med avskåret luftfartøy samt om avståelse fra bruk av våpen,
- enheter som kontrollerer avskjæring og luftfartøy som foretar avskjæring må ha utstyr for opprettelse av radiosamband på 121.5 Mhz med luftfartøy som avskjæres, og der radioutstyrets tekniske standard tilsvarer spesifikasjonene i Annex 10, Vol I, enheter som kontrollerer avskjæring bør, så vidt mulig, bli utstyrt med SSR slik at identifisering av sivile luftfartøy skal kunne skje i områder hvor avskjæring ellers kunne bli foretatt. SSR-utstyret bør være av en type som muliggjør registrering av firesifrede transpondersignaler på Mode A, herunder øyeblikkelig registrering av mode A, Kode 7500, 7600 og 7700, det avskjærende luftfartøy bør slå av Mode C for å unngå at det sivile luftfartøyet får TCAS-warning. Det bør fastsettes en standard metode for hvordan avskjærende luftfartøy skal manøvrere i forbindelse med avskjæring av sivile luftfartøy slik at det avskårne luftfartøy ikke skal utsettes for fare. Den metode som fastsettes bør ta tilbørlig hensyn til sivile luftfartøys ytelsesbegrensninger, være slik at flyging ikke finner sted så nær det luftfartøy som blir avskåret at kollisjonsfare kan oppstå, ikke innebære kryssing av det avskårne luftfartøys flygebane eller manøvrering på annen måte som kan resultere i at det utsettes for fare som følge av vingevirvler, spesielt hvis det avskårne luftfartøy er et mindre fartøy.

<p>Anbefalte manøvrer for avskjærende luftfartøy</p> <p>Manøvrer for identifiseringsformål. Følgende metode anbefales for avskjærende luftfartøy når hensikten er å foreta visuell identifisering av et sivilt luftfartøy:</p>
<p>Fase I Det avskjærende luftfartøy bør nærme seg det luftfartøy som skal avskjæres aktenfra og normalt innta en posisjon på venstre side av – litt høyere enn og foran – det avskårne luftfartøy; innledningsvis ikke nærmere dette enn 300 M og innenfor synsvidden til fartøysjefen på det luftfartøy som avskjæres. Andre luftfartøy som måtte delta i avskjæringen forutsettes å holde godt klar av det avskårne luftfartøy, fortrinnsvis over og bak dette. Etter at hastigheten er justert og korrekt posisjon inntatt, vil det avskjærende luftfartøy, om nødvendig, fortsette avskjæringen som angitt under fase II.</p>
<p>Fase II Det avskjærende luftfartøy nærmer seg det avskårne luftfartøy på en ikke-provoserende måte, i samme høyde, inntil det kommer så nær dette som nødvendig for å skaffe tilveie de nødvendige informasjonen. Ved enhver manøvrer som foretas av det avskjærende luftfartøy må det utvises forsiktighet, slik at besetningen eller passasjerer på det avskårne luftfartøy ikke blir skremt; hensyn tatt til at manøvrer i forbindelse med avskjæring er uvanlig og lett kan oppfattes som farefull av de ombordværende på det avskårne luftfartøy. Andre luftfartøy som måtte delta i avskjæringen forutsettes å holde godt klar av det avskårne luftfartøy. Etter at identifiseringen er fullført, forutsettes det avskjærende luftfartøy å fjerne seg fra det avskårne luftfartøy i samsvar med fremgangsmåten angitt i fase III.</p>
<p>Fase III Det avskjærende luftfartøy legger kursen vekk fra det avskårne luftfartøy i en langsom utført sving og ved å foreta et svakt stup. Andre luftfartøy som deltar i avskjæringen forutsettes å holde godt klar av det avskårne luftfartøy for siden å slutte seg til formasjonslederen.</p>
<p>Manøvrer i forbindelse med ledsaging</p> <p>Skulle det, etter at fase I og II er gjennomført, anses nødvendig å intervensere i navigeringen av det avskårne luftfartøy, forutsettes det avskjærende luftfartøy normalt å innta en posisjon på venstre side av – litt høyere enn og foran – det avskårne luftfartøy, slik at fartøysjefen på dette skal bli i stand til å se de visuelle signaler som gis. Det er absolutt påkrevet at fartøysjefen på det avskjærende luftfartøy forvisser seg om at fartøysjefen på det avskårne luftfartøy er klar over at avskjæring finner sted, og at mottakelsen av de signaler det avskjærende luftfartøy benytter blir bekreftet. Hvis det ved bruk av de fastsatte signaler er gjort gjentatte forsøk på å tiltrekke oppmerksomheten til fartøysjefen på det avskårne luftfartøy uten at dette har ført frem, kan andre signaleringsmetoder benyttes for å påkalle oppmerksomheten, herunder som siste utvei, bruk av etterbrenner såfremt dette blir gjort uten at det avskårne luftfartøy utsettes for noen fare. Bruk av etterbrenner er ikke ansett å være en egnet metode for å tiltrekke oppmerksomheten med avskjæring av luftfartøy over norsk område. Hvis det på grunn av vær- eller terrengforhold er nødvendig for det avskjærende luftfartøy å innta en posisjon på høyre side av – litt høyere enn og foran – det avskårne luftfartøy, må dette finne sted på en måte som hele tiden gir fartøysjefen på det avskårne luftfartøy muligheter for å observere det fartøy som utfører avskjæringen.</p>
<p>Ledsagelse av avskåret luftfartøy</p> <p>Opplysninger til et avskåret luftfartøy om forhold som har tilknytning til ledsagelse av fartøyet og dets navigering bør gis på radiotelefoni såfremt radiosamband kan opprettes. Under ledsagelse av et avskåret luftfartøy må forsiktighet utvises slik at flygingen kan gjennomføres i værforhold som tilfredsstiller kravene til VFR-flyging, samt at de manøvrer som forlanges utført at det avskårne luftfartøy ikke er av slik art at det oppstår større fare enn det som normalt er forbundet med avskjæring. Hvis det unntaksvis er påkrevet å beordre et avskåret luftfartøy til å lande, må det tas hensyn til følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> rullebanens lengde og styrke på den flyplass som velges i forhold til det avskårne luftfartøyet type, mulighetene for en sikker utførelse av sirkling, innflyging og eventuelt avbrutt innflyging, at gjenværende brennstoffbeholdning på det avskårne luftfartøy gjør det mulig å nå frem til flyplassen, og

<p>d) så vidt mulig, at tilstrekkelig detaljerte opplysninger om den flyplass som velges er kunngjort i vedkommende lands luftfartspublikasjoner.</p> <p>Dersom et sivilt luftfartøy beordres til å lande på en ukjent flyplass må fartøysjefen gis tilstrekkelig tid til å forberede landingen, idet man må være klar over at det bare er han, som under hensyntagen til luftfartøyets vekt og ytelsesevne kontra tilgjengelig banelengde, kan avgjøre om en sikker landing kan foretas. Det er spesielt viktig at alle opplysninger som er nødvendige for å gjennomføre en sikker innflyging og landing blir gitt til det avskårne luftfartøy på radiotelefoni.</p>
<p>Fremgangsmåter for avskårne luftfartøy – Visuelle signaler</p> <p>Det er spesielt viktig av avskjærende og avskårne luftfartøy nøye overholder de signaler som er fastsatt til bruk av avskjærende og avskårne luftfartøy, og foretar en korrekt fortolkning av de signaler som det annet luftfartøy nytter. Det er også viktig at det avskjærende luftfartøy har oppmerksomheten spesielt rettet mot signaler det avskårne luftfartøy måtte nytte for å indikere at en nød- eller il-situasjon eksisterer.</p>
<p>Radiosamband mellom enhet som kontrollerer avskjæringer eller avskjærende luftfartøy og avskåret luftfartøy</p> <p>Når avskjæring finner sted, forutsettes det at den enhet som kontrollerer avskjæringen og det luftfartøy som foretar avskjæringen går frem som følger:</p> <p>a) Først søker å etablere to-veis radiosamband på nødfrekvensen 121.5 Mhz med det luftfartøy som blir avskåret ved bruk av kallesignalene: INTERCEPT CONTROL, INTERCEPTOR (kallesignal), og INTERCEPTED AIRCRAFT for henholdsvis den enhet som kontrollerer avskjæringen, for det luftfartøy som foretar avskjæringen og for det luftfartøy som blir avskåret, og</p> <p>b) hvis forsøkene i a) ikke fører frem, søker å etablere to-veis radiosamband med det avskårne luftfartøy på hvilken som helst annen (andre) frekvens(er) som måtte være foreskrevet eller oppnå kontakt med fartøyet gjennom vedkommende luftrafikkjenesteenhet(er). For de tilfeller hvor radiosamband er opprettet under avskjæringen, men uten at kommunisering på et felles språk er mulig, er det fastsatt bestemmelser og angitt ord og uttrykk til bruk for avskjærende og avskåret luftfartøy i den hensikt at det skal kunne formidles instruksjoner, gis bekreftelse på mottatte instruksjoner samt for å innhente og gi viktige opplysninger.</p>
<p>Avståelse fra bruk av våpen</p> <p>Nødvendigheten av å avstå fra bruk av våpen mot sivile luftfartøy under flyging ble under ICAOs 25. ekstraordinære generalforsamling (10.5.84) enstemmig besluttet tatt inn som et tillegg til artikkel 3 i Overenskomst om Internasjonal Sivil luftfart.</p> <p>Bruk av sporlysammunisjon for å tiltrekke oppmerksomheten til et sivilt luftfartøy i forbindelse med avskjæring er ansett å være risikabelt.</p> <p>For at verken personer om bord i luftfartøyet eller fartøyet skal utsettes for noen fare, forventes det at tiltak iverksettes for å unngå bruk av et slikt middel til å påkalle oppmerksomheten.</p> <p>Ovenstående oppfatning om bruk av sporlysammunisjon og tiltak for å unngå bruk av et slikt middel er i samsvar med hva som kommer til uttrykk i Attachment A til Annex 2.</p> <p>Forutsatt at avfiring av sporlysammunisjon skjer på en måte som tar hensyn til det avskårne luftfartøyets sikkerhet hvor bl.a. avfiringen foretas godt foran og i retning bort fra fartøyet, kan bruk av et slikt middel ved avskjæring over norsk område vise seg nødvendig som en siste utvei for å tiltrekke oppmerksomheten eller hvis det ikke reageres på standard signaler</p>
<p>Koordinering mellom enheter som kontrollerer avskjæringer og luftrafikkjenestens enheter</p> <p>Nær koordinering må finne sted mellom den enhet som kontrollerer avskjæringen og vedkommende luftrafikkjenesteenhet under alle faser av en avskjæring av et luftfartøy som er, eller kan være, et sivilt luftfartøy. Vedkommende luftrafikkjenesteenhet forutsettes å bli gitt alle informasjonen om forløpet av avskjæringen og opplysninger om hvordan det avskårne luftfartøy er forutsatt å forholde seg.</p>