

Veiledning knyttet til ICAO Doc 4444 PANS-ATM punkt 8.6.5.2 angående ansvar for terrenngatskillelse og temperaturkorrigering

Denne veiledningen gjelder fra 7. oktober 2021, når norsk særbestemmelse til ICAO Doc 4444 PANS-ATM punkt 8.6.5.2 i forskrift om lufttrafikkledelse (BSL G 8-1) § 8(1) oppheves.

ICAO Doc 4444 PANS-ATM punkt 8.6.5.2 er ikke klar og entydig med hensyn til når ansvaret for terrenngatskillelse og temperaturkorrigering ligger hos fartøysjef eller hos flygeleder. Avinor Flysikring AS har derfor i samarbeid med Luftfartstilsynet og aktørene utarbeidet følgende retningslinjer for hvordan vi vil forholde oss til dette punktet:

Forkortelser:

ATC	Air Traffic Control	FPL	Flight Plan
ATS	Air Traffic Services	SID	Standard Instrument Departure
DCT	Direct	STAR	Standard Instrument Arrival

Følgende forutsetninger legges til grunn:

1. Begrepet «resume own navigation» i punkt 8.6.5.2 skal forstås som "the point where the aircraft re-join the flight planned route or a published ATS route or instrument procedure"
2. En flygerute i en godkjent FPL som er definert ved hjelp av DCT skal forstås likt med ATS rute
3. ATC skal ikke benytte fraseologien «when ready» i forbindelse med endret rutføring i SID før luftfartøyet er i eller over sikker høyde
4. PIC skal informere lufttrafikkjentesten før han selv anvender temperaturkorreksjon
5. Veiledningen gjelder i alt kontrollert luftrom

Situasjon	Ansvar for terrenngatskillelse og temperaturkorrigering
1 Vektorering	ATCs ansvar i kontrollert luftrom Dersom pilot anmoder om vektorering i ikke-kontrollert luftrom, jf. Doc 4444 pkt. 8.6.5.1 d) og 15.4.1.6, 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 «down stream»
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 (ref. Doc 7030 EUR, pkt. para 6.5.4 og 10.4)	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