

Veiledning til forskrift 1. juli  
2011 nr. 732 om  
lufttrafikkledelse

BSL G 8-1

Versjon 2.0

28. mai 2021



Luftfartstilsynet

## Til PANS-ATM – Forordet og § 1 andre ledd

Bestemmelser om utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste (AFIS) eller tilsvarende tjeneste (HFIS) som utøves til flyginger i bestemte deler av luftrommet på kontinentalsokkelen, er ikke omtalt spesielt i PANS-ATM. AFIS-/HFIS-tjenesten skal likevel så langt det er relevant forholde seg til gjennomføringsforskriften for PANS-ATM.

For disse tjenestene, som AIP Norge inneholder opplysninger om, er det i tillegg fastsatt særlige instruksjoner.

## Til PANS-ATM – Kapittel 1. Definisjoner

Norsk oversettelse av begrepene benyttet i dokumentet:

Accepting unit/controller	Aksepterende kontrollenhet/flygeleder
ADS-C agreement	ADS-C avtale
Aerodrome	Flyplass Merknad: de mer spesifikke betegnelser "avgangsplass", "destinasjonsplass", "ankomstplass" og "bestemmelsessted" tilsvarende de engelske ikke-definerte uttrykk "departure aerodrome", "destination aerodrome", "arrival aerodrome" og "destination".
Aerodrome control service	Tårnkontrolltjeneste
Aerodrome control tower	Kontrolltårn
Aerodrome elevation	Flyplassens høyde
Aerodrome traffic	Lokaltrafikk
Aerodrome traffic circuit	Landingsrunde
Aeronautical fixed service (AFS)	Fast kommunikasjonstjeneste for luftfarten
Aeronautical fixed station	Fast kommunikasjonsstasjon for luftfarten
Aeronautical ground light	Lysinstallasjoner for luftfart
Aeronautical Information Publication (AIP)	AIP
Aeronautical mobile service (RR S1.32)	Mobil kommunikasjonstjeneste for luftfarten
Aeronautical station (RR S1.81)	Luftfartsstasjon
Aerodrome Flight Information Services unit	AFIS-enhet
Airborne Collision Avoidance System (ACAS)	Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)
Aircraft	Luftfartøy
Aircraft address	Luftfartøyetts adresse
Aircraft identification	Luftfartøys kjennesignal
Aircraft observation	Observasjon fra luftfartøy (om værforhold)
Aircraft proximity	Nærpassering
Air-ground communication	Luft-bakke-kommunikasjon

AIRMET information	AIRMET
AIRPROX	AIRPROX
Air-report	Flygerapport
Air-taxiing	Lufttakxing
Air-to-ground communication	Luft-til-bakke-kommunikasjon
Air traffic	Lufttrafikk
Air traffic control clearance	Klarering
Air traffic control instruction	Instruksjon
Air traffic control service	Flygekontrolltjeneste
Air traffic control unit	Flygekontrollenhet
Air Traffic Flow Management (ATFM)	Trafikkflytledelse
Air Traffic Management (ATM)	Lufttrafikkleidelse
Air traffic management system	Lufttrafikkleidelsessystem
Air Traffic Service (ATS)	Lufttrafikkjeneste
Air traffic services airspaces	ATS-luftrom Merknad: BSL G 4-1 inneholder opplysninger om de klasser ATS-luftrom som kan benyttes innenfor norsk ansvarsområde.
Air traffic services reporting office	Meldekontor
Air traffic services unit	Lufttrafikkjenesteenhet Merknad: I Norge inngår også AFIS-/HFIS-enhet i denne definisjonen. Funksjoner for AFIS-/HFIS-enhet er beskrevet i AIP Norge, del GEN.
Airway	Luftled
ALERFA	ALERFA
Alerting service	Alarmentjeneste
Alert phase	Beredskapsstadium
Allocation, allocate	Allokering, allokere
Alphanumeric characters (alphanumerics)	Alfanumeriske tegn
Alternate aerodrome - Take-off alternate - En-route alternate - Destination alternate	Alternativ flyplass - Avgangsalternativ - Underveisalternativ - Destinasjonsalternativ
Altitude	Høyde
Approach control service	Innflygingskontrolltjeneste
Approach control unit	Innflygingskontrollenhet
Approach sequence	Innflygingssekvens
Appropriate ATS authority	Vedkommende sertifiserte lufttrafikkjenesteyter
Appropriate authority	Vedkommende myndighet (Luftfartstilsynet)
Apron	Oppstillingsplattform
Area Control Centre (ACC )	Kontrollsentral
Area control service	Områdekontrolltjeneste
Area Navigation (RNAV)	Områdenavigasjon (RNAV)

Area navigation route	Rute for områdenavigasjon
Area of Responsibility	Ansvarsområde - AoR Merknad: Norway FIR er inndelt i tre ansvarsområder, ett for hver kontrollsentral og benevnes Bodø, Stavanger og Oslo AoR. Begrepet ansvarsområde kan dog benyttes for en avgrenset mindre del av luftrommet hvor en annen lufttrafikkjenesteenhet er ansvarlig for utøvelsen av lufttrafikkjeneste (f.eks et terminalområde). Forkortelsen AoR er imidlertid begrenset til bruk ved omtale av en kontrollsentrals ansvarsområde.
Assignment, assign	Tildeling, tildele
ATIS	ATIS
ATS route	ATS-rute
ATS surveillance service	ATS overvåkingstjeneste
ATS surveillance system	ATS overvåkingssystem
Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)	Automatisk posisjonsovervåking - kringkasting (ADS-B)
Automatic Dependent Surveillance - Contract (ADS-C)	Automatisk posisjonsovervåking - kontrakt (ADS-C)
Automatic Terminal Information Service (ATIS)	Automatisk terminalinformasjonstjeneste
Base turn	"Base"-sving
Blind transmission	Blindsending
Broadcast	Kringkasting
Ceiling	Skydekkehøyde
Clearance limit	Klareringsgrense
Code (SSR)	Kode (SSR)
Common Point	Felles punkt
Computer	Datamaskin
Control area	Kontrollområde
Controlled aerodrome	Kontrollert flyplass
Controlled airspace	Kontrollert luftrom
Controlled flight	Kontrollert flyging
Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)	Flygeleder-fartøysjef-datalinkkommunikasjon (CPDLC)
Control zone	Kontrollzone
Cruise climb	Marsj-stigning
Cruising level	Marsjhøyde
Current data authority	Gjeldende datainstans
Current Flight Plan (CPL)	Gjeldende reiseplan (CPL)
Data convention	Datanorm
Data Link Initiation Capability (DLIC)	Datalink oppstartevne (DLIC)
Data processing	Databehandling
Decision Altitude (DA) or Decision Height (DH)	Beslutningshøyde

Dependent parallel approaches	Avhengige parallelle innflyginger
DETRESFA	DETRESFA
Discrete code	Bestemt kode
Distress phase	Nødstadium
Downstream data authority	Nedstrøms datainstans
Elevation	Høyde
Emergency phase	Farestadium
Estimated elapsed time	Beregnet medgått tid
Estimated off-block time	Beregnet utkjøringstid
Estimated time of arrival	Beregnet ankomsttid
Expected approach time	Antatt innflygingstid
Filed Flight Plan (FPL)	Innlevert reiseplan
Final approach	Sluttinnlegg Merknad: Begrepet ”final” anvendes som betegnelse på siste trekk av en innflyging før landing uten at innflygingen har sammenheng med en fremgangsmåte for instrumentinnflyging
Flight crew member	Flygebesetningsmedlem
Flight information centre	Flygeinformasjonssentral
Flight Information Region (FIR)	Flygeinformasjonsregion
Flight information service	Flygeinformasjonstjeneste
Flight level	Flygenivå
Flight path monitoring	Flygebanemonitorering
Flight plan	Reiseplan
Flight visibility	Flysikt
Flow control	Trafikkflytkontroll
Forecast	Værvarsel
Glide path	Glidebane
Ground effect	Bakkeeffekt
Ground visibility	Bakkesikt
Heading	Kurs
Height	Høyde
Helicopter Flight Information Services unit	HFIS-enhet Merknad: En HFIS-enhets funksjoner tilsvarer de funksjoner som utføres av en AFIS-enhet, men enheten er etablert ved en innretning på norsk kontinentalsokkel.
Helicopter Traffic Zone (HTZ)	Trafikkzone for helikopter (HTZ) Merknad: HTZ omfatter luftrommet mellom havflaten og 2000 FT over middelvannstand, innenfor en radius av 5 NM fra landingsplattformen og er etablert for å angi at det i luftrommet foregår inn- og utflyging med helikopter.
Holding fix	Ventepunkt
Holding procedure	Fremgangsmåte for ”venting”

Hot spot	Potensielt konfliktområde (innenfor flyplassens manøvreringsområde)
Human Factors principles	Prinsipper for menneskelige ytelser og begrensninger
Human performance	Menneskelig ytelse
Identification	Identifisering
Identified	Identifisert
IFR	IFR
IFR flight	IFR-flyging
IMC	IMC
INCERFA	INCERFA
Incident	Luftfartshendelse
Independent parallel approaches	Uavhengige parallelle innflyginger
Independent parallel departures -	Uavhengige parallelle utflyginger
Initial approach segment	Innledende instrumentinnflygingsfase
Instrument Approach Procedure (IAP)	Instrumentinnflygingsprosedyre
Instrumentinnflygingsprosedyrer er klassifisert som følger:	
- Non-precision approach (NPA) procedure	- Ikke-presisjonsinnflygingsprosedyre
- Approach procedure with vertical guidance (APV)	- Innflygingsprosedyre med vertikal veiledning
- Precision approach (PA) procedure	- Presisjonsinnflygingsprosedyre
Instrument Meteorological Conditions (IMC)	IFR-forhold
Landing area	Landingsområde
Location indicator	Stedsindikator
Manoeuvring area	Manøvreringsområde
Meteorological information	Meteorologisk opplysning
Meteorological office	Meteorologisk kontor
Meteorological report	Meteorologisk rapport
Minimum fuel	Kritisk nivå for drivstoff
Missed approach procedure	Fremgangsmåte ved avbrutt innflyging
Mode (SSR)	Mode (SSR)
Movement area	Ferdelsområde
Near-parallel runways	Nesten-parallelle rullebaner
Next data authority	Neste datainstans
Normal Operating Zone (NOZ)	Normal operasjonssone (NOZ)
NOTAM	NOTAM
No Transgression Zone (NTZ)	Sperresone (NTZ)
Obstacle Clearance Altitude (OCA) or Obstacle Clearance Height (OCH)	Hinderfri høyde
Operational control	Operativ kontroll
Operator	Operatør
Pilot-in-command	Fartøysjef
Position indication	Posisjonsindikasjon
Position symbol	Posisjonssymbol
Precision Approach Radar (PAR)	Presisjonsinnflygingsradar (PAR)
Pressure-altitude	Trykk-høyde

Primary radar	Primærradar
Primary Surveillance Radar (PSR)	Primærovervåkingsradar (PSR)
Procedural control	Prosedyrekontroll
Procedural separation	Prosedyreatskillete
Procedure turn	Standard innflygingssving
Profile	Profil
PSR blip	PSR blip
Radar	Radar
Radar approach	Radarinnflyging
Radar clutter	Radarstøy
Radar contact	Radarkontakt
Radar separation	Radaratskillete
RCP type	RCP-type
Receiving unit/controller	Mottakende enhet/flygeleder
Repetitive Flight Plan (RPL)	Standard reiseplan (RPL)
Reporting point	Meldepunkt
Required Communication Performance (RCP)	Ytelseskrav for kommunikasjon (RCP)
Required Navigation Performance (RNP)	Ytelseskrav for navigasjon (RNP)
Rescue coordination centre	Redningsentral
Rescue unit	Redningsenhet
RNP type	RNP-type
Runway	Rullebane
Runway-holding position	Holdeposisjon
Runway incursion	Rullebaneinntrengning
Runway Visual Range (RVR)	Rullebanesikt (RVR)
Safety Management System (SMS)	System for sikkerhetsstyring (SMS)
Secondary radar	Sekundærradar
Secondary Surveillance Radar (SSR)	Sekundærovervåkingsradar (SSR)
Segregated parallel operations	Segregerte parallelle operasjoner
Sending unit/controller	Avsenderenhet/flygeleder
Shoreline	Kystlinje
SIGMET information	SIGMET-opplysninger
Significant point	Spesielt punkt
Situation display	Overvåkings skjerm
Slush	Snøslaps
Snow (on the ground)	Snø (på bakken)
Dry snow	Tørr snø
Wet snow	Våt snø
Compacted snow	Kompakt snø
Special VFR flight	Spesiell VFR-flyging
SSR response	SSR-svar
Standard instrument arrival (STAR)	Standard innflygingsrute (STAR)
Standard Instrument Departure (SID)	Standard utflygingsrute (SID)
State aircraft	Statlig luftfartøy
Stopway	Stoppbane
Surveillance radar	Overvåkingsradar
Taxiing	Taksing

Taxiway	Taksebane Merknad: Ved flyplasser der taksebaner/taksebanesystemer som nevnt i definisjonens a) og b) er etablert, utgjør disse en del av oppstillingsplattformen og, med mindre annet er bestemt og publisert, inngår de ikke i manøvreringsområdet (se definisjon) hvor ansvaret for å gi opplysninger og utstede klareringer er tillagt kontrolltårnet.
Terminal control area (TMA)	Terminalområde
Threshold	Terskel
Total estimated elapsed time	Beregnet medgått totaltid
Touchdown	Landingspunkt
Track	Trekk Merknad: I forbindelse med fremgangsmåter for instrumentinnflyging og instrumentutflyging samt ved avbrutt innflyging, benyttes de mer spesifikke begrep "innflygingstrekk", "utflygingstrekk" og "avbrutt innflygingstrekk".
Traffic avoidance advice	Forslag til unnavikelsesmanøver
Traffic information	Trafikkinformasjon
Transfer of control point	Punkt for overføring av kontrollansvar
Transferring unit/controller	Overførende kontrollenhet/flygeleder
Transition altitude	Gjennomgangshøyde
Transition layer	Gjennomgangssjikt
Transition level	Gjennomgangsnivå
Uncertainty phase	Uvisshetsstadium
Unmanned free balloon	Ubemannet friballong
Vectoring	Vektorering
VFR	VFR
VFR flight	VFR-flyging
Visibility	Sikt
Visual approach	Visuell innflyging
Visual meteorological conditions	VFR-forhold
VMC	VMC
Waypoint	Rutepunkt

## Til PANS-ATM – Kapittel 2. ATS Safety Management

Følgende forskrifter er også relevante:

- Forskrift 1. juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)



- Forskrift 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen flysikringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1-9)
- Forskrift 26. september 2005 nr. 1074 om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten (BSL A 1-10)
- Forskrift 19. desember 2014 nr. 1846 om etablering og gjennomføring av Det felles europeiske luftrom (BSL G 1-1)
- Forskrift 22. desember 2014 nr. 1902 om felles krav for yting av flysikringstjenester (BSL G 2-2)

## Til PANS-ATM – Kapittel 3. ATS System Capacity and Air Traffic Flow Management

Følgende forskrifter er også relevante:

- Forskrift 11. november 2003 nr. 1345 om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste (BSL G 2-1)
- Forskrift 20. april 2012 nr. 344 om trafikkflytstyring (BSL G 3-1)
- Forskrift 13. mars 2007 nr. 266 om fleksibel bruk av luftrommet (BSL G 4-2)

## Til PANS-ATM – Kapittel 4. General Provisions for Air Traffic Services

### Ang. § 5 første ledd

Bestemmelsen i første ledd kommer i tillegg til bestemmelsen i punkt 4.2 bokstav a. Se for øvrig AIP Norge, GEN 3.3-2.

### Ang. § 5 andre ledd

Bestemmelsen i andre ledd hører systematisk inn som en ny bokstav til punkt 4.2.

### Ang. punkt 4.5.6.2.1

Siden supersonisk flyging over norsk område generelt er forbudt, vil bestemmelsen bare komme til anvendelse når den supersoniske del av angjeldende flyging finner sted utenfor norsk område eller når særskilt tillatelse til slik flyging over norsk område unntaksvis er gitt. (Jfr. Luftfartslovens forbud for sivile luftfartøyer mot å fly med overlydshastighet innenfor norsk område).

# Til PANS-ATM – Kapittel 5. Separation Methods and Minima

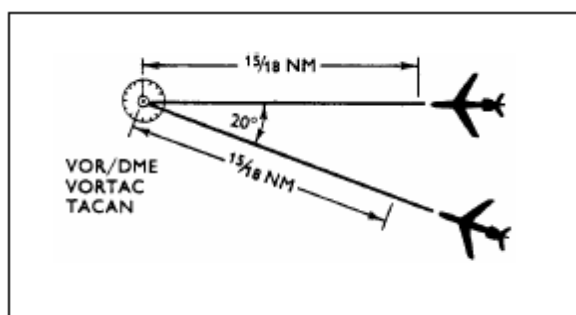
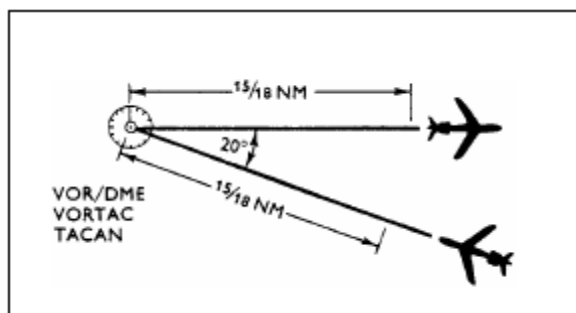
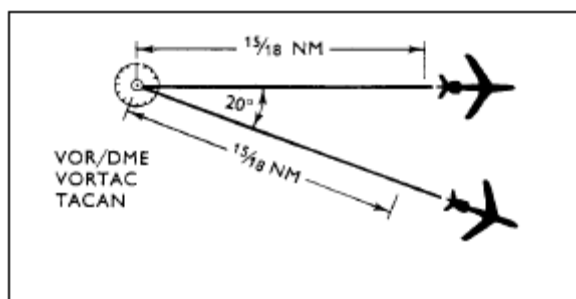
## Ang. § 6 andre ledd

Bestemmelsen i andre ledd hører systematisk inn som en ny bokstav til punkt 5.2.1.1.

## Ang. § 6 tredje ledd bokstav a:

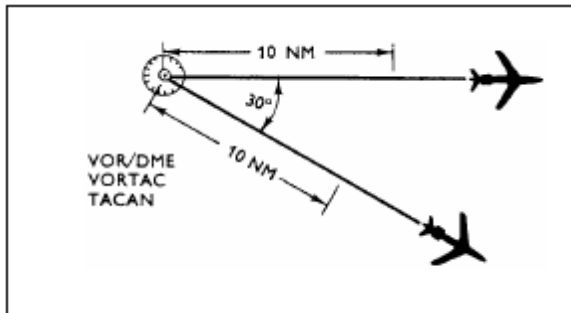
Øking av kravet til minsteavstand fra 15 NM til 18 NM ved høyder over FL 100 forutsettes å kompensere for den forskjell i reell avstand som bruk av DME og dermed måling av "slant-range" gir.

Fremstilling av § 6 tredje ledd bokstav a



Ang. § 6 tredje ledd bokstav b:

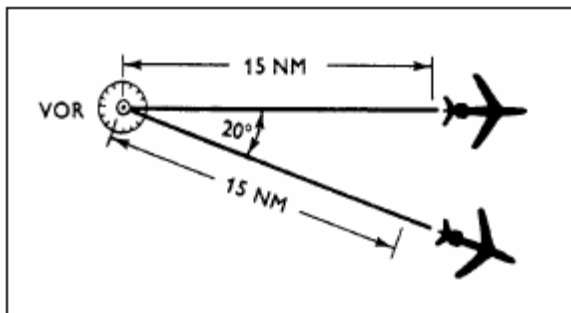
Fremstilling av § 6 tredje ledd bokstav b



Ang. § 6 tredje ledd bokstav c:

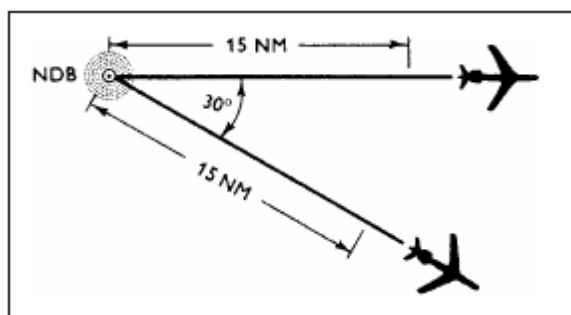
Ved bedømmelse av avstanden fra hjelpemidlet forutsettes, ut fra den metode som nyttes (og medgått tid/hastighet), at marginer som anses nødvendige legges til slik at det eksisterer visshet for at kravet til minsteavstand er oppfylt. Slike marginer bør gi minst like stor kompensasjon som den som er innebygget i pkt. a) og hvor avstanden måles ved hjelp av DME, jfr. kommentar til nevnte punkt.

Fremstilling av § 6 tredje ledd bokstav c



Kommentarer til § 6 tredje ledd bokstav e:

Fremstilling av § 6 tredje ledd bokstav e



Ang. punkt 5.4.2.1.4:

Se kommentar til punkt 4.5.6.2.1.

Ang. § 6 syvende ledd

Et avgående luftfartøys flygetrase regnes påbegynt ved luftfartøyets rotasjonspunkt.

## Til PANS-ATM – Kapittel 6. Separation in the Vicinity of Aerodromes

Ang. § 6a jf. punkt 6.5.1.3:

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 PANS-ATM punkt 6.5.1.3 bort. Denne særnorske regelen er etablert for å legge til rette for at f.eks. ambulanse-, søk- og redningsoperatører skal kunne foreta inn- og utflygninger 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.

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

## Til PANS-ATM – Kapittel 7. Procedures for Aerodrome Control Service

Ang. punkt 7.2.1:

I de tilfeller tårn- og innflygingskontrolltjeneste ikke utøves av samme kontrollenhet, forutsettes kontrolltårnet å samrå seg med enheten som utøver innflygingskontrolltjeneste ved valg av bane i bruk.

Ang. punkt 7.4.1.2:

Ved opplysning om bakkevind til luftfartøy før avgang og landing skal det benyttes 2-minutters middelerdi, inkludert signifikante variasjoner fra middelerdien. Når vindretningen varierer signifikant, jf. ICAO Annex 3, Appendix 3 punkt 4.1.5.2 bokstav b nr.

2, skal de to ytterpunktene for vindretningens variasjon opplyses. Ved signifikant variasjon i vindstyrken, jf. ICAO Annex 3, Appendix 3 punkt 4.1.5.2 bokstav c, skal både maksimums- og minimumsverdien for vindstyrken opplyses.

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

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

#### Ang. punkt 7.4.1.4.2

Rapportering skal skje i henhold til forskrift 1. juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3).

#### Ang. punkt 7.10.2

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.

#### Ang. punkt 7.15.3

Innflygingslys omfatter også systemer som visuelt glidebaneanlegg (PAPI, APAPI, PLASI), sirklingslys (approach light beacons) og innflygingslysfyr (runway alignment indicators).

## Til PANS-ATM – Kapittel 8. ATS Surveillance Services

#### Ang. punkt 8.5.3

Se også AIP Norge, del GEN 1.5 og ENR 1.6.

#### Ang. § 8 jf. punkt 8.6.5.2:

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 PANS-ATM punkt 8.6.5.2 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.

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

#### Ang. § 9

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

## Til PANS-ATM – Kapittel 9. Flight Information Service and Alerting Service

#### Ang. punkt 9.2.1.4

Midlertidige restriksjonsområder kan på visse vilkår opprettes på kort varsel, kontakt NOTAM-kontoret.

## Til PANS-ATM – Kapittel 11. Air Traffic Services Messages

#### Ang. punkt 11.4.2.4.2

For VFR-flyginger og IFR/OAT-flyginger kan RQP også sendes til ARO på avgangstedet.

#### Ang. punkt 11.4.3.4.2

Dersom et luftfartøy har mottatt aktuelle væropplysninger, eventuelt i form av en ATIS-utsendelse, og det av opplysningene fremgår at rullebanen må være fuktig/våt, kan særskilt opplysning om forholdet utelates.

## Til PANS-ATM – Kapittel 12. Phraseologies

### Ang. punkt 12.2.6

BSL G 8-1 § 16 har fraseologi til bruk mellom lufttrafikkjenesteenheter og bakkepersonell.

### Ang. § 14 første ledd bokstav b

Fraseologien skal kun benyttes for bevegelser på rullebanen som er knyttet til avgang eller landing.

### Ang. § 14 første ledd bokstav c

RUNWAY OCCUPIED (årsak)

Med dette forstås årsak til at rullebanen ikke er klar.

### Ang. § 14 første ledd bokstav d

Ved bruk av denne fraseologien skal det alltid gis trafikkinformasjon til alle involverte parter. AFIS fullmektig skal særskilt nøye overvåke trafikken for å sikre at utilsiktet avgang ikke foretas. Fraseologien kan også benyttes for at luftfartøy kan stille opp i avgangsposisjon for å vente på klarering fra overliggende kontrollenhet til å entre kontrollert luftrom eller vente på at konfliktrafikk i luften ikke lenger utgjør noen konflikt i forhold til avgangen. Fraseologien skal kun benyttes i forhold til rullebanen og ikke i forhold til andre deler av manøvreringsområdet som for eksempel å tilkjennegi taksebaners tilgjengelighet.

### Ang. § 16 Norske særbestemmelser om fraseologi til bruk mellom lufttrafikkjenesteenheter og bakkepersonell

Fraseologiene er angitt med ord i store bokstaver og viser meldingenes tekst uten kallesignal for luftfartøy eller lufttrafikkjenesteenhet.

Tekst i parentes med små bokstaver angir opplysninger som må føyes til for at meldingen skal bli fullstendig eller at alternative utforminger er mulig.

Klammeparenteser er benyttet for å indikere at alternative tilleggsutforminger kan benyttes, og at tilføyelser kan være nødvendig i bestemte situasjoner.

Fraseologi for bakkepersonell er merket med to stjerner (\*\*).

Fraseologi knyttet til tauing er angitt i PANS-ATM punkt 12.3.4.5.

Fraseologi til bruk i forbindelse med banerapportering kan utledes av PANS-ATM punkt 12.3.1.10.

#### Ang. § 16 punkt 9 og 10

Sikkerhetsområder er beskrevet i BSL E 3-2.

## Til PANS-ATM – Kapittel 15. Procedures related to Emergencies, Communication Failure and Contingencies

#### Ang. § 18 andre ledd

Bestemmelsen i andre ledd hører systematisk inn som en ny bokstav til punkt i 15.1.4.

## Til PANS-ATM – Kapittel 16. Miscellaneous Procedures

#### Ang. § 19

I Norge dekkes dette punktet gjennom forskrift 1.juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3).

## Til PANS-ATM – Appendix 2 og 4

#### Ang. Appendix 2 Flight Plan Item 8 Type of Flight

Med "general aviation" forstås alle sivile flybevegelser unntatt regelbunden luftfart og ikke-regelbunden luftfart som utføres mot vederlag.

#### Ang. § 20 andre ledd

I Norge dekkes dette punktet gjennom forskrift 1. juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3).